

SALVATA LA VIA CAMPANA DALLO SCEMPIO DELL'AUTOSTRADA

Nascita di un parco archeologico

L'IRI ha raccolto l'appello di «Italia Nostra» ed ha spostato lo svincolo della «tangenziale» che avrebbe investito sepolcri e mausolei - E' ora necessario trasformare in parco pubblico il comprensorio

Roma, febbraio. La Via Campana Antica presso Pozzuoli, comprensorio archeologico di importanza pari alla Via Appia Antica, non sarà più distrutta. Ecco finalmente una buona notizia per tutti coloro che si battono in difesa dei nostri beni culturali.

La Via Campana aveva avuto il torto di venire a trovarsi sul tracciato di quella nuova autostrada nota come «tangenziale est-ovest», approvata dall'ANAS e ormai in fase avanzata di costruzione: una autostrada di una ventina di chilometri che, partendo dalla Domiziana nei pressi del lago d'Averno, attraversando i Campi Flegrei e innestandosi con complicati svincoli e ridotti dei colli di Napoli, doveva assicurare un collegamento da un capo all'altro dell'area napoletana, per dare inizio alla grande viabilità nazionale (autostrade del Sole, per Salerno, Bari eccetera). Nei nostri articoli del 28 e 29 ottobre abbiamo accennato agli errori del tracciato, all'assurdità di certi svincoli, alla scarsa attenzione posta nel prevenire la speculazione edilizia ai suoi lati, che anzi, come nel caso della zona di Capodimonte ne viene incentivata, soprattutto mettendo in evidenza gli effetti micidiali che la «tangenziale» avrebbe avuto sulla magnifica zona archeologica a nord di Pozzuoli.

A volo radente

Qui la nuova arteria, come se i Campi Flegrei fossero il deserto del Sahara, investiva in pieno la Via Campana. Lo asse autostradale passava a volo radente sulla via, gli svincoli della tangenziale macchiavano per un raggio di 400 metri sepolcri, mausolei e colombari, mentre una nuova strada da e per Pozzuoli si sarebbe infilata addirittura nella antica Via, distruggendo, oltre ai monumenti, la pavimentazione originaria perfettamente conservata. In complesso, un ambiente storico, paesistico e naturale di altissimo prestigio culturale «circa ad aeternum» sarebbe stato interamente distrutto.

Era un'ennesima prova di intervento cieco e senza criterio di progettazione stradale, che prima anche il più macroscopico e caratteristico del territorio (vestigio dell'organico espressamente preposti alla tutela, ministero della pubblica istruzione, soprintendenza di Napoli eccetera). In un paese come il nostro in cui i difensori del patrimonio storico e naturale passano per poeti, e i costruttori di strade e di zone industriali come unni realisti, e in cui troppa gente ha interesse a insistere sul comodo supposto «comitato» fra esigenze culturali ed esigenze di sviluppo (con solo risultato dei fautori del disordine urbanistico generale), le proteste della stampa e di «Italia Nostra» sembravano ancora una volta destinate a cadere nel vuoto, dopo le solite deferenti espressioni di circostanza.

Invece, una volta tanto, è successo il contrario, e l'IRI (Società INFRASTRA) che costruisce l'autostrada ha raccolto l'appello. Ai primi di novembre ha scosso i lavori e fermato le ruspe che erano minacciosamente arrivate poche centinaia di metri dalla Via, in attesa che una serie di studi precedessero la cura di «Italia Nostra», al completo rilievo archeologico della zona (rilievo che passa non degli enti istituzionalmente competenti in materia, ma mai sottostato di fare) di architetti, studiosi da Lorenzo Quilici, uno dei nostri maggiori esperti in topografia antica, hanno battuto salmo a passo la campagna, hanno condotto una ricognizione esauriente, corredata da planimetrie, relazioni descrittive e massiccia documentazione fotografica: il loro lavoro è risultato in una vera e propria sensazionale scoperta, poiché è risultato che su quattro chilometri di Via Campana i ruderi di sepolcri, mausolei, colombari, cisterne, fatermarie e stadii sono 248, a loro volta indizi di ben più vasti complessi ancora sepolcrali.

Modifica radicale

Di fronte a ciò i responsabili dell'IRI si sono comportati nell'unico modo ragionevole possibile: verso la fine di gennaio, nell'ultimo incontro con gli esperti, si sono esplicitamente impegnati ad apporre una radicale modifica al tracciato della tangenziale. In breve, viene completamente abolito lo svincolo devastatore fra autostrada e Via Campana, viene ridotto a un semplice sovrappassaggio nel punto precisamente meno dannoso, le immissioni nella viabilità locale ridotte a semplici raccordi spostati di mezzo chilometro dalla Via, al di là della ferrovia e della Via Campana Nuova (così da rendere meno pesanti gli sbancamenti delle pendici del Monte Barbaro). Il comprensorio archeologico per cui si è battuti è dunque salvo finalmente, un ente pubblico costruttore di strade ha accolto le richieste di un ente di cultura. Un fatto nuovo e automatico, che potrebbe essere promosso nuovi indirizzi di politica territoriale, e ripensare in altre direzioni.

situazioni affannose e altri guasti all'Italia antica. La proposta dell'IRI verrà subito prima sottoposta all'esame dell'ANAS, poiché presidente dell'ANAS è il ministro dei lavori pubblici, Mancini, abbiamo piena fiducia che la variante sarà approvata (un precedente importante è il fatto che il consiglio superiore dei lavori pubblici ha recentemente bocciato un altro nefasto svincolo della tangenziale, quello di Capodimonte a Napoli). Ma era un nuovo problema si impone: ed è la sistemazione, il restauro, la trasformazione in parco archeologico della Via Campana, nel quadro più ampio del tessuto dei Campi Flegrei dall'attuale, disomogeneo disordine edilizio e urbanistico. Gran parte dei terreni impegnati dallo svincolo oggi eliminato sono già espropriati o comunque occupati: occorre dunque che l'IRI, pubblica istruzione, Cassa per il Mezzogiorno si accordino per acquistare tutti gli altri terreni, che saranno necessari a formare il futuro parco.

Un parco archeologico che, una volta sistemato e restaurato, dovrà essere reso accessibile, naturalmente a piedi, da chi transita sulla tangenziale: ecco un altro problema delicatissimo, per ovvie ragioni paesistiche ambientali.

Antonio Cederna

SI PREPARA IL LANCIO DELL'A



Capo Kennedy: l'astronauta Russel Schweickart mostra l'equipaggiamento che userà durante la missione di 14 giorni in programma per il 28 febbraio. (Rodifoto UPI-ANSA)

IL PIU' GRANDE NAUFRAGIO DELLA STORIA

Riaperto il «dossier»

Una superstite della tragedia ha raccontato la sua tremenda telefonata degli spettatori - La ricostruzione di Goebbels - Du li di soccorso lanciati dal transatlantico hanno condiviso la res

di VESTRO SERVIZIO PARTIGIANALE

Parigi 6 febbraio, notte.

Miss Hart, una sorridente signorina inglese di trentatré anni, è stata la protagonista della televisione francese ieri sera, nel programma dedicato al più famoso naufragio di tutte le storie della marina. Ho partecipato al dibattito organizzato dopo la proiezione del film Titanic, girato nel 1943 da Herbert Selig, nella Germania nazista, quando le ditte di Goebbels erano al vertice con tutti i mezzi nautici anglosassoni.

Miss Hart si trovava su Titanic la notte tra il 14 e il 15 aprile 1912 quando, svennato da un iceberg a sud di Terranova, il transatlantico terminò il suo viaggio inaugurale naufragando in poco più di due ore. Le vittime furono millecinquecentocinquanta, tra i superstiti, cinquecento e sessanta. Miss Hart aveva allora sette anni ma si rese perfettamente conto della tragedia. Accompagnava i genitori che avevano deciso di emigrare nel Canada.

«Avremmo dovuto scappare su un altro piroscafo, ma uno sciopero dell'equipaggio ci bloccò e Smith Simpson — ha raccontato lei — testimoniò sparando sui ferribili ricordi con i nemici del tutto britannico. Mio padre, un avrebbe voluto che il transatlantico si fosse rotto in due e che le mie sorelle si fossero salvate. Il primo allarme obbligo mio padre a scendere dal ponte e a dare ciò che stava accadendo.

«Fummo tra i primi a scendere dalle scialuppe di salvataggio. Mio padre, che rimase a bordo e che doveva perdersi nel naufragio, mi disse: «Si prepari a scendere, si prepari a scendere, si prepari a scendere». Nel pomeriggio Nella confusione, mio padre soltanto, nel pomeriggio Nella confusione, mio padre soltanto, nel pomeriggio Nella confusione, mio padre soltanto.

ma a Londra. Mia madre non ha più voluto avvicinarsi ad una nave. Io ho deciso di andare a essere adotta per vincere la mia angoscia».

Le domande che i telespettatori facevano per telefono ai partecipanti al dibattito (alcuni specialisti della navigazione nell'Atlantico del Nord come l'ammiraglio Howard Johnston e il primo comandante del France Crested) e i capi dei servizi storici della marina francese Philippe Masson, l'autore dei i drammi del mare Jean Terrien erano rivolte soprattutto alla ricostruzione che ha confermato molti particolari. La scialuppa era perfetta, il mare calmo, la parte di Goebbels, l'iceberg lontana. Un ufficiale sparò un colpo di rivoltella, ma in aria, per intimorire i passeggeri presi dal panico. Non tutte le scialuppe — anche se nettamente insufficienti per salvare tutti i passeggeri — furono riempite al completo. La prima messa in mare portava soltanto tredici persone invece delle quaranta previste: la costruzione che il Titanic fosse inaffondabile era talmente diffusa che i naufraghi non ritennero prudente abbandonare il transatlantico.

Miss Hart si ricorda ancora di scendere il transatlantico su una scialuppa di salvataggio. «Ero tormentata dalle scialuppe venivano calate in mare. Una telecamera insisteva sulla responsabilità del presidente della White Star Line che aveva puntato tutto sul nuovo transatlantico per il futuro. I miei compagni, volendo provare al mondo che il Titanic, il più lussuoso dell'epoca, era anche il più rapido, erano costretti il capitano a seguire a tutto tappare la rotta più breve nonostante la presenza di iceberg. I pericoli erano a discussioni hanno avuto tale ipotesi, attribuendo la maggior parte delle responsabilità al capitano. Il mio padre, che si imbarcò con il Titanic e che gli inquirenti erano a tempo liberato di ogni colpa per il suo coraggioso comportamento. Ma gli hanno trovato anche diverse at-

per cui né l'IRI, né la pubblica istruzione, né la Cassa per il Mezzogiorno sono preparati. Solo un convegno che metta alla prova architetti, urbanisti, archeologi e paesaggisti potrà suggerire le migliori soluzioni. Al ministero dei lavori pubblici, intanto, il compito di vigilare affinché la tangenziale, in comune di Pozzuoli (infatti, carenze di strumenti urbanistici), non si traduca in un servizio per la speculazione. Già si parla di mastodontici alberghi ai piedi dei monti e nei pressi dei caratteri famosi: un ulteriore attentato all'integrità dei Campi Flegrei.

Antonio Cederna



Capo Kennedy: l'astronauta Russel Schweickart mostra l'equipaggiamento che userà durante la missione di 14 giorni in programma per il 28 febbraio. (Rodifoto UPI-ANSA)

IL PIU' GRANDE NAUFRAGIO DELLA STORIA

Riaperto il «dossier»

Una superstite della tragedia ha raccontato la sua tremenda telefonata degli spettatori - La ricostruzione di Goebbels - Du li di soccorso lanciati dal transatlantico hanno condiviso la res

di VESTRO SERVIZIO PARTIGIANALE

Parigi 6 febbraio, notte.

Miss Hart, una sorridente signorina inglese di trentatré anni, è stata la protagonista della televisione francese ieri sera, nel programma dedicato al più famoso naufragio di tutte le storie della marina. Ho partecipato al dibattito organizzato dopo la proiezione del film Titanic, girato nel 1943 da Herbert Selig, nella Germania nazista, quando le ditte di Goebbels erano al vertice con tutti i mezzi nautici anglosassoni.

Miss Hart si trovava su Titanic la notte tra il 14 e il 15 aprile 1912 quando, svennato da un iceberg a sud di Terranova, il transatlantico terminò il suo viaggio inaugurale naufragando in poco più di due ore. Le vittime furono millecinquecentocinquanta, tra i superstiti, cinquecento e sessanta. Miss Hart aveva allora sette anni ma si rese perfettamente conto della tragedia. Accompagnava i genitori che avevano deciso di emigrare nel Canada.

«Avremmo dovuto scappare su un altro piroscafo, ma uno sciopero dell'equipaggio ci bloccò e Smith Simpson — ha raccontato lei — testimoniò sparando sui ferribili ricordi con i nemici del tutto britannico. Mio padre, un avrebbe voluto che il transatlantico si fosse rotto in due e che le mie sorelle si fossero salvate. Il primo allarme obbligo mio padre a scendere dal ponte e a dare ciò che stava accadendo.

«Fummo tra i primi a scendere dalle scialuppe di salvataggio. Mio padre, che rimase a bordo e che doveva perdersi nel naufragio, mi disse: «Si prepari a scendere, si prepari a scendere, si prepari a scendere». Nel pomeriggio Nella confusione, mio padre soltanto, nel pomeriggio Nella confusione, mio padre soltanto, nel pomeriggio Nella confusione, mio padre soltanto.

È ESCLUSO un aumento

Continuano le trattative dei gestori delle stazioni

Roma 6 febbraio, notte.

Le trattative in corso al ministero dell'Industria fra esponenti della società petrolifera e del gas, di impianti di distribuzione di carburanti sono proseguite anche oggi abbastanza favorevolmente. Sono sul tappeto anche esiti abbastanza normativi. L'apposita sottocommissione di esperti, presieduta dal sottosegretario Chetrona, riferirà fra qualche giorno alla commissione plenaria presieduta dal ministro Tanassi, sui risultati raggiunti.

Il problema finale, e decisivo per la conclusione della trattativa, sarà quello degli aumenti chiesti dai benzinaisti: a questo proposito che si parla, da quasi due settimane, della possibilità di un aumento (si dice di due lire al litro) del prezzo di vendita della benzina, per reperire i fondi necessari a garantire maggiori ricavi ai gestori delle stazioni. Ma il governo, come è stato precisato nei giorni scorsi, esclude almeno per adesso un aumento del prezzo della benzina. Le società petrolifere affermano dal canto loro di non poter rinunciare ad una parte dei loro ricavi, appena sufficienti a sostenere — a co-