

Piccola storia di fallimenti. Tentativi di salvaguardia dell'ingegneria strutturale a Roma

Il Gasometro piccolo dell'Italgas, il Velodromo Olimpico, gli ex Mercati Generali sulla via Ostiense, lo Stadio Flaminio, l'Ippodromo di Tor di Valle

Questa è una storia di fallimenti. Fallimenti tipicamente italiani, ma forse sarebbe meglio dire romani. Tutti intorno a opere prestigiose di rilevante impegno strutturale.

Decine di studi e ricerche, che hanno coinvolto per mesi ricercatori, archivisti, fotografi, disegnatori; decine di riunioni che hanno intrecciato le agende sovraccariche di studiosi, consulenti, funzionari, amministratori delegati, assessori, sindaci, perpetuate per anni: inutili, semplicemente. Operazioni iniziate e poi interrotte, dopo aver fatto i primi danni e sempre quando una nuova soluzione era ormai impraticabile mentre sarebbe stato meglio prendere tempo e aspettare che nuove idee e risorse potessero far davvero rinascere le opere prese di mira.

La maggior parte di questi fallimenti mi ha coinvolto insieme a Sergio Poretti, che normalmente era il solo incaricato ufficiale. Non potendo farlo lui personalmente, con tristezza mi permetto di raccontare questa storia, in ricordo delle tante volte che, all'ennesimo nulla di fatto, ci promettevamo di scrivere un articolo per ironizzare sul nostro inguaribile ottimismo, che ci faceva sempre sperare di poter dare un piccolo contributo alla storia costruttiva di questa città, appassionandoci in approfondimenti bibliografici, scavi archivistici, ridisegni favolosi, relazioni scrupolose: tutto, puntualmente, inutile. Non è colpa nostra però: tante altre operazioni che ci hanno visto coinvolti sono andate a

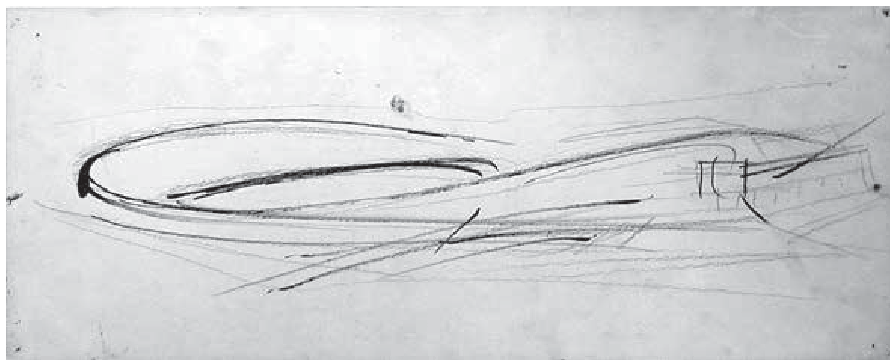
buon fine, anche con una certa soddisfazione. Ma questi fallimenti ci sono rimasti nel cuore, perché avrebbero davvero potuto cambiare il destino di questa città o almeno di suoi interi quartieri.

A dire il vero, l'inizio non era stato fallimentare. La prima avventura aveva almeno ottenuto lo scopo di non far demolire una struttura a rischio. Nel 2001, infatti, la società Italgas, su sollecitazione della Soprintendenza Regionale, governata allora da Ruggero Martines, ci aveva ufficialmente chiesto un parere in merito al proprio sito storico lungo la via Ostiense. Intendeva, infatti, demolire uno dei gasometri piccoli, per trasformare l'area liberata in un parcheggio. Dopo un lungo approfondimento, il nostro parere fu negativo.

Ritenevamo, infatti, che, in analogia con la gran parte dei siti industriali, l'interesse storico delle strutture ubicate nell'area Italgas consistesse nel loro carattere di testimonianza di una fase specifica dello sviluppo produttivo. Tale ruolo evocativo era basato non tanto su un particolare pregio architettonico ma sull'efficacia figurativa e simbolica degli impianti dell'epoca. Per non indebolire questo carattere, bisognava salvaguardare tutti i manufatti esistenti, conservando la percezione del complesso come composizione di elementi diversi ed eterogenei. Tanto più la serie dei gasometri. Il gasometro, infatti, struttura ibrida fra l'edificio e la macchina, è l'elemento più originale dei luoghi della produzione del gas. Ma oltre a testimoniare una precisa fase



1. L'area Italgas lungo la via Ostiense vista dal Tevere, foto Sergio Poretti 2008.



2. Velodromo Olimpico all'Eur, schizzo di progetto di Cesare Ligini, 1954 (Roma, Archivio Ente Eur).

storica nel progresso industriale, rappresenta un'icona dello sviluppo dell'ingegneria civile e in particolare della carpenteria metallica reticolare. È poi un elemento di forte riconoscibilità urbana: nel sito dell'Italgas, la composizione dei quattro gasometri era un fattore di eccezionale pregio e singolarità. Citando dalla relazione: «Quando saranno attuati i programmi comunali di sviluppo dell'area e il sito diventerà agibile, i quattro gasometri domineranno le prospettive del nuovo spazio urbano e le previste ampie spianate a verde, nelle quali risalteranno le emergenze recuperate»¹ (fig. 1).

Effettivamente, avendo la Soprintendenza recepito il parere, il piccolo gasometro non fu demolito e il parcheggio ricavato semplicemente nel suo perimetro interno. Mentre «i programmi comunali di sviluppo dell'area» – la mitica «Città della scienza» – restano ancora oggi un sogno.

Di lì a poco, ancora illusi di aver salvato qualcosa che avrebbe costituito il cuore di un nuovo

capitolo urbano, ci occupavamo di un'altra visionaria Cittadella: la «Città dell'Acqua».

Nel 2002, su incarico della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Roma, avevamo preparato la relazione per sottoporre a vincolo monumentale gli edifici e i parchi più rilevanti dell'Eur, compreso il Velodromo Olimpico (all'epoca vigeva ancora la legge n. 1089 del 1939).

Il Velodromo era stato progettato nel 1954 dal gruppo formato da Cesare Ligini, Dagoberto Ortensi e Silvano Ricci dopo un concorso nazionale di architettura. La struttura era di fatto una sistemazione a verde: la cavea era immersa in un terrapieno che seguiva il profilo sinuoso delle gradinate, sapientemente disegnate ad andamento curvilineo per ottimizzare la visibilità verso la pista. Unico elemento costruito era il blocco della tribuna centrale, coperta da una snella pensilina in acciaio (originalissima se si pensa agli anni di costruzione, centrali in Italia nella sperimentazione sul cemento armato), con accostato



3. Velodromo Olimpico all'Eur in costruzione, 1958 (Cremeno, Archivio Farabola).

un corpo lineare su pilotis, testimonianza dell'architettura elegante e raffinata di quegli anni (figg. 2-3).

Subito dopo la fine delle Olimpiadi del '60, però, l'intelaiatura in cemento armato di questo volume era letteralmente affondata (ricordiamo che nel piano E42, Marcello Piacentini aveva sapientemente destinato l'area a parco divertimenti acquatici, per la presenza di un fosso e la modesta portanza del terreno). Dichiarato inagibile, l'impianto era stato chiuso già nel 1964, riaperto dopo una sistemazione provvisoria elaborata da Carlo Cestelli Guidi ma subito richiuso, a parte la pista e la cavea, anch'esse infine bloccate nel 1997.

Aspettare che l'edificio compisse i suoi primi 50 anni (il 30 aprile 2010) per regalargli un vincolo di tutela monumentale non sembrava esagerato, visto l'interesse architettonico del manufatto e la speranza di una possibile destinazione futura.

Così, quando, nel 2003, l'ente EUR ci aveva commissionato, insieme a Giorgio Ciucci, le linee guida per il progetto di riuso del Velodromo, al fine di dotarlo di piscine olimpiche che avrebbero dovuto ospitare gli allenamenti dei Mondiali di nuoto del 2009, avevamo subito intrapreso la strada di conservare filologicamente tutti gli elementi architettonici caratterizzanti: l'involucro del fabbricato principale (compresa naturalmente la pensilina), il corsello, la cavea delle gradinate e i pendii erbosi: tutto, insomma, tranne gli interni del corpo in cemento armato e la pista, ormai irrimediabilmente perduti dopo anni di degrado.

Nella cavea, perimetrata dalle gradinate e dai pendii, ipotizzavamo la realizzazione di una grande

ardita copertura, così piatta da non risultare percettibile dall'esterno, perché comunque di altezza massima inferiore alla quota più bassa del corsello (e ci eravamo divertiti a immaginare un'avveniristica *tensegrity*, che avrebbe valorizzato l'impianto, così sfortunato dal punto di vista strutturale). Sotto la copertura e per almeno un piano interrato, si sarebbero distribuite piscine e centri benessere, palestre e impianti di riabilitazione motoria, e tanto altro. La commissione voluta dall'EUR nel frattempo si era ampliata, divenendo "paritetica" con due qualificatissimi consulenti del Comune con cui avevamo continuato a elaborare documenti pieni di passione (frutto di discussioni lunghe e sofisticate). Fino ad aprile 2006, quando, recepito questo lavoro preliminare, finalmente una delibera del Comune di Roma, riconoscendo «l'alta qualità dell'impianto... e la forte valenza simbolica e storica riconosciutagli dall'odierna cultura architettonica» manifestava il suo interesse a «tutelare la qualità dell'edificio e procedere, altresì, alla risoluzione del problema del degrado della struttura», prevedendo di valorizzare l'area riconvertendola in una moderna "Cittadella dell'acqua, dello sport e del benessere". Il Sindaco Walter Veltroni, in una conferenza stampa, annunciava il bando per il concorso internazionale di progettazione per rendere operativa la delibera².

Partito il concorso e l'inevitabile successivo ricorso al Tar del secondo classificato, i mesi non erano ormai più sufficienti per finire i lavori in tempo per l'inizio dei Mondiali di nuoto. Sembrava solo un'occasione mancata: invece, il 24 luglio 2008, il velodromo esplodeva.

Poco prima dell'elezione a Sindaco di Gianni Alemanno, l'11 aprile 2008, la Soprintendenza Regionale, pur non essendo trascorsi i 50 anni per la tutela, aveva comunque adottato un provvedimento di dichiarazione dell'interesse culturale della struttura, annullato però il 15 luglio dal Direttore Generale dell'allora Mibac, gerarchicamente superiore: subito dopo arrivava la dichiarazione di pericolosità statica da parte dei Vigili del Fuoco e quindi l'esplosione controllata, con 129 chili di tritolo. La miccia innescava anche un generoso "premio produttività" per l'allora Amministratore delegato dell'EUR (destinato a essere sostituito in tempi brevi visti i nuovi equilibri in seno al Comune e quindi animato da inevitabile sollecitudine a concludere l'operazione), visto che l'area ormai liberata dal prezioso inquilino avrebbe potuto finalmente essere consegnata alla società vincitrice della gara facendo partire il contratto di concessione: era di fatto la via libera alla riconversione, magari anche con altra destinazione, volendo residenziale.

Da allora invece il sito è abbandonato, dopo molti anni sotto sequestro. Il processo contro l'allora RUP, capro espiatorio dell'Ente Eur, si è concluso a dicembre del 2016 con l'assoluzione dall'unica accusa rimasta in piedi: quella di disastro ambientale, riguardante la presunta emissione di 4 tonnellate di particelle di amianto, le cui tracce erano state rinvenute nella nuvola di polvere del Velodromo sacrificato.

Negli stessi anni, lavoravamo a un altro progetto favoloso: la "Città dei giovani", rivelatosi altrettanto fallimentare. L'area è quella degli ex Mercati Generali sulla via Ostiense: qui una piccola demolizione inutile rende la storia, se possibile, ancora più triste.

Quando si sono chiusi gli antichi mercati, trasferiti in aree lontane e meno preziose, l'idea era quella di trasformare l'enorme metratura in una cittadella con spazi per la cultura, il commercio, la ristorazione e una piccola percentuale di terziario, sognando una nuova Covent Garden. Il gruppo di lavoro, coordinato dal Comune attraverso Risorse per Roma, era impressionante per qualificazione, competenza ma anche *vision*: troppi per citarli tutti ma, di nuovo, il livello del dibattito interno disegnava la nuova frontiera in tema di conservazione dell'architettura moderna e industriale. Lo studio dell'esistente e del suo degrado aveva alimentato ricerche minuziose in tutti gli archivi possibili e mappature dei danni in scala 1:1. L'analisi aveva riconosciuto il grandissimo interesse generale dell'area per la storia della città mentre lo studio puntuale dei manufatti aveva consentito di selezionarne alcuni degni di restauro filologico: nelle linee guida allegate al progetto di riqualificazione si prevedeva la conservazione integrale dei

cosiddetti "recinti", che definiscono con volumetrie semplici ma ordinate i fronti su via Ostiense e che perimetrano un'area rettangolare (di fatto l'unica ad oggi ristrutturata, anche se non utilizzata), ma anche delle suggestive strutture del padiglione del pesce e del padiglione degli abbacchi, polli e uova, caratterizzati entrambi da eteree coperture a capriata a intradosso mistilineo in cemento armato, ripetute a ritmo serrato a qualificare gli spazi interni. Mentre si completavano le ricerche d'archivio, la sorpresa: nascoste dalle superfetazioni più recenti, c'erano 5 pensiline ad ombrello, progettate da Giorgio Baroni e realizzate nel 1951. Si trattava di coperture in cemento armato di spessore sottile, appena 3 centimetri, sostenute da un pilastro centrale e poi sbalzanti a fungo fino a formare quadrati di 10 metri di lato. La superficie era composta da quattro hypar accostati: erano dunque identiche a quelle realizzate a Tresigallo dallo stesso Baroni come risposta alle restrizioni autarchiche nel 1940: i primi hypar a ombrello nel mondo, molto precedenti a quelli che avevano poi reso celebre Felix Candela (fig. 4). Valorizzare queste forme, per altro così suggestive, significava anche poter restituire la meritata visibilità al nostro pionieristico ingegnere: subito vincolate, nelle linee guida venivano destinate al restauro filologico integrale³.

Finalmente nel 2003 si bandiva il concorso internazionale di progettazione per la riqualificazione dell'area, vinto da un consorzio di imprese grazie al progetto di Rem Koolhaas con OMA: il linguaggio innovativo degli edifici di nuova progettazione dialogavano con l'esistente, che il pro-



4. Tettoie a ombrello progettate da Giorgio Baroni nell'area dei Mercati Generali, 1951 (Roma, Archivio Storico Capitolino, fotografo: Studio d'Arte Fotografica Cav. Luigi Conti; ©ASC, Archivio Fotografico, Servizi Pubblici, Infrastrutture, Viabilità, 279).

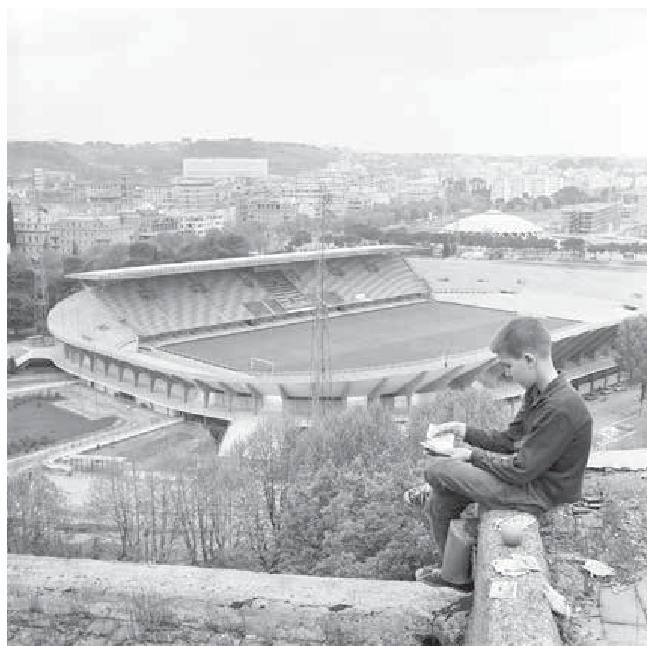
gettista aveva deciso di salvaguardare adottando l'ipotesi più conservativa. Nel 2005 l'aggiudicazione definitiva prevedeva la consegna del cantiere alle imprese: con i primi movimenti di terra, si abbatterono inconsapevolmente tutte le tettoie di Baroni. Innocui, religiosamente rispettati da Koolhaas, gli *hypar* a ombrello erano le prime vittime di un cantiere destinato a fermarsi in pochi giorni per ovvi ritrovamenti archeologici.

Da allora, tutti i sindaci che si sono succeduti hanno approvato varianti, sempre più banali, e comunicato ufficialmente la ripresa dei lavori che, a oggi, sono ancora fermi.

Del futurista progetto dell'archistar olandese, ma soprattutto dei preziosi padiglioni che sopravvivono faticosamente all'incuria, nei più recenti *render* non rimane traccia.

Centrale in questo triste racconto a episodi è, infine, la vicenda dello Stadio Flaminio.

L'impianto, costruito per le Olimpiadi a seguito di un appalto concorso vinto nel 1957 da Pier Luigi e Antonio Nervi, è uno dei capolavori del Sistema Nervi: quella combinazione di prefabbricazione strutturale e ferrocemento che ha reso la nostra ingegneria strutturale tra le più prestigiose nel mondo. Lo stadio, originariamente capiente fino a 50.000 posti, di cui però più della metà in piedi, è concepito con grande rigore: un anello di gradinate circonda il campo da gioco e funziona anche come copertura inclinata per gli ampi e suggestivi spazi sottostanti, che accolgono 5 palestre, una piscina e tutti i servizi. La composizione è risolta grazie alla struttura perfettamente disegnata e lasciata ben in vista, senza finiture: 92 telai in cemento armato, a due cerniere, cambiano solo al-



5. Stadio Flaminio in costruzione, Pier Luigi e Antonio Nervi, 1958 (Cremona, Archivio Farabola).

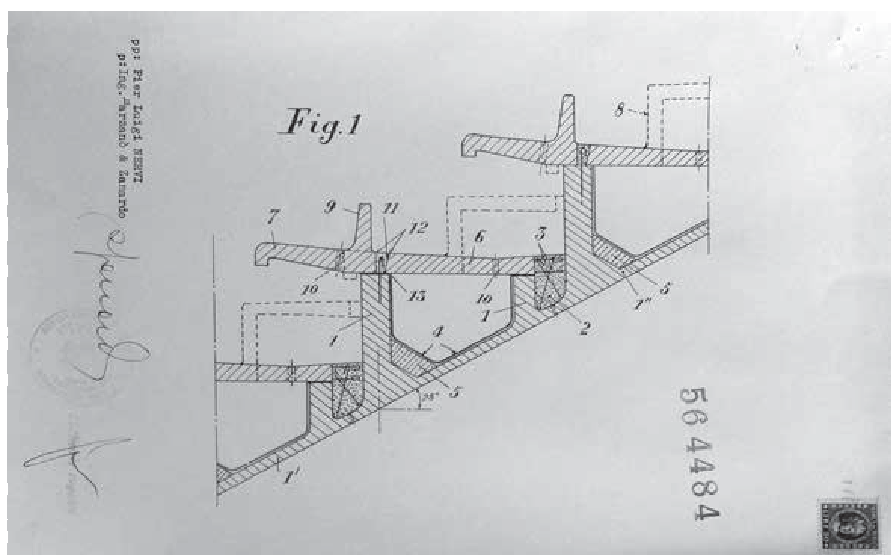
tezza e disegnano il profilo avvolgente dell'invaso, oltre a caratterizzare, con la loro sagoma mistilinea, gli spazi coperti. Sono collegati direttamente dai gradoni, prefabbricati a sagoma cava, che oltre alle sedute disegnano anche i soffitti a fasce delle palestre, garantendo un ottimo isolamento termico. La pensilina, che copre il rettilo della tribuna d'onore, è un capolavoro geometrico-costruttivo: la sagoma dello sbalzo cambia con continuità dall'incastro fino all'estremità libera, in un avvincente aumento di snellezza, ottenuto con un'elegante superficie rigata⁴ (figg. 5-6).



6. Una delle palestre originariamente ricavate sotto le tribune dello Stadio Flaminio (Roma, Archivio storico Coni).

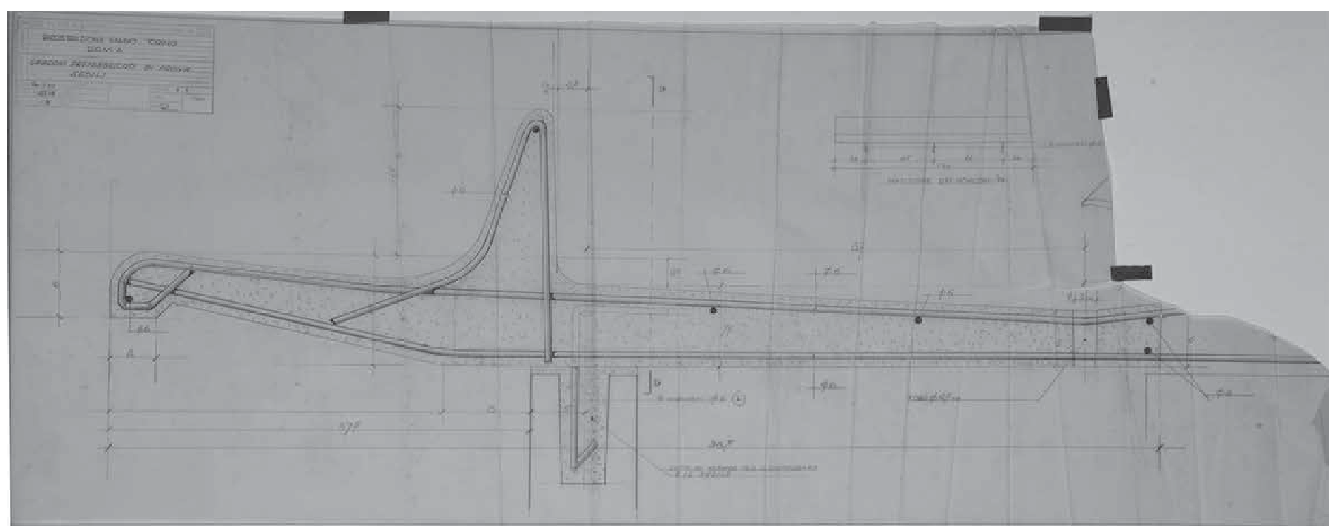
Già in occasione dei Mondiali di calcio del '90, per adeguare lo stadio alle esigenze della serie A, ospitata qui durante i lavori di adeguamento e copertura dell'Olimpico, molti posti in piedi venivano trasformati in posti a sedere. L'intervento prevedeva anche l'introduzione di sedute di plastica e un'operazione di sigillatura dei gradoni prefabbricati (figg. 7-9), invenzione addirittura brevettata da Nervi per la sua originalità in quanto organica al sistema di smaltimento dell'acqua meteorica: che invece la sigillatura ha messo completamente fuori uso accelerando il degrado feroce delle strutture in ferrocemento. Questo diabolico intervento è stato poi al centro del contenzioso giudiziario del Comune contro il Coni per mancata o errata manutenzione⁵.

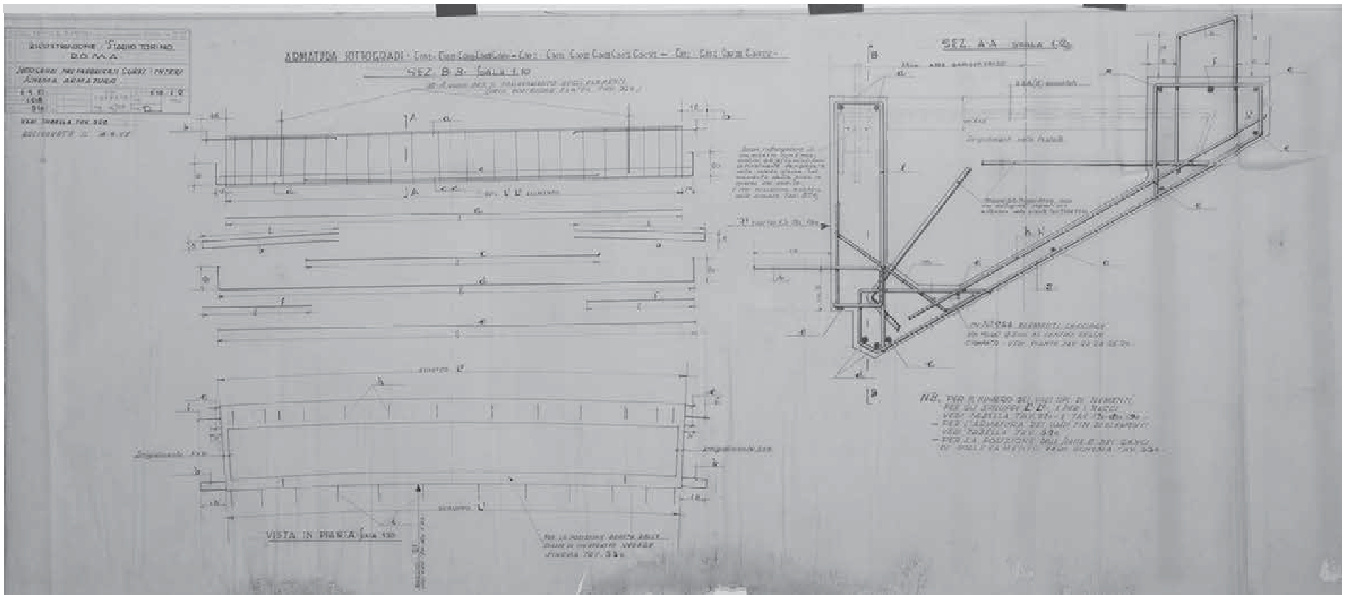
Infine, dal 2000, lo stadio era scelto come sede italiana del torneo "6 Nazioni" di Rugby: i posti a sedere, con le nuove normative sulla sicurezza, diventavano 24.000 ma non bastavano a contenere gli appassionati dello sport. Per aggiungere posti, si montavano ogni anno gradinate provvisorie (lungo la tribuna scoperta e le due curve), assemblate in tempi molto lunghi (3 mesi per montarle e poco meno per smontarle) che aumentavano la capienza di circa 8.000 posti. Il ponteggio avvolgeva lo stadio quasi tutto l'anno e non dava certo l'impressione di solidità, considerato anche il tipo di pubblico. Nel frattempo, le esigenze di *Hospitality* (aree vip, spazi destinati ad accogliere tifosi speciali disposti a investire per cene esclusive con gli atleti ecc.) sacrificavano, poco a poco, i volumi sotto le tribune con progetti successivi



7. Brevetto n. 564484 del 1957 per le gradinate prefabbricate dello Stadio Flaminio (Roma, Archivio Centrale dello Stato).

8. Disegno esecutivo per la prefabbricazione dei gradoni prefabbricati dello Stadio Flaminio, 20 luglio 1957 (Parma, Centro Studi e Archivio della Comunicazione).





9. Disegno esecutivo per la prefabbricazione dei sottogradoni prefabbricati curvi dello Stadio Flaminio, 6 settembre 1957 (Parma, Centro Studi e Archivio della Comunicazione).



10. Lo Stadio Flaminio prima dell'abbandono, foto Sergio Poretti 2007.

divisi per lotti, affatto coerenti e certamente poco rispettosi delle soluzioni originali (fig. 10). Finché, nel 2010, la Federazione Italiana Rugby (FIR) presentava al Comune, proprietario dell'impianto in gestione al Coni, il progetto di ampliamento, delirante, che avrebbe portato i posti a sedere a 42.000, raddoppiandoli. Nuove tribune metalliche, sostenute da giganteschi piloni in posizione variabile, avrebbero dovuto circondare le tribune originarie nascondendole in un "abbraccio mortale", come sentenziò non senza ironia Renzo Piano. Il progettista della FIR, invece, lo definiva rispettoso dell'opera di Nervi: questo presunto rispetto si basava sull'ingenua affermazio-

ne che le nuove tribune erano leggermente staccate dalla struttura originale e realizzate in un materiale diverso, l'acciaio. In verità il gigantesco accrocco metallico previsto soffocava definitivamente la struttura di Nervi, schiacciandola in un grottesco disequilibrio di volumi. Una tempestosa riunione, che ci vedeva al fianco di una parte della famiglia Nervi contrapposti al Sindaco Alemanno, all'allora Assessore allo Sport e al relativo presidente del Coni, nonché ai voluminosi vertici del Rugby italiano, si concludeva con l'assegnazione dello Stadio Olimpico per ospitare il 6 Nazioni già dall'edizione 2012, che avrebbe vantato partite con ben 75.000 spettatori.

L'apparente successo era in realtà una sconfitta: ci saremmo accorti solo in seguito che la FIR puntava proprio all'Olimpico per non dover più mantenere il disastroso Flaminio, spremuto oltre ogni limite, e da quel momento abbandonato. Da allora, ogni nuovo Sindaco ha affrontato il tema e proposto nuove soluzioni, sempre disattese dalla penuria di fondi pubblici per il recupero e la valorizzazione e dalla mancanza di interesse da parte di privati. E, visti i precedenti romani, non sono certo i benvenuti provvedimenti di tutela avviati nell'estate del 2018 a tranquillizzare.

Un ultimo riflettore meriterebbe anche la vicenda dello Stadio della Roma a Tor di Valle se non fosse ancora di scottante interesse per la magistratura. Per fortuna qui il coinvolgimento è stato brevissimo, una sola riunione: poi le vicende personali ci hanno distratto. L'opinione che ci veniva richiesta, a giugno 2017, era relativa all'opportunità di demolire e ricostruire "à l'identique" una trincea delle tribune dell'Ippodromo progettato da Julio La Fuente e inaugurato nel 1959, da riproporre un po' più in là per fare posto allo Stadio e alle sue mille appendici e contemporaneamente aggirare la tempestiva dichiarazione di interesse culturale apposta dalla Soprintendenza (ma sempre passibile di essere rimossa da uffici gerarchicamente superiori). Eravamo contrari, fortemente: sarebbe stato, tra le altre cose, un precedente che in questo Paese poteva essere evocato mille altre volte, per giustificare le più imprevedibili nefandezze, senza distinzioni tra un'onesta opera di architettura strutturale e magari un capolavoro assoluto come appunto lo stadio Flaminio, che si poteva allora demolire a patto di realizzare un paio di cam-

pate identiche, chissà, magari in qualche piazzetta del villaggio Olimpico. Ma, indipendentemente da noi, il progetto di un simulacro "com'era ma non dov'era" sarebbe andato avanti se, com'è noto, gli interessi economici dietro l'operazione Stadio non fossero divenuti oggetto di un'indagine dei Carabinieri intitolata, ironicamente suppongo, "Rinascimento".

Tutti questi fallimenti, così differenti per importanza delle opere e per prospettive, non vogliono promuovere la "cultura della lagna", così energicamente avversata da Poretti: gli episodi di questo racconto servono solo a testimoniare che non importa quanta passione scientifica si metta nel salvaguardare l'interesse culturale o anche solo la suggestione estetica delle opere di ingegneria: proprio come nelle opere di architettura, le ragioni dei fallimenti sono sempre economiche e per lo più invisibili ai poveri studiosi. E finché non interviene un investitore che, per ragioni diversissime da quelle culturali e scientifiche, promuove il progetto, ci investe e lo porta fino in fondo, il rischio di insuccesso per noi è altissimo. Il suggerimento allora è semplice: la prossima volta che decidete di dedicare il vostro tempo in difesa di una pensilina o di un ponte o di una capriata, mentre siete chiusi in archivio a validare la vostra causa, contemporaneamente cercate uno sponsor, magari con un *crowdfunding*: qualcuno dall'Australia potrebbe essere interessato a salvaguardare la Scuola italiana di Ingegneria!

Tullia Iori

Università degli Studi di Roma Tor Vergata

NOTE

1. S. Poretti, T. Iori, *Considerazioni sull'interesse storico e sulla conservazione dei caratteri architettonici degli impianti all'interno del sito Italgas*, Relazione, 30 ottobre 2001, Roma.

2. T. Iori, *Sul Velodromo Olimpico all'Eur*, in «Il Giornale dell'architettura», 2006, luglio-agosto, 42, p. 15; G. Ciucci, S. Poretti, *Velodromo Olimpico. Linee guida per il progetto di riuso*, 15 dicembre 2003; agg. 21 febbraio 2007.

3. L. Cupelloni, *Mercati Generali di Roma. Riconversione,*

restauro, innovazione, in «do.co.mo.mo. Italia Giornale», 2004, 16.

4. T. Iori, S. Poretti (a cura di), *Pier Luigi Nervi. Architettura come Sfida. Roma. Ingegno e costruzione. Guida alla mostra*, Milano, 2010.

5. D. Mosca, *La vita dello Stadio Flaminio: dalla storia al degrado*, lezione presso l'Università di Roma Tor Vergata, 4 maggio 2016. L'ing. Daniele Mosca è stato il CTU della vertenza tra Comune di Roma e Coni in merito alle cause dello stato di degrado dello Stadio Flaminio.