

XAUTO
CONCESSIONARIA
FUORI DAL GRUPPO
Con la NUOVA 121 1.3 LX
da LIRE **16.864.000**
OGGI CON
10.000.000
IN 26 MESI A TASSO 0

Roma

l'Unità - Venerdì 21 giugno 1996
Redazione:
Via dei Due Macelli, 23/13 - 00187 Roma
tel. 69.996.284/5/6/7/8 - Fax 67.95.232
I cronisti ricevono dalle ore 11 alle ore 13
e dalle 15 alle ore 18

XAUTO
CONCESSIONARIA
VIA TRIPOLI, 82
TEL. 86214658
VIA APPIA NUOVA, 610
TEL. 7880778

In mostra al Palazzo delle esposizioni i progetti voluti da Comune e Fs per Tiburtina e Pietralata

Architetti, le mani sulla città

■ E se davvero Roma si lasciasse portare sulle vele del desiderio? Ieri mattina, centinaia e centinaia di persone, probabilmente migliaia già nel breve corso della prima giornata, hanno visitato, al Palazzo delle Esposizioni, la mostra «La fabbrica di Roma» che illustra le idee e i progetti avviati per il rinnovamento architettonico e urbanistico della capitale. In esposizione, sotto forma di progetti, disegni, plastici, ci sono cose già note, come l'Auditorium, l'ex Birreria Peroni, diciannove tra le Centopiazze, e cose nuovissime, come il progetto urbano per Tiburtina e Pietralata; insieme, perché tutti possano vedere, partecipare, discutere quello che si sta facendo, coglierne la dimensione, l'importanza.

Il «desiderio» è la categoria alla quale allude l'assessore alle politiche territoriali Domenico Cecchini, che, insieme al sindaco Francesco Rutelli, a Lorenzo Necci, amministratore delegato delle Fs, e all'architetto Giuseppe Campos Venuti, con il coordinamento di Maurizio Costanzo, presenta l'iniziativa a una platea affollatissima da addetti al lavoro e non solo, già in attesa fin da prima che le porte del Palaexpo vengano aperte. E sembra proprio che abbia ragione. Di desiderio parla la presenza di quella gran folla. Di desiderio parlano i contributi che tredici architetti di grandissimo nome, e di tutto il mondo, da Andreu a Aymonino, da Bohigas a Kurokawa, hanno presentato rispondendo alla richiesta del Comune e delle Ferrovie. Attenzione però: il modello generale, non è più quello prometeico dei sogni impossibili: al contrario, è quello «di una città che trova il suo limite», dice Cecchini. E Campos Venuti raccomanda: bisogna vedere che il metodo è cambiato, che non c'è più il «meccanismo a cascata».

Così, il cuore della mostra, (e del convegno che nel pomeriggio riprende i temi della giornata dedicata alla architettura per Roma), cioè la sezione dedicata al Progetto urbano per il comprensorio di Pietralata, e per l'attiguo sistema di aree ferroviarie che va dalla Stazione Tiburtina fino alla stazione Tuscolana,



Grandi architetti a Roma, per ripensare Roma. Tredici contributi per le aree di Tiburtina e Pietralata, sono in mostra da ieri e per una settimana al Palazzo delle Esposizioni: accanto al nuovo, però, anche le cose che già si stanno realizzando, dall'Auditorium alle Centopiazze. Una occasione, dunque, per aprire un grande dibattito sulla capitale. E il sindaco Francesco Rutelli dà una sua definizione di ciò che accade: «Dopo un lungo sonno, la città si risveglia...».

RINALDA CARATI

na, deve essere visto all'interno delle grandi coordinate di riferimento, già scelte dal Comune, e che vengono sinteticamente ricordate: la «cura del ferro», il sistema delle aree verdi, la riqualificazione delle periferie. Per la Stazione Tiburtina, e la porzione di territorio che la comprende, è già tracciato il progetto di sintesi: arriverà entro luglio in Consiglio comunale; e entro la fine dell'estate ci arriveranno anche le «messa a punto» del progetto urbano e del piano particolareggiato per il comprensorio di Pietralata.

A coordinare le cose, annuncia Lorenzo Necci, è stato chiamato Renzo Piano: ma sarà lo stesso ar-

chitetto a insistere, poco più tardi, che non sarebbe possibile, né desiderabile, che fosse lui solo a occuparsi di tutto. «L'unità è una bella cosa, l'uniformità no». Ci saranno dunque anche altri architetti a lavorare su quelle porzioni di territorio. E Piano racconta gli aggiustamenti realizzati per arrivare, dal suo progetto originario, al progetto di sintesi: indica sul plastico la parte destra, come un bassorilievo, tra due parchi, che sarà tutta verde e mattoni, racconta di questa stazione, destinata a garantire lo scambio tra gli intercity ad alta velocità e i sistemi di trasporto metropolitani, che sarà anche un ponte e una piazza; poi ci



saranno le tre doppie torri, alte 130 metri, trentatré piani di slanciata eleganza, che lui descrive come tubi di vetro metamorfico, trasparente verso nord, riflettente verso gli altri punti cardinali. Forse, potrebbe essere proprio così. Si vedrà, nei passaggi successivi che ora attendono il Comune, le Fs, l'intero progetto Temp? Entro la fine dell'anno, sarà pronto il masterplan, completo delle «caterizzazioni». Da un punto di vista tecnico, occorrerebbero poi cinque sei anni per rea-

lizzare l'intero complesso. La parte della stazione e del parcheggio per i bus, tutti auspicano che possa essere pronta entro il 1999. L'importante, comunque, è non fare errori.

Nelle sale del Palazzo delle Esposizioni, ci sono anche raccolte le tredici idee dei grandi architetti e sei contributi raccolti dal Comune, i sette raccolti dalle ferrovie dello Stato Roma come Parigi, come Berlino. Roma città eterna «Dopo un lungo sonno, la città si risveglia», dice Francesco Rutelli.

Tiburtina Sette proposte Internazionali

Sette i contributi per Tiburtina: Paul Andreu, Francia, ha considerato il nuovo progetto come un'opportunità per risolvere i problemi di viabilità e rivedere il principio delle strade urbane a scorrimento rapido. Massimiliano Fuksas, Italia, ha proposto una fascia verde che lega il parco dell'Aniene a quello della Caffarella, e che si allarga creando di volta in volta aree verdi di quartiere. Herman Hertzberger, Olanda, offre una riflessione tesa alla riparazione del tessuto urbano interrotto dalle linee ferroviarie. Michael Hopkins, Gran Bretagna, prevede quattro piattaforme chiave e un nuovo asse di trasporto, e fonda il suo progetto sull'idea di sviluppo sostenibile. Kisho Kurokawa, Giappone, articola il piano urbanistico in quattro aree, con la stazione a ponte, e un sistema per gli edifici a struttura sospesa; Otto Steidle, Germania, prevede molte aree verdi, e utilizza sistemazioni paesaggistiche come compensazione delle costruzioni ferroviarie autostradali. Infine il contributo di Renzo Piano parte dalla premessa che l'asse integrato Tiburtina-Colombo è l'unica risorsa disponibile a breve termine per riequilibrare gli assetti urbani nel settore orientale della città a ridosso del centro storico.

Finalmente uno spazio dedicato ai bambini

■ «Nel nuovo piano regolatore di Roma, da oggi c'è anche uno spazio per i bambini». Lo ha detto ieri l'assessore alle politiche territoriali del Campidoglio Domenico Cecchini, illustrando la parte che ai cittadini più piccoli è stata riservata nella mostra «Una fabbrica per Roma». Nel dibattito a tutto campo che si vuole aprire, ha continuato l'assessore, a dire i loro desideri e le loro idee, devono esserci anche i bambini. Perché «anche la senilità dei loro giochi, che sono sempre un fare, può darci i punti della rotta verso la nuova città che stiamo costruendo». Le due iniziative, lanciate dall'ufficio «La città a misura dei bambini e delle bambine», sono «Inventa il tuo parco», che prevede la partecipazione dei ragazzi e dei bambini nella progettazione e nella immediata realizzazione di un progetto (quest'anno piazza del Caravaggio e la Pinetina di Tor Bella Monaca), e «Horti culturali», per il recupero di spazi limitrofi agli edifici scolastici, che devono essere progettati a tema alcuni esempi? il giardino delle favole, quello dei nonni, e anche quello delle piante succulente.

Pietralata Soprattutto idee made in Italy

Sono sei invece i contributi per Pietralata. Alessandro Anselmi, Italia, ha come primo obiettivo la salvaguardia del sistema continuo dei vuoti che circonda i nuclei edificati isolati. Carlo Aymonino, Italia, affronta il progetto di una nuova edificazione parziale, densa e concentrata dell'area Tiburtina-Pietralata: è un progetto soprattutto di spazi inediti e diversificati. Oriol Bohigas, Spagna, per assegnare un ruolo urbano alla successione di vuoti, e ricreare l'insieme per superare la condizione di suburbio, parte dalla trasformazione della tangenziale in un boulevard urbano. Robert Krier, Austria, propone undici quartieri inseriti nell'area, per porre rimedio alla mancanza di disegno urbano complessivo, alla estrema povertà di spazi con qualità architettonica. Paolo Portoghesi ritiene che gli interventi debbano essere considerati soprattutto un'occasione per riequilibrare i servizi nella periferia e avviare la riorganizzazione dell'apparato amministrativo necessaria per modernizzare Roma. Franco Purini, Italia, propone forza dell'immagine, accentuata duttilità realizzativa, pluralità di articolazioni dimensionali, flessibilità d'uso nel tempo.



Parla Renzo Piano, progettista del grande nodo ferroviario «Torri e grattacieli al Tiburtino»

È subito folla intorno a Renzo Piano, nei lunghi corridoi in cui la fabbrica di Roma è in mostra. Collegli stranieri, studenti di architettura, curiosi. Uno vicino all'altro, il piano per la nuova stazione Tiburtina e il nuovo Auditorium, risuscitato dalle tempeste archeologiche, dopo il ritrovamento della villa romana. «Ho dovuto fare il liutaio, il muratore e l'archeologo...», sorride il progettista genovese. La nuova stazione: macchina, ponte e piazza.

NADIA TARANTINI

che ci siano malintesi, così il costruttore non ha attenuanti.

Adesso sono due i progetti dei quali si sta occupando per Roma. Il «nuovo Auditorium con inseriti i resti della villa romana» e il «master plan», il piano di massima per il grande nodo ferroviario della Tiburtina. Qual è l'idea principale che l'ha mossa in questo secondo progetto?

L'idea principale è che le ferrovie, quando vengono rifatte, lasciano la città come una grande fabbrica dismessa, con un grande vuoto e non si può pensare che si può riempire il vuoto, in una città così affollata e così abituata anche ai vuoti. Allora, la prima cosa è: creare un parco per occupare quei vuoti. Se non si fa in questa occasione, quando mai si può fare nel cuore della città un grande parco incontaminato?

Lei solitamente trova sempre delle immagini e delle metafore per i suoi progetti più importanti: questa stazione come la definirebbe? È una macchina. Una grande macchina di scambio fra il treno, il metrò, l'autobus. Questa stazione sarà il simbolo dell'importanza del mezzo pubblico. Sarà una macchina,

ma anche un ponte e una piazza urbana.

La «macchina» ha differenti livelli, disegnati con la piacevolezza consueta dallo studio manageriale di Renzo Piano. Si apre con un grande viale affollato di bandiere, alberi a destra e a sinistra, tre smilze torri e poi tre altre ancora: grattacieli a Tiburtina?

La torre, o è snella e molto elegante se non diventa brutta. Avevamo bisogno di addensare dei volumi il vicino al parco, proprio per creare un forte effetto città, e allora le torri radunate, snelle, eleganti, ci sono sembrate la cosa migliore. Anche perché il diametro totale della piazza non è molto ampio, appena 250 metri, il resto è parco. Il prezzo che si paga per avere un verde così ampio è quello di dover creare una certa concentrazione...

In cima una grande vela, il tetto di vetro che coprirà la grande piazza con i servizi, piazza lei dice anche per le attività pubbliche, le ricorrenze, che legame c'è con la stazione?

La stazione deve essere un monumento riconoscibile, perché è il luogo dell'incontro, ha una funzio-

ne di ponte, di ritrovo... Anche lei arriverà più spesso a Roma, dunque. Da quando ha progettato l'Auditorium la frequenta molto di più, come la trova? È una città deliziosa, no, deliziosa forse è troppo, non è appropriato. È una città molto simpatica, invece. Una città in cui mi piace sempre di più venire. È stimolante, per trovare un rapporto fra tradizione e modernità.

Anche in questa stazione, come nell'Auditorium, lei ha lavorato su molti livelli, cercando una ricicatura urbana?

Sì, lavoro sempre su un elemento topografico, verso il basso, per ricucire lembi di città. Direi quasi un elemento geografico: piccoli movimenti del terreno, e poi ci lavoro su con i materiali: travertino, mattoni, verde, e cose che emergono in acciaio, in vetro.

Sarà lei a realizzare questa nuova stazione Tiburtina, destinata a diventare il nuovo «cuore» della città, una città che si slancerà verso l'oriente con il nuovo sistema direzionale?

Non lo so, per il momento è già un grosso lavoro fare il master plan. Questa stazione lei l'ha messa insieme guardando ai progetti di altri grandi architetti, com'è stato «rubare» le idee ai suoi colleghi rispettandone i progetti?

Si trattava soprattutto di capire bene con i servizi urbanistici, con Roma 2000, con gli archeologi e le ferrovie, cosa si poteva fare. Ho lavorato soprattutto con loro, si trattava di capire bene i condizionamenti forti su quest'area. Più che prendere dagli altri progetti, si trattava di prendere dalla realtà.

Qual è il momento più bello del suo lavoro?

Sono tutti momenti belli, è bello quando si fa il sogno, ma quello che è davvero straordinario, per me, è quando si passa a concretizzarlo.

Ora l'architetto italiano forse più famoso nel mondo ride negli occhi mostrando i modelli dell'Auditorium, un lavoro che voleva finire in due anni e che invece è stato ritardato da una grande villa romana, sopravvissuta fra il sesto e il secondo secolo avanti Cristo ed ora riemessa. Oltre al disappunto per il ritardo nei lavori, l'ha emozionata, questa scoperta?

Non sono sicuro che sia stato un ottimo affare...ma certamente alla fine dei lavori sarà bello. La villa, insenta nella base dell'edificio, lo autentica, lo legittima. Io fa più romano, gli dà la giusta tensione fra senso della memoria e l'invenzione di questi strumenti musicali.

Viene voglia di infilare la mano negli «strumenti», scopercarli a mezzo per farne gustare l'ondivaga superficie del soffitto interno, che corrisponde, concavo con il convesso, con le lastre di metallo del tetto. L'uno e le altre incastrate per ottenere la migliore armonia acustica...quanto lavoro c'è voluto, architetto?

Tanto. Più di tremila disegni, ogni dettaglio studiato infinite volte. Negli strumenti musicali, la cassa armonica spinge verso l'esterno il suono, queste casse armoniche fatte non per suonare, ma per ascoltare, catturano il suono e lo riportano dentro di sé. Per fare l'architetto, mi sono dovuto fare liutaio e muratore e archeologo.

PDS
per il quartiere
VENERDI 21 GIUGNO 1996 ORE 20
FESTA
SOTTOSCRIZIONE - TESSERAMENTO
IDEE - PROPOSTE - BALLO - BUFFETT
TUTTI INSIEME ALLEGREMENTE TI ASPETTIAMO
PARTECIPANO
Sen. G. MELE - On. Io P.P. CENTO
UNITÀ DI BASE PDS BRAVETTA - PISANA
VIA DEI TRINCI, 3 - TEL. 66150698