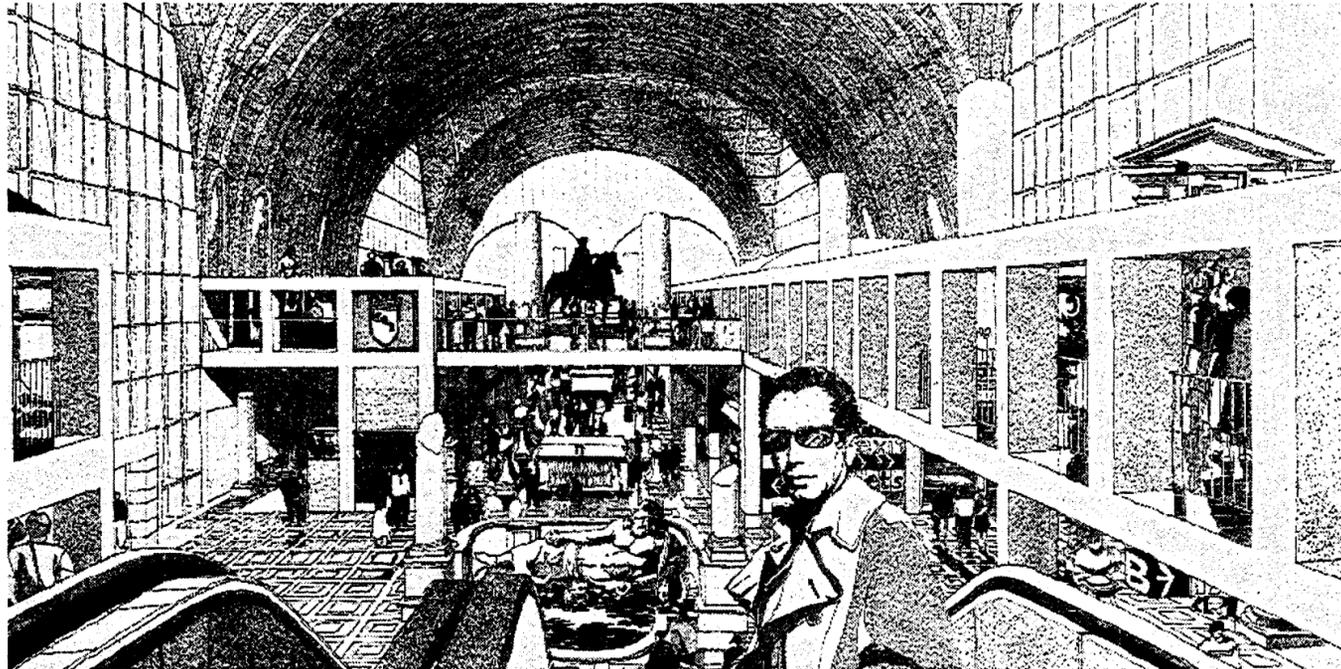


CITTÀ MODERNA. Al via i lavori che trasformeranno il volto alla stazione e all'area circostante



Il progetto congiunto del Comune di Roma e delle Fs per la nuova sistemazione della Stazione e di piazza dei Cinquecento

Progetto Urbis, il sogno di viaggiare «sotto» la città

Al posto della ferrovia di superficie che divide i quartieri Appio Latino, Tuscolano, Casilino e Prenestino dal resto della capitale, un boulevard largo 40-60 metri e lungo 4 chilometri. Dalla stazione Ostiense a Tiburtina, 2 tunnel sotterranei lunghi 8 chilometri per far correre i treni a decine di metri sottoterra. Lo stesso per le auto, che circoleranno da San Lorenzo all'Ostiense, al parco Prenestino, attraversando due volte le linee della metropolitana. È il progetto «Urbis», che trova d'accordo sulla realizzazione il ministro dei trasporti Fiori e il sindaco Rutelli. «È ambizioso ma di rilevanza prioritaria nello sviluppo della città», ha detto Fiori. «Si farà in tempi europei», ha precisato Nicola Scanzini di Roma capitale. Il vicesindaco Tocci: «Va portato avanti di pari passo all'alta velocità». Cioè, sarà pronto prima del Duemila.

Il progetto «Urbis» nasce da una idea di un gruppo di urbanisti, architetti e ingegneri romani su commissione della IX Circoscrizione: Berardi, Buggiani, Cacchetti, Dowlatchi, Grassi e Proietti. L'elemento caratterizzante della proposta è un «passante generale» da Ostiense a Tiburtina da realizzarsi attraverso due tunnel ferroviari, ciascuno con due coppie di binari: uno dedicato esclusivamente al servizio urbano metropolitano, l'altro ai traffici nazionali. Con l'interramento dei traffici ferroviari tutto il volume al di sopra del passante potrà essere recuperato sia per il passaggio di un'arteria urbana dedicata ai grossi flussi di attraversamento automobilistico nord-sud, sia per parcheggi e servizi. La piastra di superficie, di ricicatura del tessuto urbano, potrà essere utilizzata per verde attrezzato e per percorsi pedonali e ciclabili.

L'iniziativa ha come obiettivo il risanamento urbanistico e ambientale. Il costo dell'operazione, che si aggira sui 3 mila miliardi, sarà ripartito da una grossa banca d'affari internazionale tra privati (che gestiranno gran parte delle infrastrutture previste dal progetto, come parcheggi, pedaggi autostradali, negozi, bar) e i fondi pubblici della legge per Roma capitale, che non dovrebbero superare una quota del 20-30 per cento del totale della spesa.

Termini, a settembre si cambia

A settembre si aprono i cantieri per la ristrutturazione della stazione Termini e di Piazza dei Cinquecento. Il progetto, realizzato dal Comune e dalle Ferrovie, richiederà 3 anni di lavoro e investimenti per 150 miliardi. Prevista l'estensione della zona pedonale fino alle Terme di Diocleziano. In programma anche il restauro dell'ala Mazzoni su via Giolitti, la costruzione di un drugstore sotterraneo e di un parcheggio multipiano da 1000 posti auto.

di 266mila metri cubi. Il piano strada sarà destinato ad attività commerciali e i piani alti ad attività congressuali, ricreative e sportive e fruibili da gli abitanti del quartiere Esquilino. Il progetto sarà completato nei primi mesi del '95 e realizzato in 3 anni con una spesa di 20 miliardi.

Metro-sottopassaggio
Anche gli accessi alla Metro A e B e le stazioni che sono sotto l'area di Piazza dei Cinquecento saranno ristrutturati (dalle Fs in due anni con una spesa di 60 miliardi) e adeguati agli standard di sicurezza. Sarà riaperto al pubblico, e utilizzato per l'afflusso ai treni, il sottopassaggio che unisce via Marsala a via Giolitti.

Termini 2
Riguarda la riqualificazione dell'area della ex Centrale del latte e degli edifici militari dismessi di piazza Vittorio Emanuele. In pro-

spettiva si pensa di farne una seconda testa della stazione Termini, con accessi per le auto e intensa commercializzazione.

Parcheggio
Sorgerà, fra 3 anni, nell'arco tra via Giolitti e via Manin (di fronte alla galleria gommata di accesso ai binari). Avrà 1000 posti macchina e sarà collegato alla stazione e alla Metro con un attraversamento sotterraneo. 40 miliardi di spesa.

Piazza dei Cinquecento
Il cantiere si aprirà in autunno e resterà aperto 14 mesi. L'obiettivo è quello di una riqualificazione di tutta l'area archeologica delle Terme di Diocleziano e del Museo Nazionale Romano. Sono previste fasi di avanzamento dei lavori in modo tale da creare il minor disagio possibile per i cittadini. Al progetto, deliberato dal Consiglio comunale, hanno collaborato le Sovrintendenze.

LUANA BENINI

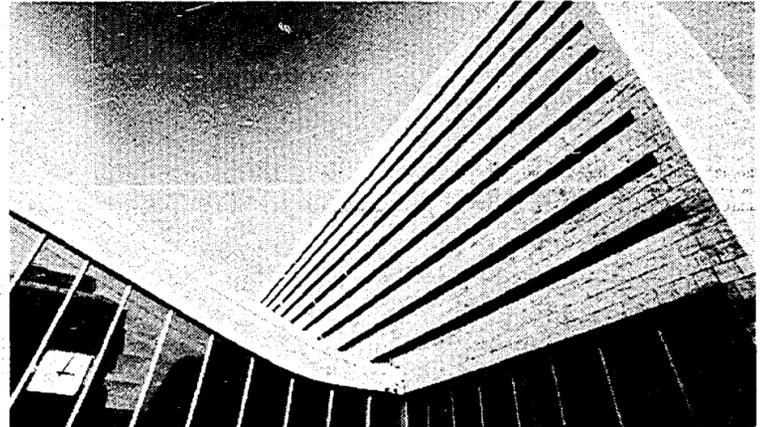
La Stazione Termini e l'intera Piazza dei Cinquecento cambiano volto. Il progetto è pronto e a settembre si apriranno i cantieri. «Fatti, non sogni» hanno ripetuto in conferenza stampa il sindaco Francesco Rutelli, l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Lorenzo Necci, il ministro dei Trasporti Publio Fiori. «Di buoni propositi e buone intenzioni sono infondate le cronache», ha detto Rutelli: ma qui si apre un capitolo storico per la trasformazione di Roma. Da parte sua il ministro Fiori ha voluto stigmatizzare che «nonostante la divisione sul piano politico, la maggioranza capitolina e quella di governo sono unite negli interventi per Roma». Un impegno operativo e finanziario concreto? Rutelli spera di sì.

La Stazione del 2000 nasce da un'operazione urbanistico-architettonica tesa a riqualificare non solo lo scalo ferroviario ma tutta l'area urbana che lo circonda. Il programma di interventi, realizzato dal Comune di Roma e dalle Fs attraverso la società Metropolis e con il contributo professionale di Italo Insolera, richiederà tre anni di lavoro e una spesa di 150 miliardi. Alla fine la stazione Termini sarà «una sorta di Gianico bicolore» come ha spiegato l'assessore alla mobilità Walter Tocci: «una faccia guarderà a Piazza dei Cinquecento, interamente pedonalizzata fino alle Terme di Diocleziano, l'altra guarderà verso «Termini 2», una vera e propria seconda stazione all'altezza

di piazza Vittorio, con accesso automobilistico e caratteristiche più commerciali». Ma per «Termini 2» ci sarà da aspettare il progetto definitivo e tempi più lunghi. Per il momento, oltre ai lavori in Piazza dei Cinquecento, parte la ristrutturazione di tutta l'ala della stazione cosiddetta «dei Mazzoni» (l'architetto che la progettò) finalizzata a zona turistica e commerciale. È parte la realizzazione di un parcheggio multipiano con tanto di ristorante e bar («una nuova terrazza su Roma», secondo Tocci). Vediamo nel dettaglio i cambiamenti in arrivo.

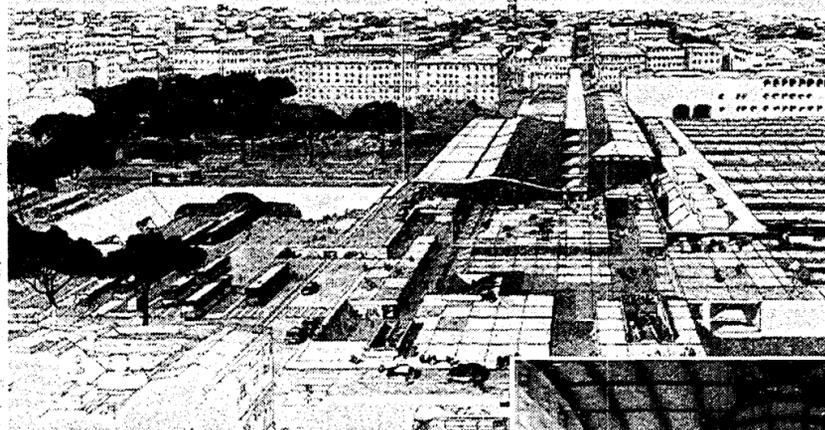
Stazione Termini
Al piano terra, la hall-biglietteria e la galleria gommata verranno liberate da tutte le attività commerciali che si sono accumulate negli anni: sarà recuperata così la struttura architettonica iniziale restituendo anche la veduta delle Mura Serviane. Il piano sotterraneo che collega la stazione metropolitana alla galleria gommata, sarà recuperato dal punto di vista architettonico e occupato da locali commerciali: qui nascerà il drugstore già previsto nel piano del commercio. Tempi stretti per la messa a punto del progetto (entro il '94) e per la realizzazione (entro il '96). 30 miliardi di spesa.

Ala Mazzoni
È quella che si apre su via Giolitti: 33mila metri quadri e un volume



La copertura della stazione Termini

I. Molli



Tra tre giorni il vincitore del progetto Auditorium

Tra tre giorni si saprà il nome dell'architetto vincitore del concorso internazionale per l'Auditorium. La commissione di esperti si è riunita ieri per la prima volta all'Acquario dove per tre giorni discuterà le proposte degli otto architetti in concorso: i nove componenti della commissione hanno stabilito i criteri fondamentali di giudizio e hanno valutato gli otto plastici dei progetti inviati nei mesi scorsi dagli architetti Peter Busmann e Gottfried Haberer (Germania), Thomas Percy (Gran Bretagna), Hermann Richterberger (Olanda), Rihwal (Gran Bretagna), Kjaer e Richter (Danimarca), Shoichi Sano Yatsui (Giappone), José Garcia De Paredes (Spagna) e dal genovese Renzo Piano. I criteri riguardano sui quali la commissione si dovrà esprimere: la capienza della sala grande che ammonta a circa 3000 posti con una probabile diminuzione a 2700 per problemi di acustica, le dimensioni della sala prove per coro ed orchestra, il numero dei camerini per gli artisti. Inoltre gli esperti si dovranno esprimere sulla possibilità di uso alternativo degli edifici dell'ex Ippodromo e delle scuderie, ora sede di una scuola di equitazione, mentre la destinazione della vicina Villa Glori rimane quella di parco pubblico.

Le richieste del bando riguardavano anche la possibilità di creazione di un parcheggio da 1350 posti. I nove esperti della commissione sono l'architetto Hans Hollein, direttore della Biennale di Venezia, l'architetto Christian De Portzamparc, il progettista della città Olimpica di Barcellona '92, Oriol Bohigas, l'esperto di acustica George C. Izenour, il musicista Roman Viad, gli architetti Luigi Pellegrini e Alessandro Anselmi, l'ingegnere Benedetto Colajanni e la dirigente del comune Sandra Montanero. Dopo la scelta si procederà all'elaborazione del progetto esecutivo ed entro il 1995 si aprirà il primo cantiere. Per la realizzazione dell'Auditorium per la musica classica serviranno almeno 200 miliardi. Alla fine del concorso i 7 progetti perdenti verranno esposti all'Acquario comunale.

E ad Ostiense nasce il terminal-museo

Se c'è una struttura che fa venire il magone è proprio il Terminal Ostiense. Un vero e proprio «monumento allo spreco». Il grande edificio post-moderno, grande volta di cristallo, immensi spazi, fu costruito in occasione dei mondiali di calcio del '90: doveva essere, nella mente dei progettisti, la stazione terminale del collegamento ferroviario con l'aeroporto Leonardo da Vinci. Fin dall'inizio però si rivelò un fiasco: la gente non lo utilizzava affatto. E i treni per l'aeroporto partivano sempre vuoti. Vuoto l'enorme parcheggio a pagamento nella piazza circostante, vuoti gli enormi spazi interni, inutilizzate le biglietterie megagalattiche. Trop-

po scomodo lo giudicavano i cittadini che rimpingevano il pulmino di collegamento da Termini all'aeroporto. E così il Terminal è morto dopo una lenta agonia. Adesso lo sfortunato complesso rinascerà a nuova vita. Un capitolo dell'accordo fra il Comune di Roma e le Ferrovie dello Stato prevede che il Terminal Ostiense venga destinato a luogo museale-espositivo. È un'operazione ardua. Si comincia con l'esperto parte della collezione straordinaria di statue dei Musei capitolini in concomitanza con il loro restauro. E per quattro anni saranno visibili anche opere sconosciute che non sono mai state esposte al pubblico. Ma ben presto

arriveranno anche pezzi archeologici dell'Antiquarium comunale oltre a opere di arte contemporanea. «Il contrasto fra antico e moderno sarà affascinante», promette l'assessore Gianni Borgna, e sottolinea che la città «esprime storicamente un enorme potenziale in termini di domanda di attività espositive, cui però corrisponde cronicamente una carenza dell'offerta». Ecco dunque l'idea di far diventare un'area come quella del Terminal, il punto di riferimento principale delle esposizioni a Roma, «un'area di dimensioni tali da attrarre flussi significativi di utenti». Si è calcolato infatti che l'edificio potrebbe assorbire dalle 500mila alle 900mila per-

sone ogni anno. La spesa per riciclarlo in questo senso non è elevata: 6 miliardi in tutto (del resto, è di recente costruzione). «Il Terminal ha un grande futuro» secondo Rutelli. E insieme al Terminal tutta l'area dell'Ostiense: che sarà dotata di un nuovo bus-terminal per i pullman turistici, di servizi alberghieri e commerciali, di vari servizi culturali. L'obiettivo, ambizioso, è di farne una specie di «gare d'Orsay», qualificandola in senso turistico e culturale. A Ostiense potremmo dunque trovare esposizioni permanenti e temporanee: Borgna promette allestimenti di grande richiamo, almeno 3 esposizioni-evento ogni anno. □ Lu. B.



L'ex terminal Ostiense e, sopra, il progetto museale

Fotocronaca