

Sempre più aspra la polemica per il maxi isolone archeologico

Via dei Fori va difesa dal piccone dei tanti interessati demolitori

L'intento era quello di «gettare acqua sul fuoco», il risultato però è stato assai diverso. Fatto sta che ieri il ministro Verolano, nel corso di una lunga intervista rilasciata ad un quotidiano romano, piuttosto che spegnere le polemiche sulla questione «via dei Fori Imperiali», le ha «caricate», gonfiate, rinvigorite.

In effetti il ministro niente altro ha fatto che ribadire le idee già espresse negli ultimi giorni e che avevano provocato un vero e proprio «avasso» di bile ad amministratori comunali, architetti e studiosi di tendenza conservatrice, che il disegno per la creazione di un «maxi isolone archeologico» già davano per scontato. «Non si può dare corso — ha dichiarato il ministro — ad un progetto mai approvato. Chi lo approva? Alcuni «miti di cultura»? Non certo gli organi dello Stato».

Immediata, scontata risposta alle affermazioni del ministro, la presa di posizione del consigliere comunale comunista Vittorio Ghio Calzolari, nella precedente legislatura assessore al centro storico, la quale ha detto che «l'operazione Fori Imperiali è un fatto importante perché non è soltanto una scelta per la riqualificazione del patrimonio archeologico, ma incide profondamente sul miglioramento dell'assetto urbanistico del centro storico e dell'intera città (...). Quindi — ha concluso la Calzolari — non bisogna tornare indietro».

A parte il fatto che le asserzioni della consigliera comunista suonano quanto meno generiche e vuote, bisognerebbe intendersi sul concetto del «non bisogna tornare indietro». Per retrocedere, infatti, bisognerebbe prima essere andati avanti e per via dei Fori — almeno stando alle dichiarazioni del ministro per i Beni Culturali Verolano — non ci si è mossi e non ci si muoverà fino a quando il dicastero non avrà espresso il proprio parere sul definitivo assetto della zona in questione.

Il progetto infatti, ben lungi dall'essere in fase di attuazione come la giunta comunale, per mesi fu programmata, ha voluto fin qui far credere, non è ancora neanche stato approvato, se non in formale e per sommi capi (al precedente ministro per i Beni Culturali Vincenzo Scotti). Ed è proprio questo, il fatto di vederla pubblicata, di vederla mancata sotto ai piedi un comodo terreno di propaganda politica, che ha fatto uscire dai gangheri il sindaco delle «Isole» e compagni di giunta.

Di parere totalmente opposto al progetto è, invece, l'esperto in archeologia, Cesare D'Onofrio che ha preparato una serie di «noti» sull'argomento e che sta scrivendo in proposito un libro. «Questo avvio dei lavori — afferma D'Onofrio — non è altro che la prima fase del parco archeologico che dovrebbe arrivare ai Castelli. La legge Biasini, però, non solo non prevede, ma esclude un parco archeologico. Pretendere poi che il ministero sborsi i soldi è, per me, un fatto illegale».

«Non dobbiamo dimenticare — conclude l'archeologo — scrittore — che oltre a questo c'è un discorso urbanistico — archeologico e, come si dice oggi, di vivibilità della città. Per me questo è un piano assurdo perché manca un'alternativa al traffico. Trovo più giusto che una cosa del genere sia oggetto di un referendum. Secondo me, non deve essere un gruppo ristretto a decidere per quattro milioni di abitanti su una questione tanto delicata ed importante come questa».

Accuse, controaccuse, repliche, risposte, prese di posizione, elzeviri e commenti, non sono altro che il corollario di uno scontro di fondo che si combatte non già sul terreno della cultura, e opportuno precisarlo, ma delle spiccate finalità politiche. Torniamo quindi al vero sasso del discorso, ed a ciò che più interessa la cittadinanza romana e l'opinione pubblica mondiale: è davvero importante, archeologicamente parlando, smantellare la grande arteria?

In una prospettiva meramente funzionalistica, una strada è null'altro che un razionale canale di traffico; in siffatta ottica, via dell'Impero potrebbe pure essere considerata una strada sbagliata — o quanto meno giustificabile soltanto in una dimensione temporaneamente data, congruente con una razionalizzazione del traffico automobilistico romano ormai superata dall'abnorme sviluppo dell'auto privata — e la relativa sistemazione dei Fori, dei Mercati di Traiano, del tempio di Venere e Roma, nulla di sostanzialmente diverso da monumenti quasi scenografici.

Ma questo riduttivismo funzionalistico può realmente considerarsi rispetto di non effimere esigenze urbanistiche? Noi non crediamo affatto, invitando ad una rilettura del famoso (o, più citato, che effettivamente consultato) manuale di Camillo Sitte che della sistemazione dell'urbanistica quale disciplina costituisce uno dei primissimi e fondamentali contributi.

Del resto, non ci risulta proprio che il più recente dibattito sul postmoderno corrobori le ormai logore formulazioni del movimento funzionalista. Da parte nostra, riteniamo del tutto legittimo che una strada — beninteso una strada «sociale», qual è appunto via dell'Impero — assuma il significato di ideale palinsesto della civiltà italiana. Monumento; nel suo complesso, grande e articolato.

Ciò, via dei Fori imperiale assolve in modo egregio, seppure oggettivamente impeccabile, e pertanto va difesa dal piccone dei suoi affriniti ed interessi: demolitori ancor prima per gli intrinseci meriti, che per le valenze negative insite nel famoso ed ormai anche imbarazzato progetto di eliminazione.

Resta, comunque, completamente irrisolto il nodo del traffico; giacché — come ebbe a ribadire ripetutamente lo stesso ex assessore socialista De Felice — l'eliminazione di una tale arteria provocerebbe, allo stato dei fatti, gravi

ca paralisi della circolazione pubblica e privata in buona parte di Roma. Del resto, un intervento di tanta rilevanza potrebbe semmai giustificarsi soltanto se inquadrato nel quadro di un organico progetto di sviluppo e di riorganizzazione urbana della città, che è tuttora ben lungi dall'essere delineato e messo in cantiere.

Ed inoltre, attenzione alle sterzanti formulazioni manichee (tipo: «demoliamo lo strádione storico») che ancora oggi si fa qualche seguace si ostinano a sventolare; ed attenzione pure alle decisioni affrettate ed inconsulte, da sempre suscettibili di porre in massa, di causare scempi irreparabili (e rimorsi tardivi, altrettanto irreparabili). Vale a dire che è quanto

meno doveroso pretendere la certezza — al momento tutt'altro che acquisita — che, in un ambito mirabile dove gusto e mode culturali hanno pure la loro parte non trascurabile, non si giochi sulla spinta di sentimenti e di motivazioni che possano finire in breve tempo con l'apparire effimeri e datati.

Delicata questione è quella archeologica, nonché dell'inserimento e del ruolo dei resti archeologici in una città moderna, che meriterebbe da sola ben altra analisi. Giusta la saldatura tra Campitoglio, i Fori, e tra Foro e Colosseo; fondata l'esigenza di un'explorazione approfondita del pochissimo noto Foro della Pace o di Vespasiano. Molto meno probante la riconnessione dello

stavo della strada con l'istituzione — altrettanto temporalmente remota — del mitico parco archeologico, del quale costituisce una «strada marginale, seppure di alta rilevanza». E doveroso, comunque, mettere in guardia contro gli scavi — solo apparentemente «innocui» — nelle zone verdi e di rispetto della strada vera e propria. Dio ci protegga dall'altamente solenne, ideata da Colini, di quella strada — bastione gettato tra i ruderi in buona parte scavati per l'occasione, e ai quali, comunque, andrebbe innanzitutto assicurato di salvarsi dalla desolazione e dal degrado irreparabile in cui versano le antichità di proprietà e di manutenzione statale e comunale in particolare.

Paolo Soleri