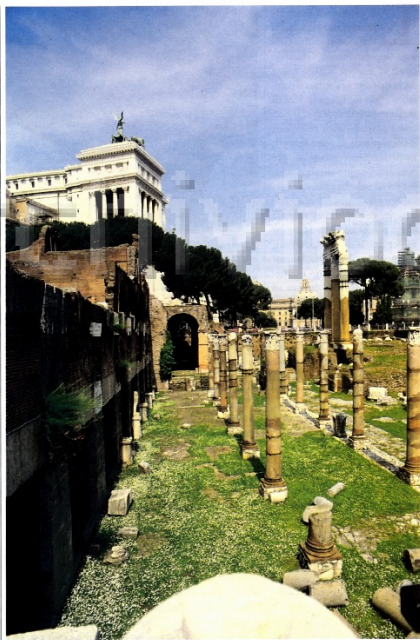


di Antonio Cederna

Il parco dei Fori Imperiali

Dopo anni di silenzio si ricomincia a discutere del parco dei Fori Imperiali, e quindi della graduale eliminazione dello stradone costruito negli anni Trenta, chiamato via dell'Impero, i cui effetti si sono rivelati disastrosi. Ha rovesciato tutto il traffico sul Corso, intasando il Centro Storico; i veleni scaricati dagli scappamenti delle auto (60.000 al giorno) hanno prodotto un inquinamento atmosferico che ha rischiato di sfarinare in gesso il marmo di colonne e archi istoriati, che hanno dovuto essere sottoposti a delicati restauri; i monumenti, da protagonisti della scena urbana, sono stati degradati a semplice scenografia su cui buttare un'occhiata distratta: e un intero quartiere di impianto cinquecentesco è stato raso al suolo, e con esso addirittura uno dei sette colli fatali, la collina della Velia che dall'Esquilino scendeva verso il Foro Romano.

Lo smantellamento dello stradone consentirà di procedere allo scavo stratigrafico, per riportare in luce nella loro integrità le antiche piazze di Cesare, Traiano, Augusto e Nerva: formando un grande parco archeologico nel centro dell'antica Roma, unito a Foro Romano e Palatino. Ma gli anni sono passati invano per l'ottusa opposizione di tutti i nostalgici, di tutti coloro (anche, spiace dirlo, di illustri storici dell'arte, ignari tuttavia di archeologia e urbanistica) che considerano beni culturali innocuabili l'asfalto, la congestione del traffico, l'inquinamento che condanna a morte i marmi illustri. Eppure il parco dei Fori è previsto dalla legge per Roma Capitale del 1990 e dal relativo programma di attuazione del 1992 che stanza tre miliardi per la sua progettazione. Ora un approfondito progetto è stato presentato alla giunta capitolina dall'archeologo Antonio Insalaco, che merita di essere preso in seria considerazione.



Una delle targhe che testimoniano l'espansione dell'impero di Roma e, a fronte, il Foro di Cesare su via dei Fori Imperiali.

Esso riserva un diverso trattamento ai due tronchi di via dei Fori Imperiali: il tronco sud, dallo sbocco di via Cavour (largo C. Ricci) al Colosseo, viene pedonalizzato, e trasformato in una passeggiata e dotato di appropriate piantagioni arboree; mentre il tronco nord (dallo sbocco di via Cavour a piazza Venezia) viene riservato ai mezzi pubblici e ai privati con permesso di circolazione nel centro storico. Perché questa diversità? Perché per il tronco sud, a differenza di quello nord, esiste la possibilità di creare, a monte, un'alternativa per la circolazione. Essa viene chiamata «passante esquilino»: e consiste nella direttrice via N. Salvi - via degli Annibaldi che, opportunamente allargata e sistemata (come l'autore spiega dettagliatamente) potrà consentire i due sensi di marcia, tra via Cavour e via Labicana.

Il Colosseo viene così completamente liberato e sottratto alle vibrazioni, mentre la stazione della metropolitana B funzionerà da nodo primario di scambio tra la città moderna e il parco dei Fori. Il tratto nord sarà riqualificato con la pedonalizzazione di via Alessandrina, con gli scavi del Foro Traiano, e verso piazza Venezia con l'eliminazione del parcheggio che oggi offende la Colonna Traiana.

E naturalmente è previsto l'acquisto da parte di Stato o Comune, per destinarlo a museo, del cinquecentesco palazzo Rivaldi, offrendo in cambio un altro edificio all'ente religioso milanese che l'ha in affitto, e che vorrebbe trasformarlo in un pensionato per anziani pretati (nel cuore del centro archeologico di Roma!). Ci auguriamo dunque che sul parco dei Fori Imperiali si riapra al più presto la discussione, e che il progetto Insalaco venga preso in seria considerazione, e anche, se occorre, modificato. Sarà comunque un grande intervento di «restauro urbano»: e costerebbe in tutto l'equivalente del costo di tre-quattro chilometri di inutile autostrada o di qualche centinaio di metri di metropolitana. ●

