

di Antonio Cederna

L'ampia cavea del Colosseo, l'anfiteatro per il cui restauro è stata stanziata una sponsorizzazione della Banca di Roma



## Colosseo in rovina

**Q**uamdiu stabit Colysaeus stabit Roma; quando cadet Colysaeus cadet et Roma; quando cadet Roma cadet et mundus: così scriveva nell'ottavo secolo l'erudito, santo e dottore della Chiesa, Beda il Venerabile. Speriamo bene: certo è che l'essere ricorsi a uno sponsor, alla Banca di Roma (fusione di Banco di Roma, Cassa di Risparmio di Roma e Banco di S. Spirito) per il restauro e il consolidamento del monumento che di Roma è il simbolo, è una vera vergogna. Ma, c'è poco da meravigliarsi, dal momento che il Ministero dei Beni Culturali nel suo bilancio 1992, per conservazione, restauro e manutenzione del nostro intero patrimonio storico-artistico (che la storia, si direbbe, ha avuto il torto di lasciarci in eredità) non stanziava più di 400 miliardi: l'equivalente cioè del costo di costruzione di una quindicina di chilometri di autostrade, quelle autostrade spesso inutili e devastanti per le quali i miliardi si stanziavano

allegremente a migliaia.

E per tutta la Roma archeologica quanto si spende? I 168 miliardi in cinque anni della legge Biasini dell'81 (primo e ultimo sussulto di dignità dei nostri politici) sono esauriti dall'86: sono stati impiegate dalla Soprintendenza archeologica per interventi urgenti, per esplorazioni preventive nel suburbio e per il restauro di archi, templi e colonne istoriati, minacciati dall'orribile corrosione causata dall'inquinamento atmosferico. Da allora la soprintendenza ha avuto a disposizione circa tre miliardi all'anno, quanto basta per strappare le erbacce dai monumenti. Con la legge per Roma Capitale del 1990 sono stati assegnati alla Soprintendenza per il '90 e il '91, 54 miliardi, non sappiamo se già erogati: più o meno quanti sono necessari per restaurare il Colosseo (la Banca di Roma ne assicura quaranta in quattro-cinque anni).

Distacco di intonaci, infiltrazioni d'acqua, dissesti sta-

tici, sgretolamenti da inquinamento: vengono al pettine i nodi di mezzo secolo di abbandono, da quando negli anni Trenta fu realizzato lo stradone detto via dell'Impero, polverizzando un intero quartiere di impianto rinascimentale e degradando il Colosseo a gigantesco spartitraffico, cosa salutata con entusiasmo dalla stampa servile di allora. «Il vecchio gigante», scrivevano, «s'è scrollata di dosso l'antica solitudine e s'è messo a far da perno alla circolazione rotatoria delle automobili, che quasi sfiorano con i loro pneumatici le pietre venerande della Via Sacra». Tanto poteva il marinettismo, l'imbecillità di quei tempi. Da allora per oltre mezzo secolo il Colosseo è stato esposto ai miasmi e alle vibrazioni di un traffico in vertiginoso aumento, fino alle cinquantamila auto al giorno degli ultimi anni. E meno male che nei primi anni Ottanta (sindaco Vetere, assessore al Centro Storico Vittoria Calzolari) è stata pedonalizzata l'area tra Co-

losseo, Arco di Costantino e Foro Romano.

Eliminare il traffico è dunque l'impegno primario, e le soluzioni sono indicate nel noto progetto elaborato dall'équipe di esperti coordinata dall'illustre urbanista Leonardo Benevolo (De Luca Editore), nel quadro della realizzazione del parco dei Fori Imperiali. Ma è anche urgente rendere il Colosseo non solo accessibile ma comprensibile alla gente. Ripristinare con un tavolato parte dell'arena, coprendo parte dei sotterranei: e trasformare gallerie e corridoi, con tutti i necessari sussidi didattici, in itinerari culturali che illustrino la storia del monumento, le tecniche costruttive, gli spettacoli, le fonti antiche, le memorie, le rappresentazioni di viaggiatori e artisti, le calamità, come è stato spogliato nei secoli e via dicendo. Il Colosseo deve diventare il «museo di se stesso»: un eccezionale e inesauroibile occasione di apprendimento e di cultura.