

Pierluigi Gatti

La chiusura dei fori imperiali: il passato che si apre all'oggi? Intervista al Sindaco di Roma Ignazio Marino

1. I Fori Imperiali hanno una fortissima valenza nell'immaginario collettivo: i suoi monumenti assieme al Colosseo sono il simbolo di Roma, della città antica nella città moderna. La nostra rivista si chiama *ClassicoContemporaneo*. Il titolo (n.b. scritto tutto unito, senza trattini!) esprime i due cardini su cui essa ruota. Quale valore attribuisce ai Fori Imperiali e alla chiusura al traffico, preludio della fondazione di un parco?

La pedonalizzazione dei Fori Imperiali è stata avviata nei primi 60 giorni del mandato. Il 3 agosto scorso è partita la prima fase sperimentale che prevede la chiusura al traffico privato del tratto compreso tra Largo Corrado Ricci e Piazza del Colosseo. Un progetto che ha riportato Roma, per diversi giorni, al centro dell'attenzione mondiale e avviato attraverso momenti di confronto con i residenti e le categorie coinvolte. La stampa estera ha raccontato positivamente questa esperienza, lodando lo sforzo del comune e sottolineando l'importanza di salvaguardare un patrimonio artistico culturale unico al mondo. In questo modo abbiamo riportato il Colosseo, ridotto prima a spartitraffico, al ruolo che gli compete mettendolo al riparo da smog e vibrazioni. Un primo, importante passo per restituire a Roma e ai suoi preziosi beni archeologici il prestigio che meritano in Italia e sulla scena internazionale.

Il bilancio, a quasi un anno dall'avvio della sperimentazione è assolutamente positivo. A dircelo è stato il gradimento dei tanti cittadini e turisti che hanno popolato l'intera area. Durante i giorni delle feste natalizie, di quelle pasquali, durante la settimana della canonizzazione di Giovanni Paolo II e Giovanni XXIII e nei ponti festivi, i Fori Imperiali, anche grazie alla chiusura completa al traffico, hanno accolto migliaia di persone. Il nostro obiettivo è rendere accessibile e godibile un patrimonio storico e culturale unico anche attraverso eventi culturali. Abbiamo studiato nuove iniziative che, grazie all'uso della tecnologia con ricostruzioni al computer e giochi di luci, hanno permesso la ricostruzione della storia e della vita all'interno del Foro di Augusto. Un viaggio virtuale attraverso la storia per rivivere le grandezze della Roma antica, realizzato grazie alla grande capacità divulgativa di Piero Angela e Paco Lanciano. La pedonalizzazione dell'area archeologica più importante del mondo rappresenta un simbolo di una strategia nuova che individua nella creazione delle aree pedonali un modo migliore per vivere la città, favorire il turismo, aumentare il commercio e rendere più sana e sicura la condivisione degli spazi pubblici.

2. Eliminare le auto significa vivere i Fori Imperiali come gli antichi: a piedi e in una dimensione fonica differente da quella cui siamo abituati. Gli addetti ai lavori (archeologi, antichisti, filologi) hanno l'abitudine di trascorrere lunghi periodi a Roma e ad Atene senza usare l'auto. Sembra che la Sua scelta sia quella di rientrare in possesso di un bene con un'operazione di "restaurazione", di ritorno al passato apparentemente a spese della modernità. Qual è la filosofia della Sua scelta?

In tutta Italia e a Roma ci sono luoghi che devono essere vissuti e conosciuti solo in questo modo. Nel mondo le grandi aree archeologiche e i centri storici si stanno progressivamente chiudendo sempre più alla circolazione delle auto private. Roma, che ha la fortuna di racchiudere un patrimonio inestimabile, non può non permettersi oggi di riflettere e ripensare le sue politiche della mobilità e di puntare sulla salvaguardia dei beni artistici. Attraverso la valorizzazione di questo passato dobbiamo migliorare il presente di Roma, quello dei nostri cittadini e quello di un comparto fondamentale come il turismo.

Le bellezze della Capitale appartengono al mondo intero e noi dobbiamo saperle gestire con un nuovo approccio contemporaneo come abbiamo fatto con il Foro di Augusto: quello splendido luogo in pochi giorni ha richiamato tanti romani e turisti, creato posti di lavoro e fatto registrare un importante incasso a livello economico. In 20 giorni ha registrato circa 8mila presenze.

3. Dal I sec. a.C. fino ad oggi ogni intervento urbanistico nella zona dei Fori ebbe una forte valenza politica. Pensiamo alla decisione di Cesare nel 54 a.C. di costruire il forum Iulium come "counter" al teatro costruito da Pompeo o al valore del foro di Augusto nella cornice della propaganda augustea. Il tempio di Antonino e Faustina trasformato nella chiesa di San Lorenzo in Miranda esprime il trionfo della nuova religione sui culti pagani. In tempi più moderni i fori furono sfregiati da Mussolini per costruire la "via dell'Impero" su cui far sfilare i novelli legionari italici. Qual è il valore politico che Lei assegna alla Sua operazione?

Oggi l'operazione Fori non ha un valore politico, ma ha un valore simbolico e culturale. Le storiche edificazioni dei diversi Fori e la costruzione dei Fori Imperiali furono pensate per celebrare il culto della personalità e la grandezza di un singolo uomo. Oggi vogliamo celebrare e divulgare la bellezza di Roma. La nostra è un'operazione culturale e una scelta strategica per il futuro e l'economia della città. Stiamo lavorando con rigore, ogni giorno, per migliorare questa città. Tra 25 anni, quando i Fori pedonali saranno una realtà, nessuno si ricorderà il nome del Sindaco che ha voluto realizzare questo progetto: il nostro unico obiettivo è lasciare in eredità un luogo meraviglioso, protetto e fruibile.

Il valore artistico e le ripercussioni che un progetto come questo potrà avere sulla vita di tutti non è oggi quantificabile, occorrerà solo del tempo per apprezzarne la portata. Proprio a Roma abbiamo dei precedenti illustri. Piazza del Popolo era un enorme posteggio all'aperto, il sindaco Francesco Rutelli, con un'operazione osteggiata da molti, la chiuse al traffico. Oggi immaginarla nuovamente intasata dalle auto sarebbe impensabile.

Quelle relative alla salvaguardia dei beni culturali sono scelte importanti che però devono essere fatte. Per questo stiamo riflettendo e lavorando anche per coinvolgere le intelligenze di tutto il mondo e cercare mecenati stranieri e italiani che attraverso un supporto economico possano aiutare Roma Capitale a conservare e ad ampliare l'offerta culturale. È accaduto per il Colosseo, la scalinata di Trinità dei Monti e la Piramide Cestia.

4. Ritornando a Cesare. Il forum Iulium fu edificato nella Suburra, il quartiere di Roma situato fra il Viminale e l'Esquilino, su suolo acquistato da Cesare, ma abitato dai ceti popolari. Le fonti non menzionano proteste, ma possiamo immaginare i mal di pancia di chi perse la propria abitazione per la scelta urbanistica del capo dei *populares*. Le polemiche divampate in séguito alla Sua scelta echeggiano motivi e argomentazioni già sentiti a proposito di altre pedonalizzazioni (Londra, Milano, Napoli, Parigi): pensiamo al comitato Trappola per fori, che riunisce tutte le associazioni in disaccordo con la Sua scelta. Quali sono state le critiche più intelligenti al Suo progetto? Qual è stata la Sua impostazione verso tali voci di dissenso?

L'ascolto della cittadinanza è una questione fondamentale per un amministratore. Abbiamo ricevuto tante critiche, molte erano ideologiche, altre veritiere come alcune che riguardavano la mobilità e sosta delle auto intorno alla zona del Colosseo. Via dei Fori Imperiali era un'arteria strategica per le auto private in uscita dal Centro Storico e i tecnici del comune hanno lavorato intensamente per trovare le migliori soluzioni per creare meno ripercussioni negative ai cittadini. Grazie poi ad una consultazione di residenti e commercianti, dopo qualche mese, seguendo anche le loro indicazioni, abbiamo riportato in via Merulana alcuni posti auto tagliati dai nuovi tracciati e che avevano creato difficoltà agli automobilisti.

Oggi, a quasi un anno dall'avvio, posso affermare che tutta la cittadinanza ha compreso l'importanza di questa operazione pensata per la prima volta nel 1887, discussa appassionatamente negli anni '70-'80 da Antonio Cederna e finalmente prossima alla realizzazione.