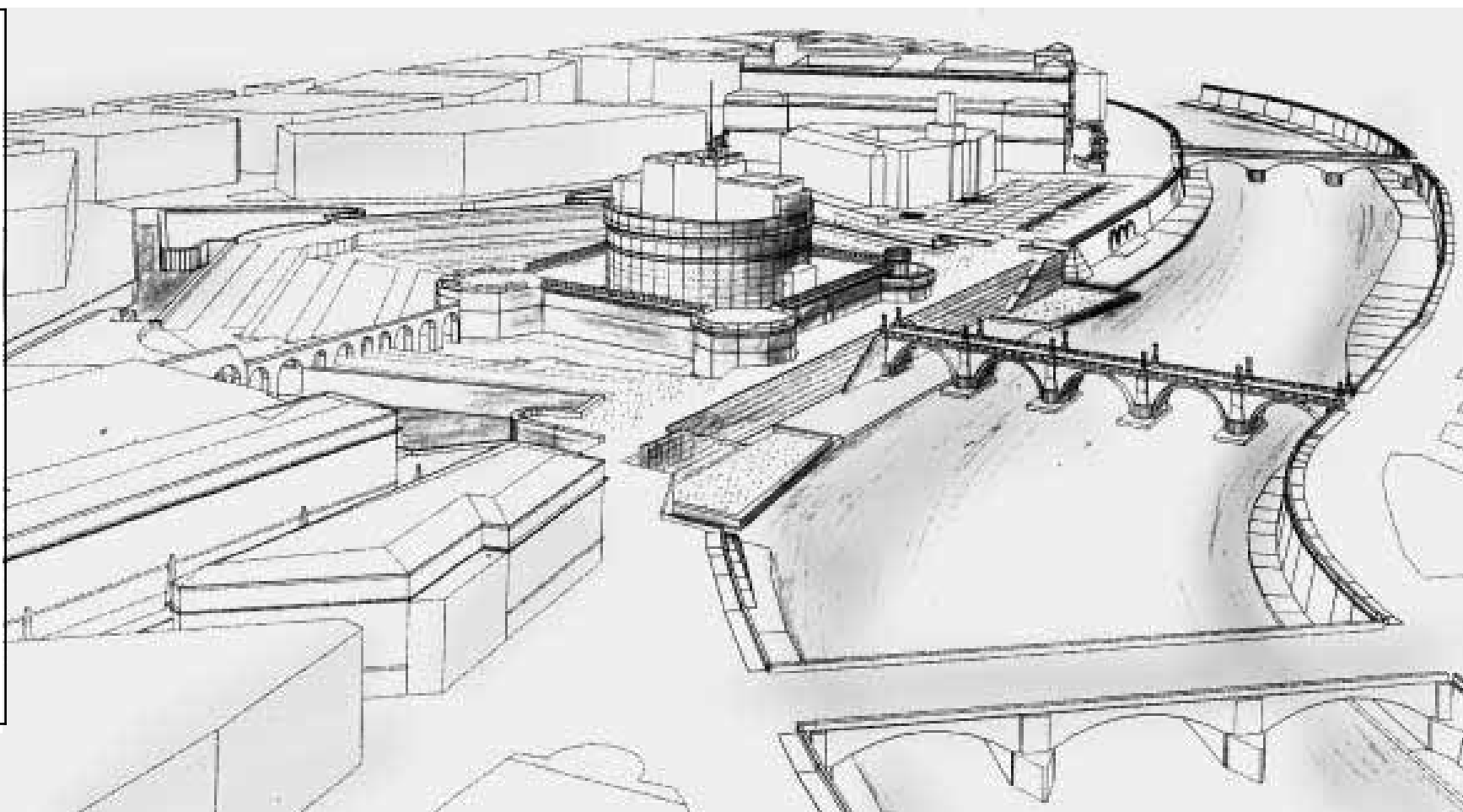


I due disegni illustrano il progetto realizzato da Giulio Fioravanti per il sottopassaggio di Castel Sant'Angelo



Sottopasso a tempo di record

Misiti: in un anno e mezzo finiremo tutto

«Il sottopasso di Castel Sant'Angelo si farà, nei tempi e nei costi previsti, cioè 150 miliardi». A dirlo è Aurelio Misiti, presidente del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, che annuncia anche la durata dei lavori: un anno e mezzo a partire dal marzo '97. Il progetto ancora non c'è. Il tracciato del tunnel, lungo meno di un chilometro, sarà deciso ai termini dei sondaggi geologici e archeologici in corso, cioè a settembre.

RACHELE GONNELLI

■ Avrà due ponticelli ai lati, un fossato d'acqua e un declivio fino al portale d'ingresso, Castel Sant'Angelo, quando il sottopasso avrà restituito la Mole Adriana con i suoi giardini come zona interamente pedonale. Il progetto di cui si è «innamorato» monsieur Sebastiani si farà e entro i tempi e i costi stabiliti: parola di Aurelio Misiti. Il presidente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici conta di aprire il cantiere nel marzo dell'anno prossimo. E sostiene che decidere il percorso del tunnel è solo un dettaglio tecnico.

«I sondaggi archeologici e geolo-

gici sono in corso», dice Misiti - ad agosto avremo i risultati e a settembre potremo decidere se passare dietro o davanti al castello e quanto sotto». Per lui realizzare questa «lingua d'accesso alla galleria che già c'è e al parcheggio che ci sarà verso via Gregorio VII» non darà particolari problemi ingegneristici. Perché, una cosa è certa: il sottopasso non servirà a risolvere neppure di un millimetro i problemi di traffico che attanagliano Roma. Servirà solo ad «interare» automobili e pullman turistici che ora sfrecciano sul lungotevere e a ricollegare strettamente il Castello

al suo ponte in un'unica passeggiata tra gli angeli fino a San Pietro. Forse non sarà l'opera più grande del Giubileo, considerando i finanziamenti accordati, ma senz'altro è quella dotata di più fascino. Perché, sparita all'orizzonte del Duemila la metro, si tratta dell'unico intervento «a cuore aperto» nel centro di Roma.

«In ogni caso non capisco allarmismo», afferma Misiti, «non si tratta neppure di una grande opera, ma di un'opera, diciamo, di medie proporzioni, come tante altre che si fanno normalmente in tutte le capitali». Secondo le stime del Consiglio superiore delle opere pubbliche, che detiene ormai l'intera responsabilità sulla costruzione del sottopasso, non costerà neppure due-tre volte la cifra pattuita nel pacchetto dei 3.500 miliardi per il Giubileo come ha ipotizzato l'editorialista Giulio Anselmi. «Non so su cosa si basi Anselmi per le sue valutazioni, noi ci basiamo su previsioni di spesa per progetti simili», spiega il presidente. «Un chilometro di metropolitana come la metro C costa sui 200 miliardi, incluso l'armamento e i treni, però. Noi dove-

mo realizzare un tunnel di 500-600 metri più altri 300 metri di svicolo con l'attuale galleria ma si tratta di un'opera stradale, senza binari e treni. E abbiamo non 100 miliardi soltanto ma 100 per il sottopasso e 50 per l'ampliamento della galleria, che fanno complessivamente 150-160 miliardi. Con questi soldi ce la faremo a fare tutto, anche i marciapiedi».

Del tunnel per ora si conoscono solo «testa» e «coda»: partirà dalla galleria che incrocia ponte Cavour e proseguirà a tre corsie per finire necessariamente a piazza della Rovere, davanti a ponte Principe Amedeo. Resta invece da definire il percorso. Il progetto preliminare, che sarà eseguito non appena saranno finiti i carotaggi dal Provveditorato alle Opere pubbliche, dovrà passare al vaglio del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Poi sarà bandito un appalto-concorso per affidare l'incarico della progettazione esecutiva - Misiti parla di bandire la gara nei primi mesi del '97 - e quindi si darà il via alla «talpa». Che secondo le previsioni non dovrebbe impiegare più di 3-

4 mesi per scavare il tunnel «a rustico», cioè senza rifiniture. Le macchine più moderne infatti procedono sotto terra ad una velocità di 500 metri al mese, anche se per maggiore sicurezza qui si pensa a una celerità ridotta del cinquanta per cento. «In un anno e mezzo faremo tutto», dice Misiti, «poco importa quanto spostandoci verso il fiume e quanto verso il castello, l'importante è cominciare».

La parte più problematica resta come al solito il punto da cui dovrebbe entrare la talpa meccanica, cioè davanti a ponte Cavour. È lì che termina quella serie di gallerie che da piazza delle Cinque giornate a Prati arriva fino quasi davanti al Palazzaccio. Ed è lì, cioè in galleria, dove siamo già a venti metri sotto il livello stradale, che la talpa dovrebbe entrare per scavare più in profondità. La talpa dovrà anche fare una deviazione per riemergere poi a piazza della Rovere per andare in direzione Porta Cavalleggeri. «Bisognerà decidere», dice il progettista, l'architetto Fioravanti - se deviare 50 metri in avanti o indietro rispetto al palazzaccio».



L'ARCHITETTO

«E nell'area resteranno i pedoni»

■ L'architetto Giulio Fioravanti, autore del primo studio presentato dal Comune, ha l'incarico del Provveditorato regionale alle Opere pubbliche per ideare anche altre possibili soluzioni.

Quali idee di tracciato ci sono al momento?

Le alternative sono almeno tre. Ma non capisco tanta attenzione per il «buco» quando il vero progetto è togliere l'autostrada sul lungotevere e ripristinare la continuità tra il Castello, che è un castello d'acqua e non di terra, e il ponte romano che gli sta di fronte. Quando si fa un impianto elettrico l'attenzione non va a dove passano i fili. Ripristineremo il fossato allagato, il ponticello che c'era verso via della Conciliazione, ne faremo un altro verso Prati che non c'era, perché era il limite della città, abatteremo il muraglione ottocentesco e ripristineremo l'argine del Sangallo, arretrato di tre metri. Anche l'ingresso del Castello è stato sopraelevato di 2 metri per far posto alla strada. Uno stupro. Tornerà tutto come nelle foto dei primi dell'800.

E i tracciati?

Il mio progetto, quello sotto la banchina che va dritto per dritto lungo il Tevere è stato osservato dalla Soprintendenza che però aveva visto solo le planimetrie. Ora abbiamo presentato altri disegni con le quote altimetriche che fanno vedere come non ci sono rischi per le fondazioni dei bastioni. Il progetto che passa da dietro è più problematico per la viabilità. Poi c'è quello al centro del fiume, con 2 varianti: o a 4-5 metri sotto il fondo o a 20 metri sotto, quest'ultima pone meno rischi idraulici ma ha rampe più ripide, un percorso più lungo e può costare di più. Infine c'è un'ipotesi sotto il castello in profondità ma fu scartata nella riunione della commissione mista Italia-Santa Sede. Decideremo con i risultati dei rilievi, sapendo che a differenza della metro il sottopasso può aggirare i reperti archeologici.