

Cronaca di Roma

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

Via dei Fori Imperiali. Gli archeologi sono in prevalenza favorevoli allo smantellamento. Occorre però un piano organico ed una totale copertura finanziaria. L'allontanamento del traffico, nella capitale greca, ha salvato i monumenti

Seguire l'esempio di Atene

Lo scavo dei Fori potrebbe essere completato.

di SERGIO RINALDI TUFFI
Chiedere al traffico automobilistico via dei Fori Imperiali? Asportarla del tutto, completando lo scavo dell'area dei Fori, la zona archeologica più importante del mondo? Durante il fascismo furono proprio alcuni archeologi a favorire e promuovere la distruzione di chiese e palazzi per aprire la strada verso il Colosseo. Oggi, ecco cosa ne dicono gli specialisti di archeologia e di topografia antica.

A Filippo Coarelli, autore di numerosi studi topografici su Roma antica, nonché di una fortunata «Guida archeologica di Roma», domando se ritiene utile l'eventuale asportazione della grande arteria. «Senza dubbio», dice Coarelli, «consentirebbe di portare fino in fondo uno scavo che, praticato in fretta e caoticamente per sgombrare il campo fra il Colosseo e Palazzo Venezia, non è stato mai realmente completato. Non si sa nulla, ad esempio, della reale connessione tra Foro di Cesare e Foro di Augusto. Si realizzerebbe poi concretamente un largo settore del grande parco archeologico dal Campidoglio all'Appia, più volte proposto. Come prima fase di attuazione, sarebbe già estremamente positiva l'eliminazione del traffico».

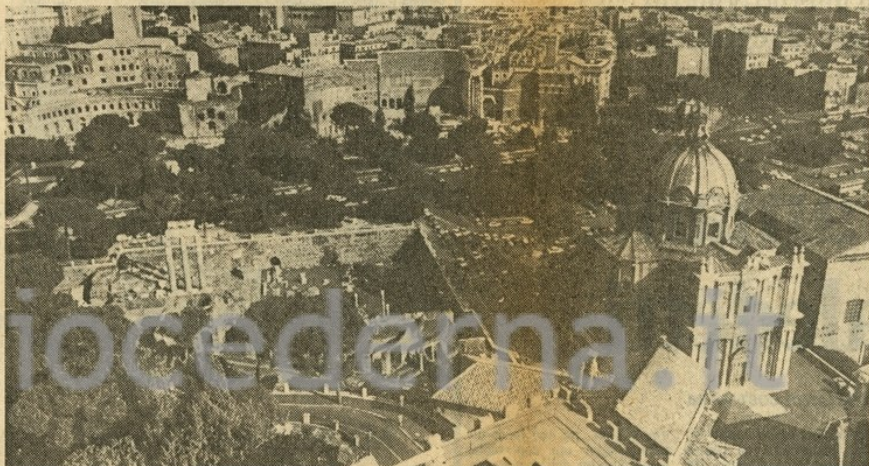
«Per giudicare il progetto, bisognerebbe conoscerlo nel dettaglio», dice Maria Floriani Squarciapino, ex soprintendente e ora professoressa presso l'Istituto di Archeologia dell'Università. «Il problema del traffico andrebbe risolto nella sua totalità, e non solo localmente. Per un intervento così impegnativo, poi, dovrebbe esserci la sicurezza di una copertura completa dal punto di vista finanziario: che non succeda come con le impalcature intorno all'arco di Costantino, alla Colonna Traiana e così via, interrotte per mancanza di fondi (anche se ora sembra che i lavori possano riprendere). Inoltre, se si tolgono via dei Fori Imperiali e via del Tulliano, come si risolve la situazione della chiesa di S. Luca e Martina, che è alla loro quota?».

Antonio Giuliano, professore di archeologia e storia dell'arte greca e romana all'Università di Roma, ha più volte posto l'accento su quella che dovrebbe essere una premessa della pedonalizzazione (e a maggior ragione dell'asportazione) di via dei Fori: la trasformazione delle funzioni del centro storico. Dovrebbe espi-

tere istituzioni culturali, e specialmente universitarie, che trarrebbero profitto dalle numerose strutture (biblioteche, musei, ecc.) di cui il centro è già dotato. «Per l'asportazione di via dei Fori», dice però Giuliano con molta cautela, «se un progetto preciso esiste, è necessario che sia illustrato al più presto. Altrimenti alcuni dettagli non si capiscono: prendiamo il caso della collina della Velia, che digradava dolcemente verso la Basilica di Massenzio e che è stata distrutta negli anni '30: qui è evidentemente impossibile ripristinare l'aspetto di età romana; e allora che si fa?».

Domandare a Adriano La Regina, soprintendente archeologico di Roma, che cosa pensa dell'asportazione di via dei Fori sarebbe quasi provocatorio: è lui che ha rilanciato un paio di anni fa l'idea del parco dall'Appia al Campidoglio (insieme con l'ex sindaco Argan), e quindi su questo progetto non può che concordare. Sentiamo invece che cosa dicono il suo predecessore Gianfilippo Carettoni e il suo «collega» greco Georgios Dontas (ora soprintendente) dell'Acropoli di Atene, in questi giorni a Roma. «Dividerei il problema in due aspetti», dice l'ex soprintendente Carettoni. «Fra piazza Venezia e via Cavour, fermo restando che prima bisognerebbe ristrutturare il traffico automobilistico, procederei senz'altro: si completerebbe la conoscenza del Foro Traiano, il più grande dei Fori imperiali, con la Basilica Ulpia; oltre che del Foro di Cesare, dove già molto tempo fa si era progettato di scavare. Fra via Cavour e il Colosseo, sarei più cauto: non c'è da aspettarsi molto dallo scavo del Foro della Pace».

E Dontas che, su invito del direttore dell'Istituto di Archeologia dell'Università, Sandro Stucchi, ha tenuto conferenze in questi giorni nel nostro Ateneo, ha illustrato importanti aspetti del restauro dei famosi monumenti dell'Acropoli anch'essi minacciati dall'inquinamento. «Da quando si è vietato il traffico automobilistico su per le strade che portano all'Acropoli e si è tentato di modificare gli impianti di riscaldamento circostanti — ha detto fra l'altro — la percentuale di sostanze nocive nell'aria è diminuita del 30%. È un promettente inizio, un risultato forse modesto ma concreto: forse, un esempio da seguire al più presto».



Così via dei Fori Imperiali dalla torre del Campidoglio. Un'immagine che un giorno, forse, potrà essere completamente trasformata. In basso, già chiusa al traffico, via del Tulliano

Dibattito. Parla Antonio Pala (Psdi) ex assessore al traffico

«D'accordo, ma occorre cambiare l'intero assetto della città»

Basterebbe applicare il Piano regolatore

In Campidoglio, fra i gruppi politici che occupano i banchi dell'aula di Giulio Cesare, il problema continua a provocare consensi e perplessità. Dopo gli interventi del socialista Severi, del comunista Faloni e del democristiano Starita, ecco l'opinione di Antonio Pala, socialdemocratico ed ex assessore al traffico.

L'idea di eliminare Via dei Fori Imperiali e la strada di scorrimento compresa tra il Colosseo e il Palatino per ricreare l'unità del vasto complesso Fori-Colosseo è di indubbio interesse. Si tratta, in sostanza, di completare il Parco Archeologico dell'Appia ideato da Bacelli fin dalla fi-

ne del secolo scorso (Appia Antica, Caracalla, Palatino, Fori) restituendo al visitatore la possibilità di godere il vasto complesso archeologico e ambientale senza l'intrusione del traffico d'oggi, fonte di disturbo, di inquinamento e di modifica dell'ambiente.

Mi permetto di ricordare che, ormai da tre lustri nella mia qualità di assessore al traffico, fui il primo a proporre ad attuare isole pedonali per permettere appunto di godere complessi monumentali e ambientali nelle condizioni più simili alle originarie; ricordo la chiusura al traffico di Via Frattina, di Piazza Navona, di Piazza S. Maria in Trastevere; coerentemente, quindi, il concetto non può che trovarmi consenziente.

L'esperienza però mi insegna che provvedimenti del genere debbono discendere da attenti studi e vaste consultazioni, tanto più in questo caso che investe una zona così ampia e nevralgicamente situata.

Per quanto riguarda l'eliminazione del tratto di Via del

Foro Romano compreso tra Via del Tulliano e Piazza della Consolazione non esistono problemi e si può agire subito.

L'eliminazione di Via dei Fori Imperiali, sia pur per gradi, presenta invece problemi non indifferenti.

La realizzazione del cavalcavia Via Marco Polo-Via Cilia arrecherà certamente benefici effetti al traffico della zona; la soluzione integrale, però, sta nella restituzione del centro storico alla funzione di residenza e rappresentanza voluta dal Piano Regolatore mediante il decentramento delle attività direzionali lungo l'Asse Attrezzato Centocelle-Tiburino-Pietralata-Eur. Soltanto l'attuazione del nuovo assetto della città previsto dal Piano ci può permettere di portare a realizzare idee ambiziose come l'unità dei Fori.

Sui criteri di realizzazione, poi, occorrono accurati studi affidati a specialisti dei vari settori. Se si vuole ricreare l'ambiente antico, occorre ricordare che, a quanto sembra, nel luogo ove oggi insiste il

tratto di Via dei Fori Imperiali compreso tra Piazza Venezia e Largo Ricci esisteva una collina, poi gradualmente distrutta in varie epoche, che impediva la vista del Colosseo dalla zona di Piazza Venezia. E, tanto per esemplificare, nel determinare l'andamento viario intorno al Colosseo non possiamo trascurare che le vibrazioni indotte dal traffico sul monumento non credo raggiungano l'intensità delle vibrazioni determinate dalla sottostante metropolitana e che la zona retrostante il Colosseo è ricca di monumenti di varie epoche che potrebbero essere irrimediabilmente danneggiati da un incremento del traffico in quel settore.

Progetto rilevante, dunque, già maturato dalla cultura pre-fascista, che, per la sua completa attuazione, abbisogna di approfonditi studi e della generale crescita qualitativa della città attraverso la realizzazione della grande viabilità e delle zone direzionali previste dal Piano Regolatore. Non precipitiamo quindi.