

Cronaca di Roma

GLI UFFICI DI CRONACA SONO APERTI AL PUBBLICO DALLE 11 ALLE 13 E DALLE 16 ALLE 1 DEL MATTINO - TELEFONO 47.201

31-8-1983
Via dei Fori. Dopo il no del ministro Vernola, l'ex sindaco Argan ammette che finora si è parlato troppo di archeologia, mentre prioritario è il discorso urbanistico: prima di ogni altra cosa è necessario eliminare il fiume di auto (quasi tremila) che ogni giorno si riversano nella strada con grave minaccia al patrimonio culturale della zona

L'importante ora è chiuderla

di LEONARDO GORRA

Stop all'Operazione Fori, il giorno dopo. Tra i molti che recriminano per «l'occasione storica mancata dal ministro Vernola» e quelli che, invece, trovano qualche motivo di speranza nei rari spiragli che la sua relazione ha lasciato aperti, c'è anche chi accetta di fare un po' di autocritica. E' il professor Giulio Carlo Argan, il quale non può non riconoscere la buona ragione del ministro quando afferma che «per sopprimere una strada è necessario un strumento urbanistico che non risulta essere stato ancora adottato». Ammette Argan: «L'osservazione del ministro è ineccepibile; qui si è parlato troppo di archeologia, e troppo presto. Il discorso archeologico è, almeno cronologicamente, successivo rispetto a quello urbanistico. Prioritaria è la chiusura al traffico di una strada, come via dei Fori Imperiali, nella quale si riversano quasi tremila macchine all'ora».

Ma la volontà dell'Amministrazione comunale di arrivare alla chiusura è stata già espressa: il Progetto Fori prevedeva, in concomitanza con lo smantellamento dello stradone, nell'85, l'apertura del cavalcavia di via Cileia...

«D'accordo», ma qui non si mette in discussione questo. Facciamo un passo indietro: se vogliamo diminuire il traffico in una zona di altissimo rilievo storico e monumentale, dobbiamo impedire che le auto arrivino a piazza Venezia. Con la limitazione al Corso è stata attuata la prima fase. Ora ci troviamo nelle condizioni di chi di una tinozza ha chiuso il tappo: è chiaro che deve chiudere anche il rubinetto. Tutto andava posto in questi termini».

Ma la volontà espressa dall'Amministrazione è per l'appunto questa.

«Sì, ma mantenere ancora queste condizioni è una pazzia. Basta pensare a come sono state ridotte la Colonna Traiana e la Colonna di Mar-

co Aurelio, nota come Colonna Antonina, che continuiamo a incensare con fumi grevi o il Pantheon, il più importante monumento della romanità, che sta cadendo grazie alle file di bus e di pullman che passano rasente ai muri e sulle sue fondazioni. Bene, io dico: il punto è chiudere via dei Fori. Una volta chiusa, staremo a vedere».

A vedere cosa?
«A quel punto una decisione s'impone. La strada è chiusa e qualcosa ci si dovrà fare: un Luna Park? O lo riempiamo di ciotolini di fiori? Oppure la smantelliamo e ricostituiamo la continuità tra i Fori? E a questo punto si apre il discorso archeologico, una volta che sia stata risolta la questione prioritaria della chiusura al traffico».

D'accordo. Ma le obiezioni di chi non vuole smantellare la strada?

«No, guardi, qui non ci sto. Io sono abbastanza vecchio per ricordarmi com'era bello prima che la costruissero. E poi non dimentichiamo che quella strada non fu voluta per funzioni sociali (non ci sono né case né negozi, né potrebbero esserci), ma solo per preparare la scenografia delle parate militari di Mussolini. Dico anche a lei un verso di Mino Maccari che mi è tornato alla mente a questo proposito e che Maccari scrisse a proposito dello scempio urbanistico voluto dai Ciano a Livorno: "E Piacentini ancò una volta ride". Beh, mi pare troppo...».

Però, se avessero ragione i pessimisti, quelli che non credono agli «spiragli» lasciati aperti dalla relazione di Vernola, anche una volta che la strada sarà stata smantellata potrebbe aversi un nuovo no, questa volta non alla forma dell'attuazione della legge, ma sul merito scientifico dell'operazione...

«Gli archeologi sono abituati a ragionare in termini di millenni; i ministri, invece, non sono eterni».

I giuristi

Una variante di piano e il placet ministeriale indispensabili per gli scavi



Il Comune da solo non può

di EUGENIO MALGERI

Caduta, almeno per il momento, la possibilità di avviare un diverso assetto ambientale, viario e urbanistico del centro storico sfruttando i fondi di una legge speciale per la protezione del patrimonio archeologico dell'intera città, l'amministrazione comunale si trova oggi di fronte a un bivio: lasciare cadere il progetto Fori e tutto ciò che ad esso si diceva connesso, addossando la responsabilità della rinuncia al «no» opposto dal ministro Vernola circa l'impiego di fondi della legge Biasini oppure rilanciare con vigore l'operazione parco archeologico evidenziandone l'importanza ambientale e urbanistica, indipendente dall'avvio o meno degli scavi.

Nel primo caso la giunta capitolina rischia di convalidare la tesi di coloro che sin dall'inizio hanno giudicato l'operazione Fori una pura operazione propagandistica e una sorta di diversivo per non parlare dei molti problemi irrisolti della capitale. Nella seconda ipotesi si trova innanzi tutto a fare conto solo sulle proprie forze e a dover impostare, anche formalmente, un progetto di diverso assetto urbanistico di cui fino ad oggi non c'è traccia. Non a caso e non senza malizia il ministro dei beni culturali ha sottolineato l'altro ieri che il Comune non si è ancora dato cura di adottare una variante di piano regolatore che preveda la soppressione di un tratto di via dei Fori Imperiali. Se, come più volte l'amministrazione capitolina ha ribadito, l'operazione Fori ha un significato e un'importanza urbanistica prima ancora che archeologica, è questo, senza dubbio, un atto formale che non può essere trascurato.

«Una variante di piano è necessaria — conferma un avvocato del Comune — soprattutto quando ci si trova di fronte a un progetto che non incontra il favore unanime. C'è il rischio altrimenti di vedersi sospendere dal tribunale amministrativo i lavori di smantellamento della strada (riportata sulle tavole del piano

regolatore) a causa di un ricorso presentato per assurdo da un dipendente comunale che si vede preclusa la possibilità di raggiungere in automobile il Campidoglio. Paradossi a parte, una variante è indispensabile non solo per evitare brutte sorprese, ma soprattutto per inquadrare correttamente ogni intervento nella zona dei Fori in un ambito territoriale più vasto e metterlo in rapporto alle altre iniziative in programma (i nuovi itinerari tangenziali ad esempio) nel resto della città».

Detto della modifica dello strumento urbanistico, resta il problema della campagna di scavi concordata tra Comune e sovrintendenza, intesa non solo come strumento per arricchire i già strapuntati e inaccessibili magazzini dei musei archeologici, ma come possibile occasione di approfondimento della conoscenza storica della città. A caldo, subito dopo l'annuncio del ministro Vernola, sindaco e vicesindaco hanno mostrato l'intenzione di non arrendersi, disposti magari a studiare la possibilità di utilizzare risorse del Comune pur di non lasciar cadere il progetto.

Ma è solo questione di soldi? Sembrerebbe proprio di no. «Qualsiasi operazione di scavo — spiega l'avvocato dello Stato Pier Giorgio Ferri — può essere condotta, secondo la legge del '39, solo dietro autorizzazione da parte del ministero. Nel caso del complesso dei Fori non sembra praticabile la strada dell'intervento diretto da parte del Comune perché ben difficilmente il ministero, cioè lo Stato, delegherebbe l'iniziativa su un'area di interesse così rilevante. Non è da escludere invece che si possa arrivare a una vera e propria convenzione tra Stato e Comune, in cui l'ente locale mette a disposizione proprie risorse, considerata l'importanza non solo archeologica, ma anche urbanistica ed ambientale che l'ampliamento di un parco di questo genere può avere».

La giunta capitolina, a questo punto, non può fare a meno di compiere una scelta.