

Per ANTONIO CEDERNA

BREVE RICOSTRUZIONE DEI FATTI

4.8.93 Si ha notizia della convocazione della Commissione Roma Capitale con all'o.d.g. il problema del quadruplicamento della Casilina-Ciampino.

5.8.93 La Commissione decide di nominare tre saggi per il problema del quadruplicamento.

6.8.93 Pubblicazione dell'articolo su il Manifesto.

7.8.93 Invio alla stampa del comunicato concordato con Francesco Rutelli.

8.8.93 Rassegna stampa.

Il Ministero delle aree urbane ha già nominato Umberto De Martino, quello dei Trasporti sembra orientato a nominare l'Ing. Borgia ma la decisione verrà presa solo a metà settembre.

10.8.93 Nel chiederti scuse per l'inversione (via telefono tramite Delia ed ora e meno lettere), vorrei pregarti, nel caso il Ministero dei beni culturali proceda alle tue nomine, di accettare. È assolutamente importante la tua presenza tra i "saggi". La proposta Cederna ha avuto largo e diffuso consenso. Con grande stima, chi sarò, e a tua disposizione.
Cordiali saluti.

Emico Sabino

SCIARRA

Tra passato e futuro, il sogno di un treno per la città

ENRICO SCIARRA*

STAZIONE Casilina, 4 km da Termini e non sembra di stare a Roma, ci sono il marciapiede, il giardinetto, la fontanella e quel caratteristico odore fatto di un mix di catrame, gabinetti, ferro e disinfettante. Delle stazioni di provincia non c'è la nostalgia e il silenzio, infatti giorno e notte passano centinaia e centinaia di treni. Tra Casilina e Ciampino ci sono solo due binari, dopo Ciampino diventano cinque (tre per i Castelli e due per Cassino). Le linee dei Castelli: Roma-Frascati, Roma-Albano e Roma-Velletri (circa 100 km) rappresentano una delle priorità per la mobilità cittadina e metropolitana. Ma gli interventi, anche a infrastruttura invariata, risultano condizionati dal blocco della costruzione del quadruplicamento della Casilina-Ciampino.

I dati sul rapporto potenzialità/impegno delle linee e quelli sulla occupazione

massima feriale e prefestiva dei treni, confermano la competitività delle tre linee dei Castelli rispetto alla gomma; perciò si deve innanzitutto spezzare la spirale negativa che su quelle linee, come è più che altrove, ha provocato gravi danni e, cioè,

Coniugare difesa e valorizzazione dei beni archeologico-ambientali con il diritto alla mobilità. Un metodo sul quale discutere

meno servizi uguale più gomma uguale meno clienti al treno uguale meno servizi. Lo sviluppo dell'offerta su ferro, e il contemporaneo orientamento della domanda potrebbero azzerare la penetrazione dentro il Raccordo anulare di 854 bus/giorno pubblici (stima inizio '89).

Il blocco materiale si trova tra l'acquedotto Claudio, e quello Felice, subito dopo l'attraversamento ferroviario di via del Quadraro, consistente in un piccolo colombario e una camera ipogea riferibili alla prima metà imperiale rinvenuti sul piano rotaia a qualche decina di metri dal-

l'uscita verso Ciampino della galleria artificiale già realizzata per sottoattraversare l'acquedotto Felice. Il blocco immateriale è dato dalla incommunicabilità tra responsabilità, competenze e attività, dalla assottigliamento delle singole missioni, dalle lentezze e dalle incoerenze.

Dopo quel ritrovamento la Sovrintendenza di Roma ritenne di dover rimettere in discussione l'intero progetto delle Fs e gli ispettori del ministero dei Beni culturali e ambientali, nel richiederlo che fosse acquisito il parere dei comitati superiori Archeologico e Beni ambientali, propongono la rimozione, così com'è, anche della vecchia linea costruita il secolo scorso. Roma non può permettersi la contrapposizione tra il diritto alla mobilità e la propria identità e storia. Per evitare questo ci vogliono: un impeto di creatività, un grande investimento in cultura, un patto civile; tutti sostenuti dalla inedita capacità di trasformare il privilegio di operare per ed a Roma in una intelligente sfida anche all'impossibile.

Per questo si propone: 1)

La costituzione di un gruppo di progettazione tra Comune, Fs, Sovrintendenza, ministero e parchi, che con coerenza, autonomia e qualità elabori, partendo dalla camera ipogea e dal quadruplicamento, un progetto di lavoro e di esplorazione organico e continuo, programmato e coordinato con tutti gli interventi infrastrutturali previsti per i trasporti nell'area romana. Qualcosa di simile (certamente adattato alle straordinarietà e unicità di Roma) è quanto fatto a Milano in occasione della costruzione della linea 3 della Metro.

A Milano, in modo innovativo, si cercò di elaborare un progetto che permettesse di programmare con esattezza tempi, modi e costi degli interventi archeologici, componendo costantemente la necessità di una completa conoscenza del patrimonio archeologico con le esigenze della mobilità e la tecnologia. Il lavoro pluriennale e positivo è stato raccolto in quattro preziosi volumi: «Scavi MM3», edizioni ET, (1991).

2) Contemporaneamente si dovrebbe attivare un arbi-

trato con un tecnico competente e autonomo in grado di valutare e attestare la possibilità di attivare sulla Casilina-Ciampino, in condizioni di sicurezza, il modello di esercizio previsto dai piani Fs, cioè con una quantità di treni adeguata alla crescita e

Una proposta più concreta per superare blocchi e ostacoli che frenano il potenziamento delle linee per i Castelli romani

all'orientamento della domanda nell'area dei Castelli, alle condizioni date dal quadruplicamento realizzato e dal mantenimento del vecchio doppio binario nei circa 800 metri di attraversamento dell'area della camera ipogea.

Sono due proposte aperte e certamente migliorabili. Sono avanzate per fare in modo che nessuno dei valori, interessi, diritti, sensibilità, culture, ragioni, investimenti e lavori in gioco siano mortificati o frustrati. Sarà utile per la città conoscere sulla questione e sulle proposte il parere ad esempio di

Rutelli, Ronchey, Necci, Cederna, Vacigo, De Lucia, Nicolini, La Regina e Tocci. A Roma troppo spesso il silenzio è stato di latta e le mediazioni di sabbia.

Scrivendo Calvino: «Le città come i sogni sono costruite di desideri e di paure, anche se il filo del loro discorso è segreto, le loro regole assurde, le prospettive ingannevoli e ogni cosa ne nasconde un'al-

tra». A Roma si deve sognare, desiderare e realizzare che, con l'avvio dei lavori per ridare mobilità e senso alla vita nella città, in modo coordinato e contemporaneo si conduca una delle più grandi operazioni di esplorazione, conoscenza e valorizzazione del patrimonio archeologico.

A Roma c'è bisogno di moralità, fantasia, coraggio e radicalità, la paura è solo per l'immobilità, i gusci del potere e l'inciviltà dei pusillanimità e dei corrotti.

* del Centro di Osservazione su Roma Capitale



Camera dei Deputati

DICHIARAZIONE DI FRANCESCO RUTELLI IN MERITO ALLA NOMINA
DI TRE SAGGI PER IL QUADRUPPLICAMENTO DELLA FERROVIA
CASILINA-CIAMPINO

La Commissione per Roma Capitale ha deciso di chiedere a tre saggi, nominati da tre Ministeri, di trovare la soluzione per la realizzazione del quadruplicamento della ferrovia Casilina-Ciampino.

Il Ministero delle aree urbane ha già nominato il proprio, mentre gli altri due dovranno essere nominati dal Ministero dei beni culturali e dei trasporti.

Il Ministero dei beni culturali ha una autorevolissima e naturale candidatura, quella di Antonio Cederna, di cui auspico la tempestiva nomina anche perchè, Cederna già conosce gli aspetti dei molti problemi collegati al quadruplicamento.

Mi aspetto che il ministero proponga una personalità qualificata ed autorevole, e chiedo alle Ferrovie dello Stato di costituire uno staff permanente e coordinato di supporto al lavoro che i tre saggi dovranno compiere.

In passato si è perso molto tempo, oggi, se si vuole fare sul serio ricercando le soluzioni adeguate che non contrappongano il diritto alla mobilità con la straordinaria storia ed identità di Roma, è possibile conciliare il potenziamento dei trasporti su ferrovia per le decine di migliaia di pendolari con la salvaguardia del patrimonio archeologico ambientale.

Francesco Rutelli

Roma, 7/8/93

CONDANNA

le»

9 anni
medici

essità di più accu-
rolli clinici si è
ferma allorchè a
momento dell'in-
San Filippo Neri,
agnosticata una
olmonite, la cui
non era stata rile-
sanitari della Sa-
oltre, di fronte al
legli attacchi epi-
nseguenza diretta
medici altro non
to se non una in-
ntinua di "farmo-
ece di disporre
ato ricovero del

FLASH



Ferrovia Casilina-Ciampino Rutelli: Cederna fra i "saggi"

ALLA RICERCA di una soluzione per il quadruplicamento della ferrovia Casilina-Ciampino, ostacolato da un vincolo archeologico, la commissione Roma capitale ha deciso di nominare tre saggi che, entro 30 giorni, dovranno fornire il loro parere. Il ministro delle Aree Urbane ha già nominato Umberto De Martino. Gli altri due esperti saranno nominati dai ministri dei Trasporti e dei Beni Culturali. Candidato a quest'ultimo posto dovrebbe essere, secondo Francesco Rutelli, Antonio Cederna (nella foto), urbanista ed ex consigliere comunale.

L'UNITA'

- Domenica
8 agosto 1993

**Roma Capitale
Rutelli propone
Antonio Cederna
come saggio**



Uno dei tre saggi che la commissione Roma Capitale ha deciso di far nominare a tre ministeri per trovare una soluzione per la realizzazione del quadruplicamento della Ferrovia Casilina- Ciampino, potrebbe essere Antonio Cederna (nella foto). Lo ha proposto Francesco Rutelli affermando in una nota che il ministero dei Beni culturali potrebbe scegliere Cederna, poiché «già conosce gli aspetti dei molti problemi collegati al quadruplicamento». L'esponente verde ha inoltre chiesto alle Ferrovie dello Stato di costituire uno «staff permanente e coordinato ai tre saggi».