

# Cronaca di Roma

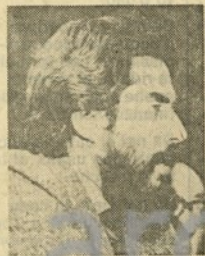
27-11-1980

GLI UFFICI DI CRONACA SONO APERTI AL PUBBLICO DALLE 11 ALLE 13 E DALLE 16 ALLE 1 DEL MATTINO - TELEFONO 4720

L'architetto Italo Insolera interviene nel dibattito sulla via dei Fori Imperiali. Per la prima volta lo Stato e il Comune sembrano d'accordo. Occorre approfittarne. Se la strada voluta da Mussolini fosse cancellata, il traffico in centro sarebbe alleggerito.

## Si deve fare, ecco come

Far funzionare le vie adiacenti e decentrare. Molti i monumenti che si potrebbero disseppellire



di ITALO INSOLERA

Le decisioni prese dalla Giunta comunale in merito alla zona archeologica dei Fori sono di eccezionale importanza: le ragioni sono molte e vorrei qui limitarmi alle tre di più immediata evidenza.

Innanzitutto la più breve e apparentemente la più semplice: il Comune e lo Stato sono d'accordo. Le dichiarazioni del sindaco Petroselli e del ministro dei Beni culturali Biasini sono perfettamente concordi: dietro loro gli assessorati e la soprintendenza archeologica. Il Comune ha deliberato il primo stanziamento, al Senato è in discussione la legge per gli stanziamenti speciali e urgenti per proteggere mari e mattoni del centro archeologico di Roma. Sappiamo tutti — politici, amministratori, tecnici, semplici cittadini — quanto rara sia questa convergenza e quanto frequente sia all'opposto l'insabbiarsi di interventi anche importantissimi proprio perché qualche ruota dell'ingranaggio non gira. Funzionari e intellettuali non potranno questa volta addossare responsabilità ai politici e questi — il sindaco Petroselli soprattutto — dovranno insistere nel bloccare ogni inerzia e rallentamento.

Poi c'è l'impostazione di un discorso storicamente coerente. Percorriamo brevemente la storia di questo pezzo di Roma. La sua caratteristica geografica è stata sempre di essere una zona bassa, poco al di sopra del livello del Tevere, inondata da questo nelle massime piene. Non a caso una delle più antiche opere costruite a Roma è la Cloaca Massima, ossia appunto il sistema di drenaggio della valle tra il Palatino, il Campidoglio, il Quirinale. Una volta bonificata nei primi tempi della Repubblica la valle poté diventare il Foro Romano. Nei secoli successivi questo fu via via ampliato: Giulio Cesare, Augusto, Nerva, Vespasiano costruirono i Fori che portano i loro nomi. Per ultimo agli inizi del II secolo Traiano costruì il Foro

Italo Insolera è nato a Torino nel 1929. Si è laureato a Roma nel 1953 e dal 1954 è libero docente di urbanistica. Dal 1954 al 1968 ha insegnato nelle facoltà di architettura di Roma, Firenze e Venezia e dal 1971 alla scuola di architettura dell'università di Ginevra. Ha scritto numerosi libri, fra i quali il più famoso è «Roma moderna. Un secolo di storia urbanistica», divenuto in breve un testo classico per lo studio delle vicende economiche, sociali, culturali e politiche che hanno determinato lo sviluppo urbanistico della capitale.

più sontuoso con la grande colonna: la sua altezza indicava la sommità della sella tra Campidoglio e Quirinale che l'imperatore aveva fatto sbancare per ottenere lo spazio necessario in una città ormai saturata e congestionata.

Nel medioevo la Cloaca Massima si intasa e la zona si allaga come dieci secoli prima: viene perciò chiamata dei Pantani e questo nome si ritrova ancora oggi (Arco dei Pantani). Nella seconda metà del Quattrocento tutta la zona è proprietà dell'Ordine dei Cavalieri di S. Giovanni di Gerusalemme (poi sovrano militare ordine di Malta) che durante Paolo II (1464-1471) costruiscono sui vecchi ruderi la loro sede e fortezza. Un secolo dopo, durante Pio V (1566-1572), i Cavalieri vi costruiscono un quartiere («lottizzazione» diremmo oggi); per far questo devono però eliminare i pantani e rialzano perciò tutto il suolo per oltre 3 metri utilizzando i monumenti circostanti. Il quartiere che sorge su questa spianata era uno dei primi e dei più grandi della Roma papale; costruito in pieno Rinascimento aveva visto all'opera gli artisti più famosi; comprendeva palazzi, chiese, conventi. Al centro c'erano due vie che tutti i romani oltre i cinquant'anni ricordano certo benissimo: via Alessandrina e via Bonella.

### Mussolini arrivò a cavallo

Cinquant'anni fa — alla fine degli anni Venti — abitavano in questo quartiere circa 5500 persone: nell'area all'incirca tra il Foro di Traiano, il Foro Romano, l'imbocco di via Cavour e l'attuale via Alessandrina. Mussolini fece radere tutto al suolo in due anni e il 28 ottobre 1932 inaugurava su un cavallo bianco via dell'Impero. Voleva avere la strada



Una rarissima veduta aerea di Roma. È una foto scattata nel 1912. Via dei Fori Imperiali sarebbe stata inaugurata venti anni dopo, cancellando palazzi, chiese e monumenti, il dove abbiamo disegnato le linee tratteggiate.

per le sfilate della Milizia e di quelle case non emersero le gloriose vestigia dell'antico Impero, come recitavano le cronache ufficiali. Venne fuori il 3% del Foro di Traiano, il 46% di quello di Augusto, il 15% di quello di Nerva, lo zero per cento di quello di Vespasiano. Tutto il resto fu lasciato sottoterra e sepolto anzi sotto la cortina di asfalto della via dell'Impero e delle sue adiacenze.

E' lì sotto — come il Soprintendente La Regina e tutti gli archeologi intervenuti in questi giorni hanno esattamente indicato — che si trova da scoprire la più gran parte della antica Roma imperiale... Infine — terzo punto — il traffico: l'interrogativo al riguardo che tutti si pongono è legittimo. Ma intanto ridimensioniamolo: il traffico passa al centro, sulla via oggi ribattezzata dei Fori Imperiali, forse in omaggio al fatto che ne è la pietra tombale. Ai lati ci sono altre strade di prestigio abbastanza inutili e spazi alberati: l'area di vero traffico copre sì e no il 10% del totale. Si potrebbe quindi mantenere la strada al centro e scavare gli altri nove decimi. Di fronte a questa ipotesi devono scomparire le riserve dei difensori a oltranza del traffico, ma è anche facile prevedere che le persone che per prime si mossero fin dagli inizi degli anni Sessanta anticipando la linea assunta dal sindaco Petroselli, non siano d'accordo con un compromesso riduttivo di questo tipo. E hanno ragione: Leonardo Benevolo, Antonio Cederna e pochi altri (tra cui piace ricordare Luigi Piccinato, da sempre il più feroce critico di piazza Venezia) hanno sempre insistito sul fatto che

la eliminazione di via dei Fori Imperiali è anche un provvedimento a favore del traffico, anzi necessario proprio per il traffico. Il traffico che percorre via dei Fori Imperiali va a finire a piazza Venezia: una piazza per metà risolta da una rotatoria incrociata e per l'altra metà affidata all'ultimo vigile rimasto al posto dei semafori. Un nodo da far rizzare i capelli non solo al suddetto vigile, ma a chiunque tentasse di applicare un manuale di tecnica del traffico.

Fino a un secolo fa era una piccola piazza alla fine del Corso, davanti al palazzo Venezia, chiusa in fondo dalle pendici del Campidoglio. Era grande meno di un quarto della piazza attuale. Poi fu costruito il monumento a Vittorio Emanuele II e la piazza fu raddoppiata per adeguarsi a tanto fondale. Sulla piazza confluirono da una parte l'asse della nuova Roma (via Nazionale, via IV Novembre), dall'altra l'asse sventrato dentro la vecchia Roma (corso Vittorio Emanuele II, via del Plebiscito). Da una, le strade affluenti alla piazza diventarono tre: tutte e tre da una parte.

Col fascismo arrivarono dall'altra parte via del Mare e via dell'Impero (che in un primo momento doveva chiamarsi via dei Monti); e le strade divennero cinque; da tutte le parti. Ed erano — e sono — tutte strade importanti: dal «mare» e dai «monti» arrivano tutti gli abitanti nei quartieri est e sud, cioè nell'enorme periferia dalla Tuscolana al mare; via Nazionale porta alla stazione e ai «quartieri alti»; corso Vittorio a San Pietro e ai quartieri ovest. Tutta Roma converge lì, anche se non c'è più Mussolini.

Se voi fate convergere tutti i tubi di casa vostra in un unico lavabo, questo si ostruirà e l'acqua allagherà tutta la casa. E' semplice: bisogna levare qualche tubo e mandarlo nella vasca da bagno, nel bidet, nell'acquario in cucina. Le nostre città funzionano male — per il traffico, ma non solo per

questo — anche perché sono stati commessi tanti errori nel recente passato in nome della speculazione edilizia e petrolifera. Uno dei rimedi per farle funzionare meglio è anche — dove possibile — di correggere questi errori; di distruggere la loro presenza nella città.

Per far funzionare il traffico a piazza Venezia — e nel centro storico e anche in tante parti recentissime della città — bisogna come suol dirsi «alleggerirlo»: cioè allontanare quel traffico che corrisponde ai tubi in più del nostro lavabo. Ecco perché in linea generale tagliare il tubo di via dei Fori Imperiali, può andare benissimo.

### Una politica che imponga sacrifici

In pratica quali provvedimenti occorrono perché si possa sopprimere questa via e il traffico che oggi la percorre? Due tipi di provvedimenti:

1) far funzionare più all'esterno altre vie che incanalino il traffico che oggi va a piazza Venezia e in centro solo per attraversarsi e finire poi all'estremità opposta del centro o della città. A questo dovrà servire il collegamento tra viale Marco Polo e i quartieri est;

2) ridurre il ruolo di attrattore di traffico del centro, allontanando da questo quelle attività che in parte possono trovare sistemazione più conveniente — per sé e per tutta la città — altrove: è quello che si chiama il «decentramento». A questo dovrà servire il futuro complesso direzionale di Centocelle e Pietralata.

Ma sono sufficienti questi provvedimenti, e altri analoghi che potranno seguire? Io direi di no: ad essi si deve accompagnare una politica del trasporto che affronti globalmente tutta la città e adegui vera-

mente il quadro dei nostri spostamenti quotidiani alla città. Inutile sperare che a un certo momento la bacchetta magica di un sindaco, di un assessore, di un vigile possa permettere a tre milioni di persone di passeggiare in automobile come ognuno vorrebbe e desidererebbe.

Organizzare il traffico, disciplinarlo significa imporre dei sacrifici, delle rinunce: ma la politica finora seguita — non solo a Roma — è stata quella per non scontentare nessuno, di imporre sacrifici a tutti con provvedimenti casuali, dispersi, contraddittori, equivalenti ai famosi pannelli caldi. Tutti così sono perennemente scontenti: chi va con la sua macchina e chi va con i mezzi pubblici. Decidiamo invece cosa sacrificare, cosa ridurre per far funzionare bene e meglio ciò che non sacrificiamo, che non riduciamo, ma al contrario potenziamo e miglioriamo. In questo modo ci sarà un'alternativa: si rinuncerà a una cosa che non funziona, per un'altra che funziona. E la scelta è obbligata: per ragioni urbanistiche ma anche economiche, di salute, di energie ecc. Bisogna sacrificare ed eliminare tutto ciò che ostacola il funzionamento dei mezzi pubblici.

La scena della città a cui dobbiamo abituarci è quella di autobus, filobus, tram che percorrono velocemente e regolarmente le arterie cittadine: appoggiandosi su alcune linee di forza a metropolitane e ferrovie. Piaccia o non piaccia questa è l'unica alternativa all'instato completo di mezzi pubblici e privati.

Ripensiamo anche a piazza Venezia, a via dei Fori Imperiali, a via del Mare in questa ottica. Allontaniamo dai monumenti il traffico privato e rendiamo elettrico quello pubblico: troviamo per questo degli itinerari che valorizzano la città e il suo uso, non che trasformino la città nel supporto del traffico quasi che non fosse questo uno strumento per vivere in quella, ma il contrario.