

DOMENICA, 14 LUGLIO 2013

Pagina 5 - Attualità

Fori imperiali senza auto la scommessa di Roma

Giulio Carlo Argan lo disse nel 1978: «O le automobili o i monumenti» L'obiettivo è valorizzare il parco archeologico all'aperto più famoso al mondo

di VITTORIO EMILIANI Se voleva suscitare, da subito, un vasto e animato dibattito, il nuovo sindaco di Roma, Ignazio Marino, riproponendo con forza la questione dei Fori, ha fatto centro. Il tema è di quelli forti, strategici, per ragioni più urbanistiche che "estetiche". La riduzione del traffico veicolare privato fino, in futuro, all'azzeramento, fa scattare reazioni negative o perplesse, ma non esaurisce la tematica del Parco dei Fori. Nel 1978 il sindaco di Roma, il grande storico dell'arte Giulio Carlo Argan, davanti ai marmi corrosi dallo smog, lancia il grido: «O le automobili o i monumenti». Poco più tardi, Antonio Cederna, veemente e documentato difensore di Roma storica (verde compreso), lancia il Piano per un parco dai Fori ai Castelli. Sul quale concorda pienamente Luigi Petroselli, sindaco dal 1979 al 1981, che crea l'isola pedonale fra Colosseo e Arco di Costantino, fin lì portale del traffico più intenso, e fra Campidoglio e Arco di Settimio Severo. Poi, pur continuando Cederna a proporre quel grandioso Parco e pur venendo ampliata di migliaia di ettari l'area protetta dell'Appia antica, il progetto finisce in archivio. Pertanto Marino non lavora sul nulla. Anzi. Per capirci, dobbiamo riandare al 28 ottobre 1932, quando Benito Mussolini inaugura lo stradone che va dritto da piazza Venezia al Colosseo (che lui può cosìimirare dal suo studio). Prima di quei lavori, l'area archeologica più nota al mondo, l'antico Campo Vaccino, è stato il luogo prediletto dei viaggiatori del Grand Tour, a partire da Goethe, unitario e con un sapore ancora agreste pur fra scavi e ritrovamenti. Come si è arrivati all'urbanistica-spettacolo di Via dell'Impero che lo spacca in due? Annota il pur colto ministro fascista Giuseppe Bottai: «Nel termine ristretto di soli sette mesi, si sono demoliti ben 5.500 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 lo storico Italo Insolera in "Roma moderna" - in quell'area è stata sbriciolata l'edilizia medioevale e «completamente distrutto il quartiere costruito all'inizio della Controriforma», si sono atterrate due chiese, cancellate almeno dodici vie e tranciata, abbassata la collina della Velia, fra Colle Oppio ed Esquilino, cioè uno dei Sette Colli dell'Urbs più antica. Tant'è: gli abitanti di quelle "malfamate casupole" risultavano - al pari dei loro simili della Spina di Borgo davanti a San Pietro - proletari e sowersivi da "deportare" in nuove borgate come Primavalle. Un annientamento già sperimentato a fine '800 e replicato a furia di picconate da Mussolini all'Augusteo e altrove. E qui cade la prima fondamentale osservazione urbanistica: con questa operazione, il duce fa di una città policentrica (San Pietro, San Giovanni in Laterano, Quirinale, ecc.) - una metropoli nevroticamente monocentrica attorno alla ingestibile piazza Venezia. Al tempo della fulminea creazione di Via dell'Impero, in tutta Italia ci sono 188.000 autovetture, quindi a Roma appena poche migliaia. Ma, quando, dopo gli anni '50, si moltiplicheranno, il rettilineo mussoliniano diverrà una sorta di autostrada urbana che rovescherà sempre più veicoli a motore dentro l'inadatto centro storico. Come avviene più che mai dopo che i "varchi" elettronici per l'accesso alla città antica (ma anche ad altre zone della "movida") entrano in funzione, la sera, con la giunta Alemanno, soltanto alle 23 lasciando entrare chiunque. Mussolini fa altri danni. Sin dal 1925 ha chiesto perentoriamente: «Voi toglierete la stolta contaminazione tranviaria che ingombra le strade di Roma». E così la capitale, che prima del fascismo contava oltre 400 Km di rete tranviaria, da record europeo, regredisce rapidamente (senza dotarsi che in poca parte di metropolitane). La mania di "grandezza" porta Mussolini a "raddrizzare" persino il corso del Tevere: le anse che ogni fiume disegna per sfogare la propria forza idraulica, fra Magliana e Spinaceto vengono tagliate da un "drizzagno" che accorcia il fiume di 2,7 Km, che dovrebbe

portare ad un "aeroidroscalo", poi abbandonato, e che, alla fine, provocherà - lo spiegano idraulici della statura di Gianmarco Margaritora - solo guai. "Raddrizzato", il fiume sfoga infatti la sua ineliminabile forza idraulica scavando all'indietro ed abbassando così l'alveo, sino a Ponte Milvio... Dunque, ridurre incisivamente il traffico dei veicoli privati sui Fori lasciando bus pubblici, taxi e piste ciclabili, è un passo fondamentale per fare altrettanto in tutto il centro storico romano, riservando i permessi essenzialmente ai residenti (scesi a soli 85.000) e ridando orari e regole ormai dimenticate a camion, camioncini e furgoni che riforniscono pubblici esercizi, mercatini, ecc. Certo, in parallelo bisogna aumentare l'offerta di trasporto pubblico soprattutto coi pulmini elettrici e coi tram (da prolungare dove già ci sono). Solievo potrà dare la linea C del metrò che attraversa Roma storica. Ma la chiave di volta è il trasporto, è il servizio pubblico di superficie. Si profetizza che via dei Fori Imperiali e altre zone storiche pedonalizzate saranno occupate dagli orrendi camion-bar col contorno di centurioni. A parte che ad alcuni intellettuali (come il latinista Luca Canali) i centurioni piacciono, per i primi bisogna introdurre - con le Soprintendenze - regole molto severe. Da far rispettare. E qui già vedo sorrisi scettici. Ma insomma, con gradualità e serietà, anche in un capitale resa difficile dalla posizione centrale di governo, parlamento, 15-20 ministeri, decine di doppie ambasciate (Italia e Vaticano), si può fare. Se si vuole. ©RIPRODUZIONE RISERVATA