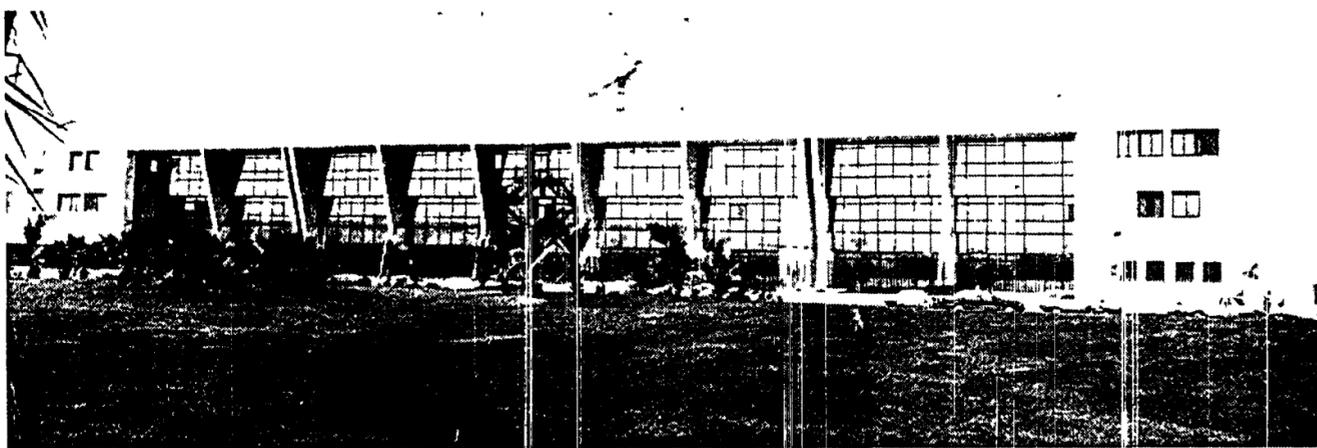


Italia '90 vista da vicino

Dalla città del video di Grottarossa al terminal di Fiumicino In viaggio nei «cantieri del pallone» firmati Italstat



Il villaggio Rai di Grottarossa è pronto per il Mundial. L'Italstat il colosso delle Partecipazioni statali mette in mostra i suoi «gioielli»

La storia del centro

Due sequestri 3 incidenti e Vejo in pericolo

Benvenuti nel villaggio della Rai

In viaggio nella cittadella Rai di Grottarossa e nel futuristico air terminal di Fiumicino, i «gioielli tecnologici» targati Italstat e firmati Italia '90. Il big delle Partecipazioni statali ha aperto a giornalisti e fotografi le sue opere più imponenti, e tra pochi giorni le aprirà anche al pubblico. Un giro complessivo di 350 miliardi di lavori che cambiano la faccia della zona a nord di Roma.

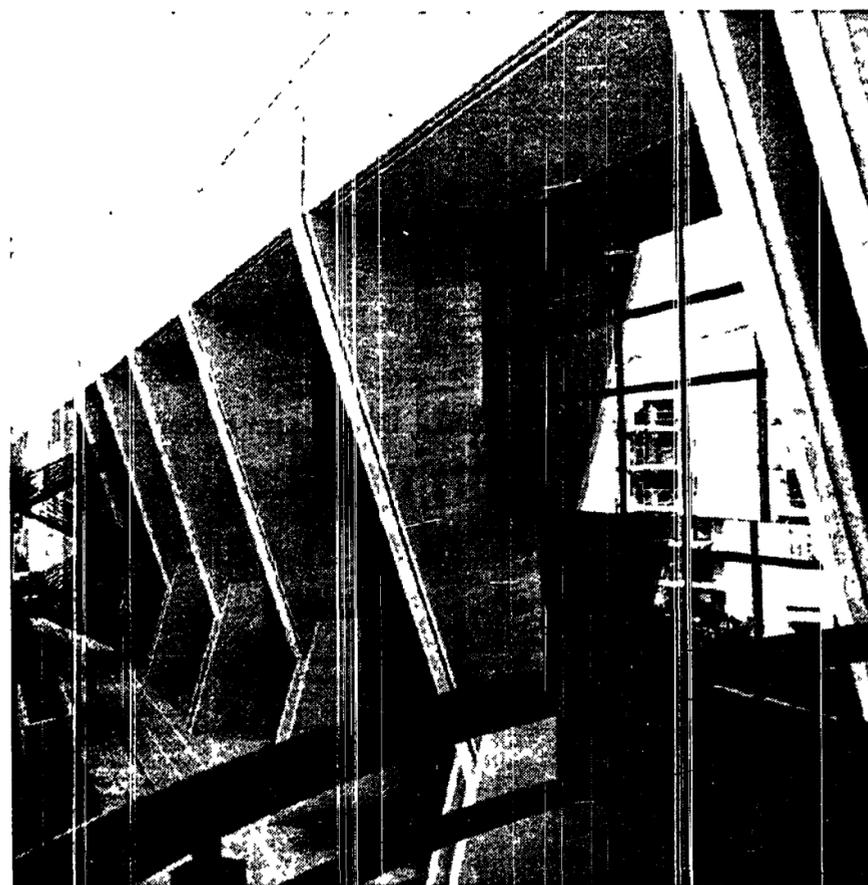
STEFANO POLACCHI

L'Italstat torna sulle sue opere. Oltrepassata per l'ennesima volta la gallina sotto la collina Fleming inizia il viaggio nei cantieri mondiali. Colossi tecnologici gioielli dell'edilizia civile moderna che hanno assicurato alla Rep l'impresa capocampo per l'edilizia del gruppo Italstat, un giro di 350 miliardi di lire. Così sul torpedone aziendale l'Italstat ha scaricato giornalisti e fotografi in giro per le opere più importanti realizzate dal gruppo. Dal centro Rai di Grottarossa (che sarà inaugurato il 5 giugno) all'air terminal di Fiumicino (che entrerà in funzione alle 5.35 di domenica prossima), da piazzale dei Partigiani a via Capitan Bavastro e agli svincoli sulla Cristoforo Colombo. Dopo il «mondial tour» organizzato la settimana scorsa dal Campidoglio, è ora il boss delle partecipazioni statali che vuol mostrare i suoi gioielli. E, nonostante le polemiche sulla opportunità delle distacazioni delle opere, sulle cubature,

sulla logica dell'emergenza gioielli quei lavori lo sono davvero. Dalla bolgia di lamiera che soffoca Tor Di Quinto il torpedone imbocca la nuova viabilità di Grottarossa. Si sale sul cavalcavia sopra la Flaminia e giù ecco le palmette e le aiuole verdi ecco la «vallata della Rai», il nuovo centro che raccoglierà, filtrerà, selezionerà tutte le immagini del Mondiale, e che le risputerà in un mese di emozioni in tutto il mondo «via satellite». Il viaggio nella cittadella Rai è un'odissea in un vortice di 6.000 chilometri di fili, circuiti, cavi, fibre ottiche, pulsioni che arrivano vengono smistate alle 160 società straniere ospitate nel centro e che dovranno rimpallare nel mondo i goal di Italia '90. Hanno lavorato mediamente nel megacantiere 300 operai al giorno, con punte di 500 nei momenti più critici per un totale di un milione 200mila ore. La consegna dei cinque edifici è iniziata

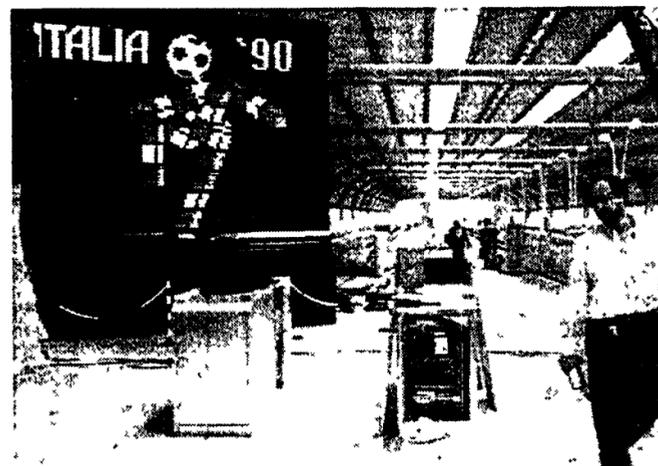
a agosto dell'anno scorso e si è conclusa ad aprile. Ora hanno cominciato ad installarsi le troupe estere: i brasiliani hanno già preso possesso degli studios. Il centro sorge su un'area di 14 ettari e prevede la realizzazione di 9 edifici dei quali 5 (quelli per i Mondiali) già pronti 250mila metri cubi oltre ai 195mila previsti per i restanti quattro. Il poco tempo a disposizione nella corsa per non perdere l'appuntamento con il fischio di avvio del calcio spettacolo ha fatto costruire le palazzine lunghe fino a 210 metri in pezzi prefabbricati con facciate in alluminio e vetrate isolanti. All'interno i moduli sono flessibili i pannelli scorrevoli possono spostarsi per modificare gli ambienti in base alle esigenze. Sottoterra circa 3.000 pali d'acciaio sorreggono un peso di 450mila tonnellate e assicurano la stabilità del terreno, che andava consolidato. Il caldo in inverno è assicurato da 5 centrali termiche con una capacità di 1 milione 200mila calorie/ora sufficienti a scaldare 500 appartamenti. Per il refrigerio estivo invece, sono a disposizione 5 milioni di frigoriferi/ora un impianto all'avanguardia che usa 30 silos che producono ghiaccio di notte e che danno il fresco di giorno. Intorno al colosso Rai, il parcheggio davanti alla stazione della Roma-Viterbo (21.500

metri quadrati) per Alac e Acotral, e un'area di sosta per 900 auto assicurano la possibilità di interscambio gomma-rotella. Tra il centro e il megastadio tutti i lavori su viale Tor di Quinto per ampliare la viabilità permettono una buona penetrazione urbana del traffico. Dalla Rai a Fiumicino 26 chilometri di ferrovia veloce che accompagneranno i turisti dall'aereo al centro di Roma dal terminal dell'aeroporto a quello di Ostiense. Tubi d'acciaio a volta, e fogli di alluminio coprono i due piani della stazione di Fiumicino lunga 320 metri un terminal di «tipo metropolitano», con dimensioni ridotte e grande capacità di portata per notevoli flussi di gente. Al piano superiore ci sono i binari e i marciapiedi un atrio di servizi di 25 metri per 75 con sportelli Fs e commerciali, informazioni e shopping. Al piano inferiore sala d'aspetto, impianto per movimento bagagli e un piazzale per i collegamenti via bus. Niente barriere architettoniche, saranno 14 tapis roulant e 10 scale mobili, 8 ascensori e 3 montacarichi a collegare il terminal con gli scali nazionali e internazionali. Fuori, un parcheggio multiplo per 1.600 posti auto. Insomma, signori, ecco a voi le meraviglie Italstat... i due cantieri-bunker, tenuti più segreti e chiusi anche dello stadio Olimpico, ora si sono aperti alla stampa, e tra pochi giorni apriranno anche al pubblico.



Inizia nel parco di Vejo la storia della cittadella Rai. Era lì a Tor di Quinto sulle rive del Tevere e in pieno parco protetto che avrebbe dovuto realizzarsi il colosso per il «mondial show». Un'operazione che avrebbe sacrificato al pallone un'area immunciabile per la città che avrebbe spezzato il sistema del verde di Vejo. Solo in extremis e solo per le pressioni fortissime del partito comunista e degli ambientalisti il «villaggio delle immagini» ha trovato un'altra sistemazione lungo la Flaminia a poche centinaia di metri dal raccordo anulare. Una soluzione che non accetta la proposta delle opposizioni di spostare a Pietralata il centro Rai ma che comunque almeno salva il parco verde. Anche per le misure antinfortistiche il cantiere appaltato ad altre ditte minon ha avuto qualche problema con la legge. Gli incidenti tre nel cantiere e una ventina per tutte le opere Italstat non sono stati fortunatamente gravi con una punta di 30 giorni di prognosi per un operaio. Ma il prete ha più volte sequestrato i lavori per la mancanza di misure di sicurezza. Nell'ottobre del 1988 a pochi mesi dall'avvio dei lavori la IX sezione penale della Pretura di Roma bloccò infatti per due volte il cantiere. Alcuni operai lavoravano a oltre dieci metri da terra senza alcuna protezione. Così il 21 ottobre l'opera venne sequestrata. La ditta «Vibromento» di Perugia che aveva in subappalto un lotto del cantiere, non era in regola con l'antifortunistica. Già alcuni giorni prima gli ispettori del lavoro avevano bloccato il lotto della «Vibromento» e l'avevano dissequestrato solo due giorni prima dell'altro sequestro. Insomma, per fortuna nessun incidente mortale ha macchiato il cantiere ma di situazioni a rischio ce ne sono state. Ora il centro può aprire i battenti e lo farà il 5 giugno prossimo.

Da domenica aeroporto/Ostiense in 20 minuti



Roma-Fiumicino in 20 minuti. Sarà possibile da domenica prossima quando il primo convoglio partirà dall'aeroporto alle 5.35 della mattina diretto alla stazione Ostiense. Sarà un convoglio di sei vagoni una motrice e cinque carrozze. Il treno veloce partirà ogni venti minuti. La partenza del treno però non piacerà alle proteste degli abitanti della Magliana del Trullo, di Monteverde che vedranno sfrecciare il convoglio davanti ai loro occhi senza poterne usufruire. Infatti le sei fermate intermedie a servizio della città, sono state abolite.

«Un mini-Sdo sulla Flaminia che può sconvolgere la città»

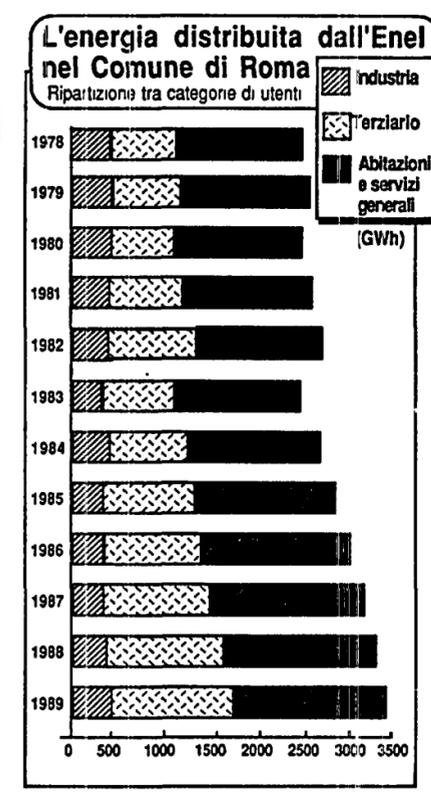
Cosa succederà a nord di Roma alla fine dei lavori mondiali? Risponde Paolo Berdini segretario dell'Istituto nazionale di urbanistica del Lazio. Come è nata la scelta di fare tutto a nord? Già quando si cominciò a parlare di Grottarossa vennero avanzati i dubbi su quella scelta, per il pericolo di spostare a nord interventi e investimenti. Tanto che sia il Pci sia noi dell'Inu prospettammo l'ipotesi di puntare su Pietralata di cominciare dalla Rai per realizzare lo Sdo. La scelta fatta invece, ha una logica poco chiara rispetto alla valutazione globale degli interventi di cui Roma necessita. Non è un caso che sia ripuntato nel pacchetto per «Roma Capitale» il potenziamento dell'aeroporto dei

l'Urbe. È il tentativo di mettere in relazione i vari settori della zona nord di saldarli in un sistema unico che potrebbe richiamare gli interessi dei grossi gruppi finanziari. Quali sono i rischi? Li ci sono ancora aree di molto pregio ambientale come quelle lungo la Cassia Veientana. Ci sono ancora zone appetibili per insediamenti sia commerciali finanziarie che residenziali di pregio. Uno Sdo fuori programma? È certo che queste opere ridimensionano gli interventi nella periferia est. Non è un caso che l'assessore Gerace abbia proposto di cominciare a fare lo Sdo nelle aree pubbliche di Centocelle e in quelle Italstat di Torrespaccata. Il resto in n

qualificazione della periferia la ricucitura della città verrebbe rimandata a chissà quando. Che succede invece a nord, cosa comporterà la migliore penetrazione urbana del traffico? Ora entrare a Roma è davvero più facile sia dalla Cassia che dalla Flaminia. Il nodo di scambio di Grottarossa per mette ai pullman di sostare e di scaricare i passeggeri sulla ferrovia Labaro-Flaminio. Così come dal parcheggio di piazza Mancini si può andare col tram veloce a piazza del Popolo. Tutto bene dunque? No affatto. La scelta urbanistica compiuta è pessima. Questo tipo di interventi valorizza di molto le aree a nord di gran pregio ambientale e molto de

licite. È possibile che se non c'è la volontà di intervenire anche nelle altre parti di Roma gli occhi dei gruppi finanziari puntino sui terreni a nord per la gran parte compresi nel parco di Vejo. Inoltre quelle infrastrutture che vanno bene per il carico attuale non andranno sicuramente più bene per una zona che rischia di modificarsi profondamente. Infatti saranno richiamate a nord una serie di funzioni e attività che appesantiranno notevolmente un'area che invece andava tenuta leggera. Ad esempio uno dei palazzi del centro Rai verrà utilizzato dal ministero dei Lavori pubblici. Questo oltre a vanificare l'operazione Sdo comprometterebbe anche uno dei settori più delicati della capitale.

Energia doppia per far luce ai Mondiali L'Enel mostra i suoi gioielli



L'Enel ha messo in mostra i suoi gioielli. In mattinata, una visita ai cinque nuovi impianti per la trasformazione dell'energia elettrica da alta a media tensione, sorti a Tor di Quinto, Flaminia 2, Parioli, piazza Dante e Gianicolo. La capitale potrebbe ora ricevere una quantità quasi doppia di energia. Duecento miliardi di spesa, 1 anno di lavoro, rispetto delle compatibilità ambientali (gli edifici costruiti nel sottosuolo). È stata una bella partita grazie a tutti i giocatori. Vincenzo Morelli direttore generale Enel per l'Italia centrale, ha messo così in vetrina i suoi gioielli. Ci sono per compiacere i dirigenti e i plaudire a nome del Can pidoglio il prosindaco Beatrice Medici. L'operazione ha coniugato bene efficienza e sensibilità ambientale e l'assessore ai Lavori pubblici Gianfranco Redavid Guardano sui muri dell'impianto giarcolense costruito nella collina tra le mura aureliane e via delle Fornaci. I epica di queste opere Gigantografie che raccontano la nascita di impianti efficienti, i vigili dai colori sobri e netti con un inquinamento acustico bassissimo (40 decibel) costo zero per l'ambiente (con scelti dei siti più adatti e ostruzione nel sottosuolo) rivestiti all'esterno di prati all'inglese e illuminati dalla L'edilizia di piazza Dante reca un tocco di virtù i mattoni della tettoia assicurano i dirigenti Enel sono a dirittura fatti a mano. Costi dell'operazione suo significato e portata li spiega l'ingegner Morelli. Abbiamo ripetuto la visita fatta a settem

bre scorso poco dopo l'inizio dei lavori. È andato tutto al meglio. Cercherò di spiegarne i motivi. L'Enel predispone un piano regolatore, che delinea il fabbisogno di energia di una zona. Per Roma dato lo sviluppo del settore terziario, abbiamo previsto una crescita della domanda e dunque predisposto gli strumenti per farvi fronte. Le scadenze erano due Mondiali e Unione europea. Abbiamo affrettato i tempi. L'operazione è costata 200 miliardi (autofinanziamento ndr). Poi alcune cifre: 5.000 documenti di progetto 1 milione di ore lavorative, 80 appaltatori e fornitori. E, soprattutto, un organo decisionale efficiente. «La conferenza dei servizi» (istituita con una legge del '89) ha reso possibile un sostanziale snellimento degli iter autorizzativi con evidenti vantaggi in rapidità e chiarezza per quanto attiene la individuazione delle responsabilità. Insomma sapevamo con chi trattare le autorizzazioni e i progetti. La burocrazia non ci ha ostacolato. E, dunque, i vertici dell'Enel, i dirigenti, i funzionari, i tecnici, i sindacati e, non ultima, la cittadinanza che ha sopportato con sacrificio e comprensione il disturbo arrecato dai lavori. A pochi metri l'assessore Redavid sorride. Che l'epoca dei mille cantieri sia davvero finita?