

L'area archeologica al centro di un convegno Intermetro

In metropolitana per salvare i Fori

Verrà ricostruita la collina Velia?

di ANTONIO CEDERNA

DALLE blande misure per limitare il traffico nel Centro storico è rimasta fuori la zona archeologica, proprio quella per la cui protezione, quasi dieci anni fa, fu lanciato l'allarme sui gravissimi guasti causati dall'inquinamento atmosferico e quindi anche da miasmi del traffico.

E' la zona straordinaria di circa 250 ettari (in gran parte demaniale) tra piazza Venezia e le Mura aureliane, che comprende Fori Imperiali, Foro Romano, Palatino, colle Oppio, Colosseo, Celio, Circo Massimo, Passeggiata archeologica, Terme di Caracalla, tratto interno alle mura della Via Appia Antica. Un'équipe di specialisti coordinata da Leonardo Benevolo, ha predisposto uno studio per incarico della soprintendenza archeologica (pubblicato da De Luca) che prevede tutta una gamma di interventi di riassetto ambientale, per restituire ai complessi monumentali il loro prestigio e potenziarne la cornice paesistica.

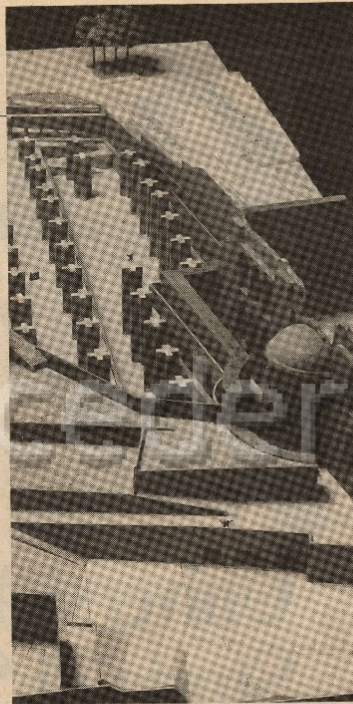
L'intervento principale è l'eliminazione dell'ex-via dell'Impe-

ro per la creazione di un parco archeologico unitario comprendente Fori Imperiali e Foro Romano: una proposta che tante opposizioni ha provocato tra tutti coloro, e sono assai più numerosi del previsto, che considerano bene culturale l'asfalto, segno di progresso la congestione del traffico e la corrosione e lo sgretolamento di archi e colonne. Per questo è assai apprezzabile il fatto che questa vasta operazione di riscatto urbano, storico, paesistico e culturale sia stata riproposta l'altro giorno non già in una riunione di archeologi, ma nel convegno promosso dall'Intermetro SpA, nel quale esperti di politica dei trasporti hanno tracciato i lineamenti della rete di metropolitana di cui Roma dovrebbe dotarsi, sull'esempio delle altre capitali europee, per recuperare un ritardo secolare e ovviare alla paralisi circolatoria che la soffoca.

Così, insieme alla nuova linea «D» che dovrà servire il Sistema direzionale orientale (allargando quindi in parte il centro dal peso del terziario) troviamo la nuova linea «C» per il Centro storico,

con il tratto che collegherà la nuova stazione di piazza Venezia con la stazione Colosseo della linea «B»: il che può appunto consentire l'eliminazione del traffico di superficie dal cuore archeologico di Roma, e dare avvio alla grande opera di risanamento. Al convegno è stato presentato al pubblico, e illustrato da Leonardo Benevolo, il plastico di un progetto di interesse eccezionale: si tratta della ricostruzione della Velia, cioè della collina che, prima degli sventramenti degli anni Trenta, dalle pendici dell'Esquilino scendeva ad addossarsi al gran muro abissale della basilica di Massenzio, ricoperta da un giardino cinquecentesco a terrazze e ripiani (a servizio del palazzo Silvestri, poi diventato Pio Istituto Rivaldi, e ora Convento Occupato).

Alta tra i diciotto e i venticinque metri, essa venne rasa al suolo tra il novembre del '31 e l'aprile del '32 da due squadre di sterzatori; l'una partita dalla piazza del Colosseo, l'altra dalla parte opposta, cioè dalle macerie in cui



Un particolare del plastico della progettata ricostruzione della collina Velia

Proposta la chiusura al traffico e il ripristino della topografia originale con l'attivazione della linea "G"

palle di travertino che ancora si vedono.

Il progetto dell'Intermetro consiste nell'eliminazione dell'ex-via dell'Impero tra piazza del Colosseo e Largo C. Ricci (dove sbocca via Cavour) e la ricostruzione della collina. Al di sopra sarà sistemato un giardino, nelle sue viscere viene ricavato un museo archeologico a tre piani con una superficie complessiva di 18.000 metri quadrati, con sale per esposizione del rudere fatisciente dell'ex-Antiquarium, del parco macchine dei vigili, degli studi cinematografici presso villa Celimontana, contenimento delle mire espansionistiche dell'Ospedale militare, eccetera.

E' un programma di civiltà, per l'esaltazione delle più preziose risorse di questa città: ma intanto l'inerzia amministrativa impedisce persino l'esplorazione archeologica del Foro di Nerva, nei giardinetti presso l'ingresso del Foro Romano. Da gran tempo il cantiere è vuoto, silenzioso, abbandonato.

contemporaneamente veniva ridotto l'antico quartiere verso piazza Venezia. Si compiva così lo sventramento (poi battezzato via dell'Impero) al frivolo scopo di far vedere il Colosseo da piazza Venezia, allora considerata ombelico del mondo: vennero annientate la geologia e la topografia di Roma, vennero polverizzate decine di migliaia di metri cubi di strutture antiche, protostori-

che, repubblicane, imperiali. Fu il trionfo, con gran giubilo, dei reperi e dei fabi archeologi di regime, dell'"imperatore scalpello elettrico", e Mussolini poté alla fine rallegrarsi che Roma avesse finalmente «la strada adatta per le sue grandi parate militari». Lo squarcio fu poi malamente rabcerciato con muraglie di mattoni, pareti intonacate con finte finestre, scalinate cieche ornate di