

# LA POLEMICA SUI FORI IMPERIALI: LO SCAVO VALE LA PENA?

## Chiudete quella Via, era fascista

Il progetto non risolverebbe - come sostengono i suoi promotori - ma aggraverebbe i problemi del traffico di Roma. Con le enormi cifre che richiede, sarebbe meglio completare e perfezionare le vie di scorrimento attorno alla città - In realtà, la strada sembra condannata anche perché è considerata un simbolo del Ventennio - I monumenti senza manutenzione

ROMA - A leggere la stampa quotidiana, non si riesce a capire quale sia il destino del progetto di smantellare la Via dei Fori Imperiali procedendo allo scavo archeologico. Così, mentre il Tempo di Roma del 6 marzo ha in evidenza il titolo Il Senato: Via dei Fori non si tocca, un'interferta con il ministro dei Beni Culturali, Ottavio Bianchi, appare sul Messaggero del 13 di questo mese, sottolineando la dichiara-

zione di Paolo che lo sia contro gli scavi: sono favorevole, e di più, a chiudere la Via dei Fori Imperiali, cioè che interdetta in questa polemica non sono gli opposti punti in discussione, bensì certi aspetti ideologici del dibattito, da cui si ritrae in modo significativo un pas-

saggio dell'Italia odierna. Una delle ragioni invocata in favore dell'opera di demolizione e di scavo è il traffico automobilistico che percorre intensamente la Via condannata giorno e notte, precipitando sui dieci con i fumi di combustione e con le vibrazioni gli arenati archeologici, circostanti. A tale proposito, sono molto sintomatiche le dichiarazioni rilasciate rispettivamente dall'ex sindaco di Roma, Giulio C. Argon, al Manifesto del 19 febbraio, e dall'ex, Bianchi al Messaggero del 13 marzo. Per il prof. Argon, la chiusura della Via dei Fori è un provvedimento che si deve assolutamente prendere se si vuole salvare il centro storico di Roma nel suo complesso. La Via dei Fori Imperiali è infatti un canale che scarica direttamente nel cuore della città una massa enorme di automobili a grande velocità. Questa vorrà a propria caccia, oltre a danneggiare gravemente il patrimonio artistico, causa un grave inquinamento.

Quando all'ing. Bianchi, tra le sue dichiarazioni si legge che egli è favorevole allo smantellamento, perché la riduzione dell'arteria contribuirebbe anche una riduzione della circolazione veicolare, è evidente che si tratta di una città come Roma che soffre di una grave situazione, e perché la circolazione con lo smog che viene a crearsi contribuirebbe fortemente al degrado dei monumenti che insistono sulla suddetta via.

L'aspetto che più colpisce in dichiarazioni del genere è l'assai singolare concetto che i dichiaranti hanno della circolazione automobilistica in una città dell'ampiezza di Roma, si ha l'impressione che essi vedano l'esistenza del traffico in modo transitorio, parcellizzato, come chi concepisce la circolazione sequenziale nel corpo del uomo a segmenti, con capo e braccia in totale autonomia dal cuore o dall'arteria. Che nelle grandi città il traffico del centro non è un fenomeno, tanto numeroso ne è l'esemplificazione, da Manhattan e Tokyo, da Città del Messico e Parigi.

«Non è detto, assicura il prof. Argon nella sua intervista, che chi vuole andare dalla via Agusta alla Flaminia debba per forza passare per il centro. Ma se si vuole che ciò avvenga realmente, e non solo a parole, è indispensabile intervenire all'esterno di quel centro che oggi è soffocato dalla congestione del traffico: e in questo senso, poco è stato fatto negli ultimi anni. La prima arteria di scorrimento periferico, il Grande Raccordo Anulare, serve anche in un tempo traffico intensissimo dell'Autostrada del Sole, ma si sa quanto sarà dato il suo alle giunzioni tra i caselli di Roma-Nord e Valmontone: e proprio per chi vuole recarsi tra Appia e Flaminia, il Raccordo è oggi un percorso pericoloso e rischioso, le soste forzate a causa di incidenti accaduti all'ordine del giorno.

Quanto all'arteria di scorrimento più interna che potrebbe assorbire gran parte dei mezzi per i percorsi di più

empio raggiunti, cioè la via Olimpica, è dal 1960 che essa attende di venir completata e perfezionata. Non solo si mancano sottopassaggi nei tratti di incrocio con altre arterie come via Aurelia (Nuova), ma è mancato qualsiasi intervento per ampliarla, e anche in quei tratti dove tutto è già pronto per ricevere la massiccia e l'auto.

Ancor più grave è che la Olimpica finisce in una strozzatura all'imbocco della Via Salaria, dove è più intenso il numero dei pendolari che giungono a Roma per strada. Riti: il risultato è che i corsi filati di auto fanghe rotte molti chilometri costano di acquistare altri percorsi, tra cui la Flaminia e la Nomentana, con inevitabili ripercussioni anche sul centro. Eppure, il traffico che manca all'arteria l'Olimpica (da Via del Foro Italico con Via dei Fori Imperiali e con Viale Veneto non è gran che, e solo ora, a quanto pare, si è dato il via ai lavori, che procedono con grande lentezza, mentre nulla si sta facendo per far proseguire Via Ostia sino al Raccordo Anulare. Quanto all'altra arteria di scorrimento, la Circonvallazione Nomentana, anch'essa termina con un ricollo cieco, miscelando il sottopassaggio al livello della viabilità, provocando così allertosi intasamenti lungo percorsi ristretti e insopportabili.

Ma, ripeto, questi sono aspetti per cui abbia anche una minima conoscenza dei problemi del traffico di Roma, ma non per chi propone, come rimedio, di chiudere la Via dei Fori Imperiali. Come si risulterà? Che il gran numero di auto, che ogni percorso biterza in disastrosi edonismi, intasandole ancora più, rallentando la velocità di marcia, e moltiplicando quindi i fumi di combustione. Non si elimina un male sostituendolo, ma scorporandolo, e non è affatto vero, come dice l'ing. Bianchi, che la riduzione dell'arteria comporterebbe anche una riduzione della circolazione - al contrario, tutto il centro storico verrebbe a soffrire.

E quanto ai monumenti, è proprio vero che i vapori che il corollone (specie i marmi antichi) siano soltanto quelli che vengono emessi dai tubi di scappamento delle auto? Che da dabbini, come ha ritenuto per sorprendente anche l'antichità di Roma, Prof. Nello Degrasse con uno degli interventi più equilibrati e assennati su il Tempo del 26 febbraio: ciò che danneggia il patrimonio artistico è, soprattutto, l'umidità soffocante, mentre assai rilevanti si rivelano, nella composizione atmosferica, le percentuali dei residui solforati, dovuti non soltanto alle industrie di Marghera, ma anche agli impianti di riscaldamento delle abitazioni.

Ne è da credere che le vibrazioni di veicoli provvisti di ruote gommate siano tali

da pregiudicare la stabilità dei monumenti: micidiali sono invece le cedere tramiriane, che a Roma corrono, spesso, a pochi passi da edifici di grande importanza storica e artistica.

Ad un esame obiettivo e squallorato, il progetto di chiudere il traffico la Via dei Fori Imperiali si rivela, dunque, del tutto irrazionale, come qualcosa la cui realizzazione approssimerebbe, invece di risolverli, i problemi del traffico di Roma. Soltanto l'aspetto della ricerca archeologica, è assai dubbia e incerta l'ipotesi di uno scavo che, oltre ad avere obiettivi di pura erudizione (anche se di grande interesse), potrebbe assorbire enormi somme in un momento in cui altri monumenti archeologici e giardini di grande importanza artistica mancano dell'indispensabile manutenzione: basti pensare a cosa sono ridotte Villa Borghese (con le statue decapitate), i sarcofagi inerti o la disgraziata Villa Dorio-Pamphili vittima della voragine populistica di cui soffre la sezione romana di Villa Nostre.

Il fatto è che, nonostante le

### Trentamila alla mostra di De Chirico

MILANO - La mostra dell'opera grafica di Giorgio De Chirico che si è chiusa ieri a Odessa sul Mar Nero è stata visitata da più di trentamila estimatori delle belle arti. Nelle vecchie sale del Museo di Belle arti di Odessa erano esposte più di sessanta stampe, alcune delle quali donate dalla vedova del pittore, Isabella De Chirico, al museo dell'Hermitage. Tra le opere esposte figuravano il ritorno di Odisseo, Gladiatori, l'Inferno, Ettore e Andromaco, Dioscuri, Il Terrore, e il ritorno del fopolo proprio (litografia).

onente, la questione della Via dei Fori è diventata un atto di fede, anche se fede secolarizzata. Come prodotto del Ventennio, quella Via è condannata, perché simbolo del male; solo essa è una «caccia», un canale che scarica direttamente nel cuore della città una massa enorme di automobili, come dice il prof. Argon (non invece le altre strade che convergono verso il centro, come Via Cassanese, il Corso, Via del Quirinale, Via Nazionale). È come simbolo del male, essa è da distruggere, invocando precisi riti di ricerca archeologica, quella stessa che, sino a ieri, veniva giudicata espressione del nazionalismo, dell'imperialismo fascista, ecc. ecc. Dopo la caduta di Napoleone, i viaggiatori stranieri presenti a Roma riferiscono che di domenica uno dei passatempi preferiti di certi romani era di andare al Colosseo, rispedendo, con carriole di terra, lo scavo dell'arena: era opera del fascismo, quindi oneroso annullato.

Oggi invece è la strada esca dei fascisti: cambia l'obiettivo ma non cambia la mentalità. Naturalmente, e come del genere si prestano con entusiasmo questi non passati, da trascurarsi all'ombra del regime dittatoriale, e certi esponenti dell'intelligenza le cui vedute sono state in parte arranzate, dove chi la pensa in altro modo è bollato a fuoco, nella assoluta certezza di essere dalla parte del bene, della verità, della giustizia. E ci sarebbero da fare considerazioni di ampio respiro su una mentalità del genere, tipica di una certa formazione religiosa, ci limitiamo a dire che, con procedimenti affrettati, si combatte, risuscitando, contro il fantasma del fascismo storico quello che molti ancora prima del 25 luglio per giustificare invece un tipo di fascismo assai più pericoloso, quello esistenziale, mentale e di costume.

Federico Zecchi

archi