

La sezione Romana di Italia Nostra, a maggiore documentazione ed integrazione di quanto detto nelle osservazioni al PR di Roma, presentate in data 13 apr. '63, ha compilato le seguenti note sulle quali richiama l'attenzione delle autorità competenti.

1. Parco Appio. L'organizzazione del Parco Appio non è solo problema cittadino ma universale, che trascende le responsabilità dell'Amministrazione romana per investire quelle del Governo.

L'importanza del problema è stata del resto riconosciuta ufficialmente dal Consiglio Comunale che, in sede di adozione del piano, ha approvato il seguente ordine del giorno (rimasto purtroppo finora lettera morta) :
O.d.G. N.3 - " Il Consiglio Comunale, udita la relazione dell'assessore Petrucci sul progetto di PR, ritenuto che il Parco dell'Appia Antica è uno degli elementi di essenziale, fondamentale importanza nell'assetto urbanistico della città, considerato inoltre l'incommensurabile valore storico, religioso artistico e turistico della zona, da salvaguardare da qualsiasi deturpazione, visto che nell'ordine delle scelte tale problema assume carattere prioritario, considerato per altro che la spesa relativa può essere sollecitamente affrontata, delibera di autorizzare la Giunta ad operare con tutti i mezzi opportuni e con sollecitudine per l'acquisizione e sistemazione del predetto Parco pubblico."

Non si tratta solo di impedire le distruzioni in corso da decenni, ma di scongiurare le future e di dare immediato avvio ad un'opera di definitiva restaurazione e sistemazione.

Si osservi invece quanto risulta dal PRG : vaste aree ai due lati dell'Appia, da tempo destinate ad uso privato, sebbene coperte dal vincolo G1 (parco privato vincolato alla conservazione delle attuali costruzioni e sistemazioni a verde, con esclusione di nuove costruzioni), vengono continuamente compromesse da incredibili abusi. Nonostante ciò il PRG concede ulteriori estese aree alla espansione edilizia con tipologia vincolata (E3) nelle località Roma Vecchia, Caffarella, Acquasanta, Belvedere, S. Sebastiano, sottraendo queste località al pubblico godimento. La città costruita è già avanzata a ridosso di queste località con l'espansione dell'Appio, Latino, Tuscolano, Quadraro e del 4° Miglio. Occorre fermare la città costruita ai limiti attuali interrompendo il completamento delle zone già approvate, costi quello che costa e, abolendo non solo le Zone E 3 ma anche le Zona D (completamento) ricadenti entro i limiti del Parco.

Anche le Zone E 3 ed E 2 (espansione) lungo la via Ardeatina e ricadenti nei limiti del Parco vanno, se non abolite, almeno ridotte e rivedute nella forma e nella viabilità onde non gravino assolutamente sull'Appia,

su cui nessuna nuova strada deve affacciarsi. Per le Zone F (ristrutturazione) bisogna definire, prima di procedere alla ristrutturazione, il significato che si vuole dare a questa parola polivalente: occorre predisporre già in questa fase degli studi un piano di vincoli ben preciso che impedisca future interpretazioni estensive chiarendo senza dubbi od equivoci che ristrutturare in questo caso significa ridurre densità, volumetrica, altezze.

2. Viabilità del Parco Appio. Il Parco deve avere una viabilità autonoma, svincolata dalla grande viabilità urbana e da quella del tessuto urbano circostante nonché da quelle delle zone urbane in esso incluse e destinate a ristrutturazione. Deve essere eliminata qualsiasi incidenza di traffico ad esso estraneo lasciando la v. Appia Nuova quale asse e unica via interna a servizio delle zone residenziali esistenti internamente al Parco. Deve essere abolito l'incremento di viabilità interna previsto nel PRG in funzione delle zone residenziali ed eventuali nuovi insediamenti non devono gravitare sull'Appia Antica. La rete attuale è da considerarsi già esuberante sia per l'uso del Parco sia per le esigenze degli insediamenti attuali.

La grande viabilità urbana deve o contornare o attraversare il Parco senza alcun contatto viario diretto; su questo punto dobbiamo segnalare alcune gravi deficienze del PRG e indichiamo le relative rettifiche.

Attraversamento del Raccordo Anulare. Va eliminato mediante sottopassaggio, quella specie di passaggio a livello incustodito che è il suo incrocio con l'Appia.

Attraversamento dell'Asse Attrezzato. Salva ogni riserva sul tracciato, che dovrà essere riportato visibilmente sul terreno prima di ogni decisione, appare indispensabile prolungare la parte coperta sia dal lato dell'Acquasanta sia, e più che mai, alle spalle del Belvedere per almeno 1 km di galleria complessivamente.

Attraversamenti multipli tra p.ta S. Sebastiano e il Quo Vadis?. La ferrovia e l'Appia determinano, incrociandosi, 4 quadranti. Il PRG collegando direttamente tra di loro v. Marco Polo con v. Cilicia e la Tangenziale Interna con v. Cristoforo Colombo, rompe solo la divisione provocata dall'Appia ma mantiene quella della ferrovia e pertanto non ammette alcun collegamento diagonale, se non tramite la infelice e antiquata attrezzatura di v. Marco Polo.

La Tangenziale Interna, invece, come tracciata sul PRG, riempirebbe la Valle dell'Almone con un vistoso terrapieno separandone 3 grossi relitti e scavalcherebbe con due carreggiate separate l'Appia in piena zona Archeologica. Inoltre, con la programmata esecuzione del ponte a due carreggiate separate tra v. Cilicia e v. Marco Polo, si avrebbero, nel breve tratto di 300 m, ben 5 ponti paralleli.

Contro questa manomissione, che sarebbe la più grave di tutte

quelle perpetrate finora, Italia Nostra propone un'alternativa che non incide minimamente sull'ambiente pur affrontando decisamente quei problemi tecnici ed urbanistici ai quali la soluzione di PRG soggiace e risolve solo parzialmente.

Alternativa - Disegno 3. Sfruttando le caratteristiche del terreno è facile stabilire tra i 4 quadranti su accennati un collegamento con caratteristiche viarie di autostrada urbana; il numero e la larghezza delle carreggiate e delle corsie è adeguato al massimo traffico che potrà essere addotto nel futuro dalle vie afferenti; le zone di scambio sono localizzate nei due sistemi di smistamento estremi, destinati peraltro al traffico locale, mentre le traiettorie principali sono prive di zone di scambio. Il sistema di smistamento a Ovest è quello previsto dal PRG; quello a Est va a contornare una conca naturale esterna alla Valle dell'Almone, già compromessa dalla ferrovia, e si collega con v. Illiria, col Pomerio, con le due strade ai lati della ferrovia e con la eventuale strada di 64m che risulterebbe dalla copertura della ferrovia, qualora in futuro tale opera venisse realizzata.

Tutto il traffico si svolge lungo la scarpata ferroviaria e resta di fatto occultato alla vista da tutte le possibili direzioni di osservazione mediante alcuni semplici accorgimenti.

La Valle dell'Almone resta intatta; verrà occupato un attuale deposito di carbone, il vecchio Dazio e un deposito di legnami; la v. Appia resterà come è ora, e da essa si avrà alcuna percezione né di quanto è avvenuto né dello stesso traffico, il quale si troverà notevolmente avvantaggiato rispetto alla soluzione di PRG.