

IL SINDACO DI ROMA ARGAN HA LANCIATO L'ALLARME: O LE AUTO O I MONUMENTI

Una «spina verde» può salvare i Fori

Si tratta di eliminare il traffico dal centro archeologico della capitale, dal Colosseo e dall'Arco di Costantino fin verso piazza Venezia - Per effetto delle esalazioni dei motori, i marmi antichi si coprono di una crosta nera e quindi si sfarinano - Gli effetti del folle sventramento fascista di Via dell'Impero

ROMA - «O le automobili o i monumenti»: il sindaco di Roma Argan è esplicito. E' assolutamente necessario eliminare il traffico dal centro archeologico di Roma, e costituire una «spina verde» che dal Colosseo e dall'Arco di Costantino si spinga fin verso piazza Venezia, restituendo al silenzio e alla contemplazione la zona dei Fori, che la Via dell'Impero ha tagliato in due, e ridotto a semplice fondale scenografico di smisurate correnti veicolari. La necessità del provvedimento appare in tutta la sua urgenza, se appena consideriamo le condizioni in cui si trovano i monumenti antichi, che tremano e si sgretolano per l'effetto combinato delle vibrazioni del traffico e dell'inquinamento atmosferico.

Sono passati pochi mesi da quando il soprintendente alle antichità Adriano La Regina lanciò il drammatico allarme: «una malattia mortale ha contagiato i marmi romani, tanto da far temere che tra pochi decenni i monumenti, le sculture, i rilievi di colonne e archi, se non si interviene subito, si trasformeranno in una massa di pietre scheggiate». La documentazione fotografica è impressionante, e riguarda gli archi di Tito e di Costantino e di Settimio Severo, i rilievi delle colonne Traiana e Antonina. Sulla superficie si è formata una crosta nera, di uno spessore da mezzo a cinque millimetri, sotto di essa il marmo perde coesione e crea dei vuoti, per cui quella crosta prima o poi cade mettendo allo scoperto la superficie sottostante che sarà a sua volta attaccata dall'inquinamento, in un processo continuo di erosione che porterà alla completa scomparsa di ogni fattezze scolpita.

Le cause sono note, ed esiste una vasta letteratura in proposito: Roma condivide ormai la sorte dei monumenti dell'Acropoli di Atene. All'origine del fenomeno sono le reazioni chimiche prodotte dai combustibili contenenti zolfo, usati per industrie, riscaldamento domestico, traffico pesante (più gli ossidi di azoto dei motori a scoppio). Succede che l'a-



La gravissima perdita di immagine, dovuta agli effetti dell'inquinamento atmosferico, sui celebri rilievi della Colonna Antonina, in piazza Colonna a Roma

nidride solforosa (SO_2) si ossida in anidride solforica (SO_3), la quale con la pioggia si trasforma in acido solforico (H_2SO_4); e lo zolfo, combinandosi col carbonato di calcio dei marmi ($CaCO_3$) dà il solfato di calcio idrato ($CaSO_4$), che non è altro che gesso. Dunque i monumenti che documentano la storia e la civiltà dell'antica Roma si sbriciolano, si sfarinano, si polverizzano in gesso. A questo va aggiunto l'effetto della condensazione (la rugiada notturna, che trasporta e deposita sui monumenti gli inquinanti passano, liquidi e solidi: essa forma un «velo liquido» più acido della pioggia, che poi rievapora lasciando sui marmi oltre al gesso, anche le polveri contenute nell'atmosfera.

Ecco prender corpo la crosta nera, composta da gesso, polveri e nerofumo (quest'ultimo da residui di combustione di idrocarburi di motori a scoppio); e poiché il marmo è idrofilo, l'alterazione si propaga agli strati sottostanti. Il tutto aggravato dagli sbalzi di temperatura che sottopongono i cristalli di calcite dei marmi a cicli di dilatazione e restringimento: in più, dopo l'evaporazione dell'acqua, il solfato di calcio si cristallizza a sua volta in cristalli di dimensioni maggiori di quelli del marmo, che esercitano pressioni negli interstizi e nei pori, provocando fratture, sgretolamenti e sfaldamenti, fino al collasso della struttura del marmo. Ricercatori americani hanno accertato una velocità

media di erosione di un millimetro ogni quarto di secolo.

Che fare? Dopo l'istituzione di una commissione nazionale per le opere d'arte all'aperto, il dibattito è proseguito al consiglio nazionale dei beni culturali con l'apporto di gruppi di lavoro e di esperti dell'Istituto del restauro e del Consiglio nazionale delle ricerche. Le proposte sono molte e vanno dall'immediato intervento di conservazione alle azioni per eliminare all'origine le cause della degradazione. Si è proposto ad esempio: la protezione dei monumenti con «cupole pneumatiche di plastica e opportuno condizionamento all'interno», in attesa che le analisi in corso suggeriscano le terapie più opportune; la revisione delle

norme anti-inquinamento, per la trasformazione degli impianti di riscaldamento a gasolio con impianti meno inquinanti (e così per i veicoli di trasporto pubblico); la creazione di un centro di ricerca ed elaborazione dei dati presso il ministero dei beni culturali, di concerto coll'istituto superiore della Sanità e il centro per l'inquinamento del CNR; infine, e questa è la misura da adottare al più presto, la riduzione-eliminazione del traffico (e qui interviene la responsabilità dell'amministrazione comunale) non solo per eliminare vibrazioni e inquinamento, ma per restituire dignità, rispetto e prestigio ambientale alla più straordinaria zona archeologica d'Italia.

Per fare questo, occorre disfare quanto fu fatto in età littoria, quella Via dell'Impero (oggi via dei Fori Imperiali) che è alla base dei disastri attuali. Motivata da ragioni bassamente scenografiche (far vedere il Colosseo da piazza Venezia, allora scambiata per ombelico del mondo), e dalla ridicola barbara, necromantica pretesa di «risuscitare» fisicamente l'antica Roma in nome della «continuità» tra impero romano e velleità imperiali mussoliniane, lo sventramento di Via dell'Impero è stata un'operazione antistorica, antiurbanistica, antisociale, antiarcheologica per eccellenza. Ha spazzato via interi quartieri di edilizia rinascimentale e barocca, strade, case, chiese, palazzi come fossero un deposito alluvionale da rimuovere e setacciare e ha fatto deportare migliaia di abitanti nelle infami borgate periferiche.

Ha spaccato in due l'unità della zona dei Fori, ha polverizzato decine di migliaia di metri cubi di strutture murarie romane; ha sprofondato in catini i fori imperiali da una parte, mentre i monumenti sull'altro lato sono stati barbaramente isolati, così da presentare al riguardante il didietro (per di più mutilato), cosa mai vista nell'urbanistica mondiale; ha ricoperto di calcestruzzo i due terzi di quanto era stato scavato, così che, come osserva lo storico Italo Involera, i ruderi lasciati in mostra rappresentano forse il quindici per cento di quanto gli imperatori avevano costruito. Infine, quello stradone melodrammatico ha rove-

sciato tutto il traffico su piazza Venezia e quindi sul centro storico, provocandone l'attuale paralisi, e creando le premesse per il dissesto, la corrosione e lo sgretolamento di marmi, rilievi e sculture.

Da alcuni giorni la discussione si è fatta più intensa: si va dai progetti di più radicale entità che esigono una complessa riorganizzazione del traffico (in tutta la zona circostante, a quelli più limitati, realizzabili a breve termine. Tra i primi, c'è la ricordata «spina verde», cioè la trasformazione in vero «parco archeologico» di tutta la zona monumentale che va dall'Appia Antica e attraverso la via di S. Gregorio (già dei Trionfi), Colosseo, Foro Romano e Fori Imperiali, arriva praticamente alle soglie di piazza Venezia: una proposta formulata anni fa da Leonardo Benevolo e ripresentata da «Italia Nostra» nella memorabile mostra di Palazzo Braschi sull'Appia Antica nel febbraio-marzo 1978. Tra i secondi, allo studio della soprintendenza e del comune, c'è la chiusura al traffico dell'area compresa tra Colosseo, Arco di Costantino, Arco di Tito e Foro Romano, per ricostituire l'unità e togliere l'anfiteatro dalla sua degradante funzione di spartitraffico. Inoltre, l'abolizione della via che, ai piedi del Campidoglio, spacca assurdamente in due il Foro Romano, col traffico che lambisce l'Arco di Settimio Severo e taglia la Via Sacra.

Sono questi due progetti facilmente realizzabili, che segnerebbero l'inizio del riscatto ambientale della zona archeologica, e in generale del centro storico di Roma: sul quale oggi si riversano, ogni giorno, 20 tonnellate di polveri e 300 di anidride solforosa dagli impianti di riscaldamento, 10 tonnellate di polveri e 50 di ossidi di azoto dal traffico privato, 10 tonnellate di polveri, 5 di anidride solforosa e 10 di ossidi di azoto dai mezzi di trasporto pubblico. E' contro questa peste, contro questi miasmi che bisogna lottare con ogni determinazione: la grave malattia che affligge il bronzo della statua equestre di Marc'Aurelio sulla piazza del Campidoglio, di cui già si prevede la rimozione, è la conferma dell'estremo pericolo che minaccia tutta la Roma antica.

Antonio Cederna

D'INCHIESTA SOCIOLOGICA SU UN'INTERA GENERAZIONE