

COMUNICATO STAMPA

I PROGETTI DI ITALIA NOSTRA PER "ROMA CAPITALE EUROPEA DEI BENI CULTURALI"

"LA LIBERAZIONE DEGLI ACQUEDOTTI E DELLA VIA LATINA".

Mura Aureliane ed Acquedotti sono i segni fondamentali lasciati dalla storia sul territorio romano.

Entrambi i complessi monumentali sono stati sottoposti a cure, restauri e manutenzione per singoli elementi ma è mancata la cognizione della loro unità e continuità nel contesto urbano.

Gli acquedotti di Claudio e Marcio (cui si è sovrapposto l'acquedotto Felice) emergono in superficie con le caratteristiche arcate, a partire da Via delle Capannelle.

Tra via delle Capannelle e via del Quadraro, (in direzione del centro di Roma), essi sono felicemente inseriti nel contesto della grande tenuta agricola del casale di Roma vecchia.

Da via del Quadraro a Porta Furba, ove si incontrano la Torre Fiscale ed il Campo Barbarico, le aree limitrofe agli acquedotti sono in totale abbandono, preda delle più svariate forme di degrado.

Da Porta Furba a Porta Maggiore i due acquedotti sono sopraffatti da una serie di interventi edilizio-urbanistici che negano la più elementare delle esigenze di conservazione, protezione e valorizzazione: quella di poter seguire il percorso del monumento all'interno della città, in piena continuità.

Non solo costruzioni più o meno abusive e precarie, a carattere residenziale ed artigianale, si addossano al monumento privatizzandone gli spazi di rispetto, ma addirittura interi segmenti sono sottratti perfino alla vista.

Per uno sviluppo di circa 800 metri gli acquedotti sono inglobati nel perimetro di una vasta struttura della Banca d'Italia, all'interno della quale si svolgono attività produttive e ricreative.

Situazioni analoghe si ripetono dal raccordo ferroviario fino a Piazza Lodi e da Piazza Lodi a Viale Castrense, ove gli acquedotti si incontrano con le Mura Aureliane, che delimitano l'area del Palazzo Sessoriano e dell'Anfiteatro Castrense.

Roma, li 7 Ottobre 1993

Italia Nostra propone, quale opera prioritaria di Roma Capitale, la riqualificazione urbanistica della fascia territoriale adiacente agli acquedotti da Porta Furba fino a Porta Maggiore, nonché la pronta acquisizione e sistemazione delle aree di Tor Fiscale e del Campo Barbarico; inoltre, a completamento di tale intervento, la riscoperta del tracciato della via Latina, collegando opportunamente fra loro il tratto che costeggia la Caffarella, quello che attraversa il Parco delle Tombe Latine e quello che costeggia Tor Fiscale ed il Campo Barbarico.

Trattasi di opera di grande impegno e difficoltà, ma che era in larga parte già ravvisabile nelle previsioni del piano regolatore generale del lontano 1962.

Ci si chiede peraltro a che scopo si sia costruita una legge straordinaria per "Roma Capitale" con procedure e finanziamenti speciali, se poi non si ha il coraggio di misurarsi con opere che sono l'esatto corrispettivo dei grandi interventi attuati in tante città Europee.

Profittando della dimenticanza e dell'abbandono in cui versa questo grandioso complesso archeologico, le Ferrovie dello Stato, hanno incuneato il quadruplicamento della Roma-Cassino proprio nell'ombelico del sistema, ove i 2 acquedotti vengono accostati dalla via Latina, e dove, puntualmente, in extremis sono venuti alla luce straordinarie strutture ed un ipogeo decorato da preziosi e delicati stucchi.

E' inammissibile che si indugi ancora sull'alternativa se procedere o meno con l'attuale progetto che ha sventrato l'Acquedotto Felice.

I saggi nominati dal Ministro si incarichino piuttosto di verificare la fattibilità di una delle seguenti alternative:

- 1) Mantenimento di 2 soli binari con sistema semaforico dotato di blocco automatico computerizzato in corrispondenza dell'area archeologica.
- 2) Verifica fattibilità tunnel al di sotto dell'area archeologica.
- 3) Dirottamento della nuova linea a fianco della Roma-Formia con rientro in sede a Sud del Casale di Roma vecchia (con passaggio in galleria sotto l'acquedotto Felice all'altezza del Campo Barbarico e possibilità di futuro spostamento anche dell'attuale linea Roma-Ciampino).
- 4) Prolungamento della linea A della metropolitana da Osteria del Curato a Ciampino.

ALLEGATO I

RECUPERO DEL TRACCIATO DELLA VIA LATINA TRA IL PARCO DELLE TOMBE LATINE E TOR FISCALE IN DIREZIONE SUD RECUPERO DEL COLLEGAMENTO TRA IL PARCO DELLE TOMBE ED IL COMPRESORIO DELLA CAFFARELLA.

Il Parco delle Tombe Latine è situato sul lato sinistro della via Appia Nuova, in uscita da Roma all'altezza dei Cessati Spiriti e comprende, per una lunghezza di circa 400 metri, un segmento della via Latina, miracolosamente salvato dalla distruzione per l'intervento, alla fine dello scorso secolo, dell'allora Ministro della Pubblica Istruzione Baccelli.

Il Parco archeologico delle Tombe Latine è recintato ed affidato alla gestione della Soprintendenza archeologica di Roma. In prosecuzione di esso verso Sud, la via Latina si dirige verso il Campo Barbarico (formato dal duplice incrocio dell'acquedotto di Claudio e dell'acquedotto Felice) e la Tor Fiscale, per proseguire poi parallelamente ai due acquedotti di Claudio e Felice, fino all'altezza di via delle Capannelle.

Da Tor Fiscale e fino a via delle Capannelle si sviluppa il Parco degli Acquedotti, integralmente ricompreso nel perimetro del Parco regionale dell'Appia Antica.

Tra il Parco delle Tombe Latine e Tor Fiscale si estende un'area occupata da insediamenti artigianali, depositi di pullman ed altre attrezzature di carattere precario che interrompono brutalmente il percorso e la prospettiva dell'antica strada.

Ad essi si aggiungono le costruzioni della zona "O" ex abusiva, Tor Fiscale, la cui perimetrazione è stata inopinatamente estesa al sedime della via Latina.

In direzione Nord, partendo dal parco delle Tombe Latine la via Latina prosegue, a tutt'oggi, subito al di là dell'Appia Nuova, lungo il bordo della Valle della Caffarella, di cui costituisce l'accesso privilegiato, oltrechè il miglior punto di osservazione.

Sarebbe possibile un unico collegamento archeologico-paesaggistico tra la Valle della Caffarella, le Tombe Latine e il Parco degli acquedotti costruendo un sovrappasso pedonale e ciclabile sull'Appia Nuova che dovrebbe in questo punto essere abbassata di alcuni metri rispetto all'attuale piano di scorrimento.

La riscoperta della via Latina passa dunque attraverso una duplice operazione di collegamento. Verso Sud riaprendo un varco alla strada attraverso gli insediamenti abusivi che consenta di rivedere e di raggiungere Tor Fiscale, verso Nord costruendo un sovrappasso sulla via Appia Nuova che consenta di rivedere e di ripercorrere in pochi passi l'itinerario storico della via Latina che nasceva lungo il margine della Valle della Caffarella.

ITALIA NOSTRA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO
STORICO ARTISTICO E NATURALE

SEZIONE ROMANA

00192 - P.zza COLA DI RIENZO, 92 TEL. 3235346
FAX 3235505

Roma, li 7 Ottobre 1993

ALLEGATO 2

NUOVA SISTEMAZIONE DI PORTA MAGGIORE CON ELIMINAZIONE DEL TRAFFICO DAL PIAZZALE SUD

Porta Maggiore è un monumento oppresso ed umiliato dal traffico congestionato e caotico e dai capilinea di linee tramviarie e mezzi pubblici.

Esso non ha mai avuto quel necessario spazio di rispetto, in specie nel piazzale che guarda verso Sud (esterno al centro), che potrebbe esaltarne la grandiosità, la particolarità e la bellezza.

Per raggiungere questo scopo sarebbe necessaria una operazione simile a quella avvenuta nello spazio compreso tra il Colosseo, l'Arco di Costantino ed il Palatino.

La possibilità di raggiungere questo risultato è legata direttamente ai progetti di recupero o ristrutturazione del complesso della Pantanella.

Prima di assumere decisioni irreversibili sulla Pantanella, sarebbe dunque necessario studiare la possibilità di dirottare il flusso di traffico in transito davanti a Porta Maggiore dentro o nel sottosuolo del complesso della Pantanella.

ITALIA NOSTRA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO
STORICO ARTISTICO E NATURALE

SEZIONE ROMANA
00192 ROMA - P.ZZA COLA DI RIENZO, 92
TEL. 3235346 - FAX 3235505

Roma, li 29 novembre 1993

COMUNICATO STAMPA

"ECCO LA SOLUZIONE ALTERNATIVA PER IL QUADRUPPLICAMENTO DELLA ROMA-CIAMPINO CHE NON DISTRUGGE IL PARCO DEGLI ACQUEDOTTI"

Italia Nostra, esaminate le varie alternative possibili, opta per una deviazione che accosti i binari del quadruplicamento della Roma-Ciampino alla esistente linea Roma-Formia (facendoli rientrare in sede dopo il Parco degli Acquedotti).

Questa soluzione è stata scelta anzitutto perchè sembra essere la meno costosa. Essa infatti comporta una spesa aggiuntiva di circa 40 miliardi contro i 90 miliardi della soluzione sotterranea e i 45 miliardi di un improbabile viadotto. Non sono noti i costi di un sistema semaforico automatizzato.

Ha il vantaggio inoltre di poter superare i due acquedotti in galleria poichè essi nel punto di attraversamento (area del Campo Barbarico) si trovano ad una quota sopraelevata rispetto alle zone circostanti.

Vi è infine la possibilità di trasferire sullo stesso nuovo tracciato anche l'attuale sede ferroviaria della Roma-Ciampino, il cui impatto sul Parco degli Acquedotti è già oggi estremamente pesante.

Non sfugge a questa Associazione, che lo sforzo cui sono chiamate le Ferrovie (anche se in questo pasticcio ci si sono cacciate da sole), sia molto consistente.

Per questo è necessario che vi sia anche un contributo dello Stato tramite la legge per Roma Capitale.

Il peso finanziario dell'operazione, va infatti affrontato in vista del recupero dell'intero percorso degli acquedotti da Via di Capannelle fino a Porta Maggiore.

Operazione che deve rappresentare uno degli obiettivi principali della legge per Roma Capitale.

Qualora il progetto primitivo di quadruplicamento andasse avanti come previsto, verrebbe devastato con un effetto stazione (vasto fascio di binari accostati) proprio quel segmento del percorso degli acquedotti che rappresenta il punto ombelicale del sistema.

Resta inteso infine che per motivi di civiltà non solo non dovranno essere toccati i Monumenti archeologici che hanno determinato il blocco dei lavori (Villa Imperiale e Ipogeo), ma dovrà altresì essere demolita la galleria artificiale di cemento armato che ha infilzato a mezza altezza l'Acquedotto Marcio-Felice.

17/10/84 831

Italia Nostra
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
PER LA TUTELA
DEL PATRIMONIO STORICO
ARTISTICO E NATURALE
DELLA NAZIONE



LEGA PER L'AMBIENTE LAZIO



AL MINISTRO RONCHEY UN GRAZIE PUBBLICO PER AVER FERMATO
UN TRENO IN CORSA CONTRO LA STORIA.

Quasi un anno fa, il mondo della cultura, della scienza, dell'arte è stato mobilitato dalla Legambiente, per sottoscrivere un appello al Parlamento di Strasburgo ed ottenere l'affermazione di una tutela internazionale per quell'inestimabile patrimonio di memorie romane, costituito dall'Area Centrale, Fori, Appia Antica.

L'ultima gravissima minaccia segnalata alla Comunità Europea, oggetto di interrogazioni parlamentari, era costituita dai lavori di ampliamento delle Ferrovie, in un tratto di due chilometri, plurivinculato e posto all'interno del Parco dell'Appia Antica, a pochi metri dal monumentale Acquedotto Claudio, parallelamente al tracciato della via Latina, sull'area più densamente e riccamente documentata di presistenze archeologiche dell'intero comprensorio.

In autunno la denuncia del Comitato di Tutela del Parco (Italia Nostra-Legambiente-WWF) all'opinione pubblica, a giornali e televisioni, le azioni politiche intraprese, la predisposizione di un gruppo di lavoro formato da esperti universitari, del C.N.R. e dell'Istituto di Urbanistica, voluto dal Comitato per studiare non solo gli irreversibili danni già arrecati, e quelli futuri ancora più devastanti, ma anche per verificare le reali necessità del potenziamento del traffico ferroviario, quadruplicando i binari in quel tratto di due chilometri, laddove invece, in altri paesi e in aree a rischio o soggette a tutela ambientale, dalla Germania ai paesi del Nord Europa, viene fatta una scelta di materiali, sistemi di segnalazione, avvistamento, apparati di sicurezza, che senza il raddoppio dei binari, permette di assorbire una previsione eguale o superiore di traffico come quella calcolata "in ipotesi" dai progetti delle Ferrovie.

Ed è di ieri, la notizia della bocciatura definitiva del quadruplicamento da parte del Ministro Ronchey su pronunciamento sfavorevole dei Comitati di Settore del Ministero, con una relazione che per chiarezza, coerenza e fermezza, segna un'inversione di tendenza degli stessi organi centrali e periferici del ministero con l'affermazione (finalmente) del valore integrale di un paesaggio storico, nelle sue relazioni ambientali, nelle sue presistenze archeologiche, nei tesori nascosti del sottosuolo, eredità e bene collettivo, da non manomettere più!

In quest'ottica si invitano le Ferrovie in un prossimo futuro, a porre rimedio anche al vecchio tracciato, realizzato dai tecnici alla fine dell'800; sembra anche a noi che alle soglie del Duemila la tecnologia delle Ferrovie debba esercitarsi, piuttosto che a consolidare e quadru