

ITALIA

Roma, auto e Fori: la guerra dei trent'anni

● **Argan disse: «O le macchine, o i monumenti»**
 Ci provò Petroselli, adesso Marino raccoglie quella felice visione e rompe l'inerzia ● **In fondo quella «autostrada» urbana fu una brutta idea del Duce**

VITTORIO EMILIANI
 v.emiliani@virgilio.it

SEGUE DALLA PRIMA

In seguito ci fu la proposta di un grande Parco urbano ed extra-urbano, dal Campidoglio all'Appia Antica, ai Castelli, su cui Cederna lavorerà alla Camera, in Campidoglio, al Parco dell'Appia, fino alla morte, nel '96.

Con felice e coraggiosa intuizione il neo-sindaco Ignazio Marino imprime alla politica capitolina, degradata e svilita nel quinquennio di Alemanno, una svolta netta, ripropone quell'idea anti-veggente, assieme alla sua Giunta e al Municipio, per invertire la rotta, per rimediare ad uno dei peggiori disastri dell'urbanistica-spettacolo di Mussolini: Via dell'Impero. Che spacca in due l'area dei Fori diventando un'autostrada urbana con vista sui monumenti (magari sul loro didietro) e riversa insensatamente una marea di veicoli su piazza Venezia, sul centro storico. Siamo tanto abituati a questo melodrammatico stradone - che però consentiva al duce di vedere il Colosseo da Palazzo Venezia - da averne dimenticato l'origine e la funzione. Magnificare la nuova romanità del fascismo picconando a tutta forza quanto si opponeva alla cavalcata inaugurale del Capo, con tanto di pennacchio, nel decennale della Marcia su Roma. Basti ricordare il prodigio che tale opera rappresentò, scrive all'epoca il pur colto Giuseppe Bottai, infatti, nel termine ristretto di soli sette mesi, si sono demoliti ben 5500 vani d'abitazione, si sono scavati e asportati 300.000 metri cubi di terreno, di cui la sesta parte, circa, costituita da roccia e da vecchi calcestruzzi romani.

In realtà ci ha spiegato uno storico e urbanista della statura di Italo Insoletta in Roma moderna fu sbriciolata l'edilizia medioevale e completamente distrutto il quartiere costruito all'inizio della Controriforma, furono atterrate due chiese, cancellate almeno dodici vie e tranciata, abbassata la collina della Velia, fra Colle Oppio ed Esquilino, uno dei Sette Colli dell'Urbs più antica. Tant'è: gli abitanti di quelle malfamate casupole erano come i loro simili della Spina di Borgo proletari e sovversivi da deportare nella nuova borgata di Primavalle. Un annientamento. Già sperimentato in periodo umbertino e

replicato ossessivamente da Mussolini all'Augusteo e altrove. Facendo oltre tutto di una città policentrica (San Pietro, San Giovanni in Laterano, Quirinale, ecc.) come osserva uno degli studiosi più acuti, Mario Sanfilippo, nelle *Tre città di Roma* (Laterza) una metropoli nevroticamente monocentrica attorno alla ingestibile piazza Venezia.

Ma torniamo al grido di Argan, ripreso dal soprintendente Adriano La Regina. Luigi Petroselli, che nel 1979 subentra al dimissionario, stremato Argan, ha già un saldo rapporto con gli intellettuali più avanzati e pone mano

...

Il sindaco-marziano fa della convivenza fra antico e moderno il suo cavallo di battaglia



L'assemblea cittadina per illustrare il progetto Fori Imperiali pedonali, ieri a Largo Corrado Ricci. FOTO L'ESPRESSO

alle prime misure concrete: lo smantellamento della via che separa Foro e Campidoglio e la creazione dell'area pedonale fra Colosseo e Arco di Costantino. Così si ricostituisce la continuità Colosseo-Via Sacra-Clivo Capitolino, mentre Colosseo e Arco di Settimio Severo vengono salvati da veleni e scosse del traffico. Nell'81 un ministro dei Beni Culturali, spesso dimenticato, il repubblicano Oddo Biasini, vara la legge speciale n. 92 con cui si assegnano 168 miliardi in cinque anni alla Soprintendenza di Roma per lavori di restauro. Il Messaggero da me diretto (lasciatemelo ricordare) dove scrivono Vezio De Lucia e Italo Insoletta sostiene senza riserve il progetto del grande Parco. Sul Corriere della Sera (14 marzo 81) 220 intellettuali e dirigenti del Ministero firmano un appello per il Parco stesso (a favore del quale si esprimerà nell'82 anche il ministro Enzo Scotti).

Purtroppo, prima che finisca l'81, muore all'improvviso Petroselli, sindaco coraggioso e deciso. Cambia l'assessore al Centro Storico, con Carlo Aymonino al posto di Vittoria Calzolari autrice del piano di assetto dell'Appia. La spinta si affievolisce. Il cantiere aperto nel Foro di Nerva non procede.

Alcuni intellettuali di sinistra esprimono dubbi di sostanza sullo straordinario parco urbano-metropolitano da piazza Venezia ai piedi dei Castelli (per il quale Cederna presenterà poi un disegno di legge). Nell'83 il ministro Nicola Vernola ha rovesciato l'assenso del predecessore Scotti. La leva fondamentale assieme allo SDO - della riqualificazione ambientale e urbanistica di Roma, della sua stessa immagine finisce in archivio. Tanto più dopo l'avvento, nell'85, di amministrazioni a guida Dc, fragili e spente.

Ignazio Marino, il marziano, ne fa ora, dopo 35 anni, un autentico cavallo di battaglia per coniugare felicemente antico e moderno, per ridare dignità e decoro ad una capitale degradata e imbruttita, invasa ovunque da auto, furgoni, pullman. Ed è proprio sull'intera città antica, sugli usi distorti ai quali è stata piegata una volta espulsi i residenti (ridotti ad appena 85.000) che si dovrà esercitare il nuovo fervore, la nuova attenzione culturale suscitata dalla proposta, chiara e netta, del nuovo sindaco della capitale. Con misure graduali e però risolutive, fondate su studi e piani del più alto livello. Come Roma merita.

E a Venezia c'è un paradosso

IL COMMENTO

GIANNI FABBRI*

CHI MAI POTREBBE CONSENTIRE CHE NAVI DI 330-350 METRI di lunghezza, 40-50 di larghezza, 60-70 di altezza attraversino gli spazi acquei interni a una delle città più belle del mondo? Per di più inquinando, modificando l'assetto idraulico, rischiando una catastrofe umana e artistica incomparabili? Succede a Venezia da qualche anno e, dopo le azioni di protesta del *Comitato No Grandi Navi-Laguna bene comune*, finalmente si è svolto un incontro al ministero delle Infrastrutture, per decidere il da farsi. Che poi sarebbe: in quale altro angolo della laguna mettere questi mastodonti marini e come fare per farceli arrivare?

La vicenda del passaggio delle grandi navi crocieristiche per il bacino di San Marco ha inizio con la realizzazione del porto industriale di Marghera sul bordo (interno) della laguna e il conseguente progressivo imbonimento (distruzione) di più di 1400 ettari di velme, canali e barene. A quel porto bisognava arrivarci e così, nei primi anni 70 si decise: «Basta, le petroliere non devono più passare per il bacino di San Marco; per servire il Polo Chimico facciamo il Canale dei Petroli», un bel rettilineo di 6 chilometri, scavato a -12,50 e largo 80-90 metri tra bocca di porto di Malamocco e bordo interno della laguna. Fu così che l'area centrale di questa, che aveva una profondità media di 15-20 centimetri, in pochi anni è diventata un braccio di mare continuo con 150-200 centimetri di profondità, con conseguenze strane in termini di correnti, di erosione di altri ambienti lagunari e di acque alte. Questo sembra ora il modello di riferimento assunto nel recente incontro romano: per non far passare le grandi navi per il bacino di San Marco, nuovi canali, nuovi scavi, nuova distruzione dell'ambiente.

Venezia vive da sempre in un complesso rapporto di simbiosi «attiva» con la laguna. Per più di mille anni un'incessante opera di sorveglianza e di correzione dei fenomeni trasformativi naturali e antropici ha avuto come obiettivo la tutela delle connotazioni idraulico-morfologiche lagunari, assieme alla conservazione della sua funzione portuale. La stagione «industrialista» e il suo porto hanno via via rinnegato quel rapporto diventando sempre più elemento di contraddizione e di conflitto, fino all'attuale diapason: con il crescere del traffico marittimo, con il gigantismo delle navi, con i mutamenti climatici in corso, continuare nella logica novecentesca vuol dire assumersi la responsabilità di trasformare la laguna in un braccio di mare, magari conservando in spazi recintati alcuni reperti lagunari. Ciò determinerà devastazione paesaggistica e ambientale.

L'unica alternativa è ripensare l'organizzazione portuale per consentire l'accesso in laguna solamente alle navi «compatibili» con i suoi fondali e con la sua morfologia, riprendendo la millenaria opera di «conservazione dinamica» di questo luogo unico e fragile. Ciò permetterebbe di conservare un'attività portuale a Venezia, a fronte dei mutamenti climatici e dell'innalzamento dei livelli del mare: quando le paratoie del *Mo.Sè* dovranno essere alzate così di frequente contro l'acqua alta da mettere in crisi il traffico marittimo delle maxi-navi. Allora, a una laguna e una città devastate, si aggiungerebbe la crisi produttiva e occupazionale. Siamo di fronte al classico caso in cui il confronto politico non è più tra scelte «tattiche», bensì deve muoversi entro un orizzonte strategico di lungo periodo. Sarà anche il banco di prova per le forze politiche che vogliono essere di governo. *prof. ordinario Iuav di Venezia

«Il parco dal Colosseo all'Appia Antica»

● **I progetti del Primo cittadino. E un pomeriggio con i romani in assemblea davanti all'anfiteatro**

JOLANDA BUFALINI
 ROMA

Per ora è solo una limitazione, una rivulazione del traffico intorno al Colosseo ma tanto basta a far riscoprire il sogno di una Roma restituita ai suoi abitanti, ai ciclisti, ai bambini e ai turisti, «ma loro - dice una giovane mamma - vengo comunque a vedere i Fori e il Colosseo, siamo noi romani ad avere diritto a una città più vivibile».

Sulla scena spettacolare dei Fori in un assolato e tardo pomeriggio romano, i residenti dell'area interessata allo sconvolgimento del traffico discutono con due assessori, Flavia Barca (cultura), Guido Improta (trasporti), la presidente del primo municipio Sabrina Alfonsi e con l'ingegnere Alessandro Fuschiotto di «Roma servizi per la mobilità» che, in equipe, ha studiato i cambiamenti che saranno sperimentati alla fi-

ne di luglio, per chiudere, ad agosto, l'ultimo tratto di via dei Fori Imperiali al traffico privato. Gli interventi dei comitati, dal Celio a via Merulana a Monti, ai ciclisti, sono a favore, anche quando esprimono preoccupazione. Soprattutto piace, lo dice Roberto Crea di Cittadinanza attiva, che «siamo alla secondo incontro pubblico partecipato da parte di una giunta e di un municipio che si sono insediati da sette giorni». Apprezzato il metodo nuovo, si espongono i problemi e le speranze: «Tutto il centro storico deve essere pedonalizzato», «Il trasporto pubblico deve essere una priorità», «I pullman turistici affogano il traffico». Si chiede il prolungamento del tram 8 al Colosseo, l'ampliamento della Ztl. L'ingegnere Fuschiotto spiega che, per ora, la Ztl non verrà ampliata.

Lunedì si riunirà la conferenza dei servizi con le soprintendenze per stu-

diare tutti i passi. Soprattutto per non creare una zona archeologica di serie A, e una di serie B. Spiega Daniel Modigliani ex direttore del Prg di Roma: «il centro archeologico monumentale non è solo l'area dei Fori, ma è individuato nel piano regolatore come area da tutelare e comprende anche Colle Oppio con le Terme di Traiano, le Terme di Tito e la Domus Aurea».

Lo studio della riduzione del traffico che entrerà in vigore a fine mese è iniziato su input delle soprintendenze archeologiche, quando è partito il cantiere della metro C e c'erano preoccupazioni per le vibrazioni intorno al Colosseo. Il sindaco Marino che, in campagna elettorale accusava Alemanno di lasciare nel cassetto gli stessi studi dei suoi tecnici, ha colto l'occasione al volo

...

L'incontro in piazza dei residenti con gli assessori: «Sognamo un centro pedonalizzato»

per rilanciare l'idea di Antonio Cederna: «Il progetto attuale vuole rendere orgoglioso il nostro Paese nei confronti del mondo. Stiamo parlando del più grande parco archeologico della terra. È solo l'inizio: il progetto si completerà quando avremo realizzato il parco archeologico dell'Appia Antica». Il presidente della Regione, Nicola Zingaretti, apprezza il coraggio del sindaco: «È una grande occasione per dare all'Italia una spinta alla crescita ripartendo dalla cultura, un simbolo di una nuova fase che andrà vissuta come una sfida». Se si creeranno problemi nel traffico, aggiunge Zingaretti, «li affronteremo».

In piazza, ai cittadini, l'assessore Guido Improta spiega: «Ci sarà il coinvolgimento di più assessori, non è tanto un progetto trasportistico ma un progetto che mette al centro della scena mondiale la valorizzazione di un'area archeologica che tutto il mondo ci invidia». Le criticità nel traffico «si supereranno con un'analisi molto attenta dei flussi fatta dall'Agenzia per la mobilità, e anche grazie ad una responsabilità nuova e condivisa da parte dei cittadini».