

Progetto Roma / Project: Rome di / by Luigi Pellegrin

Questo lavoro fa parte di un processo progettuale svolto tra l'86 e il '91, prevalentemente sponsorizzato dalla Società SISTEMI URBANI, e col contributo di alcuni Consorzi di imprenditori. Nasce da una paziente raccolta di brani di realtà operanti, oppure di indicazioni di progetto, laddove identificavamo il segno di un possibile mutamento; ma nessuno schema presentato è operativo. Il progetto tende, qui, ad incidere soprattutto come *promozione di una prassi diversa*; in questo senso, lo sponsor di maggior peso, per noi, è la popolazione romana, i cittadini ridotti al silenzio, puri nomadi tra una monofunzionalità ed un'altra, tra un contenitore ed un altro.

Ci siamo sforzati di "vedere" oltre la prassi edilizia. Nelle idee e nei segni penetrano, analizzate e apprezzate congiuntamente, le meteore abitate di Soleri e le città-villaggio del Dagon (poli cosmici); le infrastrutture autostradali e gli shuttles degli aeroporti americani (i mezzi del movimento): Disneyworld ad Orlando e la Défense a Parigi (pedonalità organizzata); Manhattan e Rocca di Papa (poli urbani); il caccia invisibile "Stealth" e un capitello classico (continuità della fiducia nel segno). Inoltre, abbiamo vissuto criticamente l'esistenza quotidiana a Roma.

Ne derivano certe caratteristiche metodologiche:

- il *moto* è l'ambito progettuale: non il lotto;
- l'auto non è più il mezzo elettivo della mobilità, ma si correla ai vari sistemi di circolazione;
- ogni interspazio, compreso quello archeologico, è considerato spazio di relazione, non vuoto inerte;
- per la vitalità di ogni organismo si sceglie come componente irrinunciabile la multifunzionalità;
- si presuppone una visione pianificatrice funzionalmente stratificata e spazialmente qualificata; mai circoscritta alla quantità o a singoli programmi;
- la città è sentita come parte integrante del territorio e mai isolata: si respinge in toto sia l'idea del suburbio come "risultato", sia quella del rudere ridotto ad elemento turistico-contemplativo;
- infine, la ristrutturazione avviene per poli (multifunzionali) ad alta densità.

È evidente che non si tratta d'un sistema chiuso, di un modello statico; non li si è né voluti né cercati. Si è cercato di riaprire l'elaborazione del disegno urbano su basi più sporcate, più integrate tra mezzi innovativi e preesistenza. Il senso di queste pagine è composito, anzi *compromissorio*: tra l'aderenza a regole correnti e codici antichi, e codici altri, aspirazioni, innovazioni. In un momento che privilegia lo sviluppo compatibile, abbiamo voluto affermare che l'innovativo *deve* resistere, essere co-presente. Asseriamo che è possibile:

- a) immaginare pezzi di città;
- b) progettare insieme l'infrastruttura innovativa e l'edilizia;
- c) pensare insieme l'urbano e il territoriale.

Termini (pagg. 258-59)

Roma è stata più volte capitale, con un milione e mezzo di abitanti durante l'impero, con trecentomila sotto Giulio II. Oggi, con forse tre milioni e mezzo di abitanti, è assai meno capitale: da oltre mezzo secolo ha subito l'espansione orizzontale, senza forma. La sua *centralità* è isolata, cintata da una magmatica periferia.

La centralità è secondo noi il tema base di Roma, dimenticato da oltre un sessantennio. Lo affrontiamo elaborando le risorse esistenti, in gran parte dimenticate anch'esse; che valorizziamo lavorando sul possibile, adottando mezzi aggiornati di mobilità. A meno di 2 km dal Campidoglio, Termini può rendere accessibile il centro storico, riducendo la presenza in esso di mezzi privati, e integrando spaziature di aggregazione umana, a liberare gli attuali forsennati affollamenti di piazza di Spagna, di piazza Navona, del Pantheon. Ha le risorse più ricche: il complesso di aree e linee attrezzabili in possesso delle Ferrovie, 41 ettari di superficie urbana occupata. Intervenedo qui si mira, attraverso le innovazioni tecnologiche del sistema dei trasporti, a decongestionare il traffico urbano, superando il degrado ambientale, culturale e sociale: sistemi intermodali e a rete di trasporto, sistema permeabile e flessibile città-stazioni ferroviarie, riassetto dell'area, integrazione di funzioni e servizi con valori di riferimento culturale, sociale e architettonico; tutto ciò restituisce a Roma un luogo di centralità urbana, dopo le dilatazioni post-unitarie.

Elenchiamo talune funzioni specifiche: stazione passante Alta Velocità; stazione terminale parziale media e lunga distanza; nodo interconnessione del sistema ferroviario urbano e dei sistemi di trasporto urbano. Termini costituirebbe un magnete di accoglienza e smistamento, con servizi leggeri di convegnistica e rappresentanza, uffici rotativi, attività commerciali; sarebbe una "terrazza" panoramica sulla monumentalità e sui valori romani e italiani, un'area di recupero della convivialità, dell'incontro e della relazionalità.

In breve, il nodo scambiatore della massima mobilità torna ad essere il centro di gravitazione della socialità moderna. Le opere tecnologiche e infrastrutturali previste (stazioni e nodi intermodali, parcheggi, parco archeologico) trovano un riequilibrio di funzioni e valori moderni, ma che nel contempo restano anche tipicamente italiani e specificamente romani.

Parco dell'Appia (pagg. 260-62)

Qui si affaccia l'eresia. Essa consiste nel pensare luoghi di attività, luoghi laboriosi, entro il parco, con i relativi circuiti attivi. Ai bordi del parco, un piano di infrastrutture fisse; mentre i circuiti consentono attività collettive, museali e del tempo libero all'interno.

È un modo per tentare di riprendere e riproporre frammenti dell'esperienza spaziale dell'antica architettura romana; ma anche per ridare all'archeologia la parola che le è stata tolta, la vita che si è consumata nelle vedute fisse. All'interno, i circuiti vanno integrati da un sistema a varie velocità, di pedonalità meccanizzata — forse lo strumento "ecologico" funzionalmente più determinante per attivare un ambito urbano particolare come è un parco, specie questo parco, ove le percorrenze interne sono enormi, e non bastano certamente gli arrivi veicolari e le stazioni di parcheggio ai margini.

Tor Vergata (pagg. 262-63)

Per la città universitaria di Tor Vergata sono state respinte due ipotesi correnti: da un lato, non si è voluta la città universitaria chiusa, limitata alla didattica, paracadutata

tendo la
pedonaliz
ricurva s
futuro i
comparti

Via C. C
Dalle M
percorso
di tronch
oltre) ch
Infatti la
quando a
L'idea pr
un parco
dei Navi
ramento
latore). S
nalità pe
asse che
nale che
Una volt
di un sis
trebbe a
all'aggre
costretta
rico. L'i
corrente
e la voc
ed indic
talità co
La Col
e da per
cheggi p
costituir
una "pa
commer
Dopo i
seconda
giunta
consent
ta pont
adiacent
bleare.

Ostiens

L'Ostie
nizzato
ampi sp
se, situ
di tali
romper
dotand
ampi s
(800.00
Il prog
richiest
potenz
la deter
attuati
tato ci
tament
Nuclec
l'archit
zionali
pullma
spazio

do e la Défense a Parigi (pedonalità organizzata); Manhattan e Rocca di Papa (poli urbani); il caccia invisibile "Stealth" e un capitello classico (continuità della fiducia nel segno). Inoltre, abbiamo vissuto criticamente l'esistenza quotidiana a Roma.

Ne derivano certe caratteristiche metodologiche:

- il *moto* è l'ambito progettuale: non il lotto;
- l'auto non è più il mezzo elettivo della mobilità, ma si correla ai vari sistemi di circolazione;
- ogni interspazio, compreso quello archeologico, è considerato spazio di relazione, non vuoto inerte;
- per la vitalità di ogni organismo si sceglie come componente irrinunciabile la multifunzionalità;
- si presuppone una visione pianificatrice funzionalmente stratificata e spazialmente qualificata; mai circoscritta alla quantità o a singoli programmi;
- la città è sentita come parte integrante del territorio e mai isolata: si respinge in toto sia l'idea del suburbio come "risultato", sia quella del radere ridotto ad elemento turistico-contemplativo;
- infine, la ristrutturazione avviene per poli (multifunzionali) ad alta densità.

È evidente che non si tratta d'un sistema chiuso, di un modello statico; non li si è né voluti né cercati. Si è cercato di riaprire l'elaborazione del disegno urbano su basi più sporcate, più integrate tra mezzi innovativi e preesistenza. Il senso di queste pagine è composito, anzi *compromissorio*: tra l'aderenza a regole correnti e codici antichi, e codici altri, aspirazioni, innovazioni. In un momento che privilegia lo sviluppo compatibile, abbiamo voluto affermare che l'innovativo *deve* resistere, essere co-presente. Asse-riamo che è possibile:

- a) immaginare pezzi di città;
- b) progettare insieme l'infrastruttura innovativa e l'edilizia;
- c) pensare insieme l'urbano e il territoriale.

Questa pubblicazione non mira alla specifica comprensibilità di ogni progetto; bensì ad esprimere un senso, una direzione del progettare, in questa fase di declino della gestibilità urbana. Nell'espressione grafica, volta alla leggibilità, altre quantità sono presenti. Sono quantità silenziose, che aspettano di essere ricevute. Qualche volta bisogna cercarle. Sono la *compromissione* tra capacità e aspirazione, ma anche tra legittimo ed eretico, tra riconosciuto e necessario. Nell'attuale, fulminea transizione, il rapporto tra necessità e aspirazione è confuso: è il nostro momento, anche in architettura. Anche a Roma.

Nella Roma ricca di giacimenti, di risorse sepolte ed oppresse e di immense congerie edilizie prodotte da codici degenerati (perché non hanno saputo rinnovarsi) si muove il cittadino nomade, messo a tacere. Lo chiamiamo in aiuto al progetto.

tonico; tutto ciò restituisce a Roma un luogo di centralità urbana, dopo le dilatazioni post-unitarie.

Elenchiamo talune funzioni specifiche: stazione passante Alta Velocità; stazione terminale parziale media e lunga distanza; nodo interconnessione del sistema ferroviario urbano e dei sistemi di trasporto urbano. Termini costituirebbe un magnete di accoglienza e smistamento, con servizi leggeri di convegnistica e rappresentanza, uffici rotativi, attività commerciali; sarebbe una "terrazza" panoramica sulla monumentalità e sui valori romani e italiani, un'area di recupero della convivialità, dell'incontro e della relazio-nalità.

In breve, il nodo scambiatore della massima mobilità torna ad essere il centro di gravitazione della socialità moderna. Le opere tecnologiche e infrastrutturali previste (stazioni e nodi intermodali, parcheggi, parco archeologico) trovano un riequilibrio di funzioni e valori moderni, ma che nel contempo restano anche tipicamente italiani e specificamente romani.

Parco dell'Appia (pagg. 260-62)

Qui si affaccia l'eresia. Essa consiste nel pensare luoghi di attività, luoghi laboriosi, entro il parco, con i relativi circuiti attivi. Ai bordi del parco, un piano di infrastrutture fisse; mentre i circuiti consentono attività collettive, museali e del tempo libero all'interno.

È un modo per tentare di riprendere e riproporre frammenti dell'esperienza spaziale dell'antica architettura romana; ma anche per ridare all'archeologia la parola che le è stata tolta, la vita che si è consumata nelle vedute fisse. All'interno, i circuiti vanno integrati da un sistema a varie velocità, di pedonalità meccanizzata — forse lo strumento "ecologico" funzionalmente più determinante per attivare un ambito urbano particolare come è un parco, specie questo parco, ove le percorrenze interne sono enormi, e non bastano certamente gli arrivi veicolari e le stazioni di parcheggio ai margini.

Tor Vergata (pagg. 262-63)

Per la città universitaria di Tor Vergata sono state respinte due ipotesi correnti: da un lato, non si è voluta la città universitaria chiusa, limitata alla didattica, paracadutata nel tessuto; dall'altro, si è pure evitato il concetto di campus isolato e privilegiato. Al contrario, coerentemente con le altre impostazioni di questo lavoro, si è mirato alla multifunzionalità, considerando l'università uno strumento attivo della vita urbana.

Lo spazio universitario è stato pensato come una struttura lineare, servita da sistemi di mobilità meccanizzata. Tale struttura realizza una sorta di "portico" continuo: è un complesso denso di variazioni funzionali e volumetriche. La linearità si curva, così da realizzare uno spazio centrale a ferro di cavallo, entro il quale è previsto lo sviluppo del "centro" di questo insediamento periferico. Si tratta di un centro di affari, di commercio, di varie attività direzionali, circondato da dilatazioni a verde e da strutture didattiche o di ricerca *ambivalenti*: vale a dire usufruibili da parte sia degli studenti, che dei residenti.

Un'adeguata infrastruttura viaria nel sottosuolo collega il proposto centro di quartiere alle aree residenziali, consen-

costrett
rico. L
corrent
e la vo
ed indi
talià c
La Col
e da p
cheggi
costitu
una "p
comme
Dopo
second
giunta
consen
ta por
adiace
bleare.

Ostien
L'Ostie
nizzate
ampi s
se, situ
di tali
rompe
dotane
ampi
(800.0
Il pro
richies
potenz
la dete
attuat
tato c
tamen
Nucle
l'arch
zional
pullm
spazio
urban
necess
indus
La de
memo
a live
comp
Paolo
spon
scien
e la r
pletat
assen

Inoltr
ludico
di via
Centr

Rome

Termini (pagg. 258-59)

Roma è stata più volte capitale, con un milione e mezzo di abitanti durante l'impero, con trecentomila sotto Giulio II. Oggi, con forse tre milioni e mezzo di abitanti, è assai meno capitale: da oltre mezzo secolo ha subito l'espansione orizzontale, senza forma. La sua *centralità* è isolata, cintata da una magmatica periferia.

La centralità è secondo noi il tema base di Roma, dimenticato da oltre un sessantennio. Lo affrontiamo elaborando le risorse esistenti, in gran parte dimenticate anch'esse; che valorizziamo lavorando sul possibile, adottando mezzi aggiornati di mobilità. A meno di 2 km dal Campidoglio, Termini può rendere accessibile il centro storico, riducendo la presenza in esso di mezzi privati, e integrando spazature di aggregazione umana, a liberare gli attuali forsennati affollamenti di piazza di Spagna, di piazza Navona, del Pantheon. Ha le risorse più ricche: il complesso di aree e linee attrezzabili in possesso delle Ferrovie, 41 ettari di superficie urbana occupata. Intervendo qui si mira, attraverso le innovazioni tecnologiche del sistema dei trasporti, a decongestionare il traffico urbano, superando il degrado ambientale, culturale e sociale: sistemi intermodali e a rete di trasporto, sistema permeabile e flessibile città-stazioni ferroviarie, riassetto dell'area, integrazione di funzioni e servizi con valori di riferimento culturale, sociale e architettonico; tutto ciò restituisce a Roma un luogo di centralità urbana, dopo le dilatazioni post-unitarie.

Elenchiamo talune funzioni specifiche: stazione passante Alta Velocità; stazione terminale parziale media e lunga distanza; nodo interconnessione del sistema ferroviario urbano e dei sistemi di trasporto urbano. Termini costituirebbe un magnete di accoglienza e smistamento, con servizi leggeri di convegnistica e rappresentanza, uffici rotativi, attività commerciali; sarebbe una "terrazza" panoramica sulla monumentalità e sui valori romani e italiani, un'area di recupero della convivialità, dell'incontro e della relazionalità.

In breve, il nodo scambiatore della massima mobilità torna ad essere il centro di gravitazione della socialità moderna. Le opere tecnologiche e infrastrutturali previste (stazioni e nodi intermodali, parcheggi, parco archeologico) trovano un riequilibrio di funzioni e valori moderni, ma che nel contempo restano anche tipicamente italiani e specificamente romani.

Parco dell'Appia (pagg. 260-62)

Qui si affaccia l'eresia. Essa consiste nel pensare luoghi di attività, luoghi laboriosi, entro il parco, con i relativi circuiti attivi. Ai bordi del parco, un piano di infrastrutture fisse; mentre i circuiti consentono attività collettive, museali e del tempo libero all'interno.

È un modo per tentare di riprendere e riproporre frammenti dell'esperienza spaziale dell'antica architettura romana; ma anche per ridare all'archeologia la parola che le è stata tolta, la vita che si è consumata nelle vedute fisse. All'interno, i circuiti vanno integrati da un sistema a varie velocità, di pedonalità meccanizzata — forse lo strumento "ecologico" funzionalmente più determinante per attivare un ambito urbano particolare come è un parco, specie questo parco, ove le percorrenze interne sono enormi, e non bastano certamente gli arrivi veicolari e le stazioni di parcheggio ai margini.

tendo la realizzazione di un ambito urbano completamente pedonalizzato. Sulla faccia esterna della struttura lineare ricurva sono previste spazature libere che permettano in futuro i probabili adeguamenti di funzionalità dei vari comparti didattici.

Via C. Colombo: EUR (pagg. 264-69)

Dalle Mura Aureliane al Grande Raccordo Anulare, il percorso della Cristoforo Colombo è costituito da una serie di tronchi anonimi, con una sede larghissima (110 metri e oltre) che spezza, come un solco, quel settore della città. Infatti la Colombo è il luogo delle automobili anche quando attraversa la monumentalità di Piacentini all'EUR.

L'idea progettuale proposta consiste nella realizzazione di un parco in linea sull'attuale sede della Colombo, da Piazza dei Navigatori a via Oceano Atlantico. (Si noti che l'interamento della Colombo è ipotesi prevista nel Piano Regolatore). Si intende, con questo, ridare priorità alle funzionalità per il cittadino. Non più un asse che separa, ma un asse che attrae, un asse attrezzato dal miscuglio polifunzionale che realizza laboriosità e aggregazione motivata.

Una volta pervenuto all'EUR, l'asse è ipotizzato come perno di un sistema congressuale-espositivo-commerciale, che potrebbe attuare un'alternativa, funzionalmente aggiornata, all'aggregazione civica contemporanea (dei grandi numeri) costretta oggi ad esprimersi, istericamente, nel centro storico. L'ipotesi progettuale sull'EUR contraddice la volontà corrente di aumentare la sua carica di luogo monumentale, e la vocazione, abbastanza irrealizzabile, di città dell'arte: ed indica invece la possibilità d'integrare quella monumentalità con altre funzionalità civiche.

La Colombo ricoperta (sostituita da un grande impalcato e da percorsi meccanizzati tipo shuttle, con adeguati parcheggi praticamente invisibili all'esterno) avrebbe potuto costituire un grande "mall" pedonale, cui si aggiungevano una "passeggiata ecologica" e servizi sportivi, congressuali, commerciali.

Dopo il rifiuto di tale soluzione, è stata avanzata una seconda proposta, il doppio asse. La rivitalizzazione congiunta dei poli del palazzo dei Congressi e dell'area M4 consente un'assialità infrastrutturale sotterranea che diventa ponte sul Luna Park saldandosi a terra a nord in adiacenza alla Laurentina, mediante un vasto spazio assemblare.

Ostiense (pagg. 270-73)

L'Ostiense si configura quale nucleo urbanizzabile: riorganizzato nelle zone di edilizia consolidata, e sviluppato negli ampi spazi residui sottoutilizzati, oppure nelle aree dismesse, situate alle porte del centro storico, del quartiere. L'uso di tali risorse esistenti mira a dilatare il centro storico: a rompere l'assedio. Se ne accresce la funzionalità civica dotandolo di attrezzature infrastrutturali nell'Ostiense, e di ampi slarghi capaci di assorbire le oscillazioni pendolari (800.000 auto) dalla periferia e dal territorio.

Il progetto si esprime attraverso un piano-quadro, giusta richiesta del Comune. Esso ipotizza l'ottimizzazione e il potenziamento delle infrastrutture di trasporto esistenti, e la determinazione di una serie concatenata di poli, anch'essi attuati esaltando e potenziando le esistenti risorse. Il risultato civico più evidente è la creazione di tre aree completamente pedonalizzate, di 9, 24 e 103 ettari.

Nucleo della proposta è uno "sposalizio" tra il Tevere e

servizi con valori di riferimento culturale, sociale e architettonico; tutto ciò restituisce a Roma un luogo di centralità urbana, dopo le dilatazioni post-unitarie.

Elenchiamo talune funzioni specifiche: stazione passante Alta Velocità; stazione terminale parziale media e lunga distanza; nodo interconnessione del sistema ferroviario urbano e dei sistemi di trasporto urbano. Termini costituirebbe un magnete di accoglienza e smistamento, con servizi leggeri di convengistica e rappresentanza, uffici rotativi, attività commerciali; sarebbe una "terrazza" panoramica sulla monumentalità e sui valori romani e italiani, un'area di recupero della convivialità, dell'incontro e della relazionalità.

In breve, il nodo scambiatore della massima mobilità torna ad essere il centro di gravitazione della socialità moderna. Le opere tecnologiche e infrastrutturali previste (stazioni e nodi intermodali, parcheggi, parco archeologico) trovano un riequilibrio di funzioni e valori moderni, ma che nel contempo restano anche tipicamente italiani e specificamente romani.

Parco dell'Appia (pagg. 260-62)
 Qui si affaccia l'eresia. Essa consiste nel pensare luoghi di attività, luoghi laboriosi, entro il parco, con i relativi circuiti attivi. Ai bordi del parco, un piano di infrastrutture fisse; mentre i circuiti consentono attività collettive, museali e del tempo libero all'interno.

È un modo per tentare di riprendere e riproporre frammenti dell'esperienza spaziale dell'antica architettura romana; ma anche per ridare all'archeologia la parola che le è stata tolta, la vita che si è consumata nelle vedute fisse. All'interno, i circuiti vanno integrati da un sistema a varie velocità, di pedonalità meccanizzata — forse lo strumento "ecologico" funzionalmente più determinante per attivare un ambito urbano particolare come è un parco, specie questo parco, ove le percorrenze interne sono enormi, e non bastano certamente gli arrivi veicolari e le stazioni di parcheggio ai margini.

Tor Vergata (pagg. 262-63)
 Per la città universitaria di Tor Vergata sono state respinte due ipotesi correnti: da un lato, non si è voluta la città universitaria chiusa, limitata alla didattica, paracadutata nel tessuto; dall'altro, si è pure evitato il concetto di campus isolato e privilegiato. Al contrario, coerentemente con le altre impostazioni di questo lavoro, si è mirato alla multifunzionalità, considerando l'università uno strumento attivo della vita urbana.

Lo spazio universitario è stato pensato come una struttura lineare, servita da sistemi di mobilità meccanizzata. Tale struttura realizza una sorta di "portico" continuo: è un complesso denso di variazioni funzionali e volumetriche. La linearità si curva, così da realizzare uno spazio centrale a ferro di cavallo, entro il quale è previsto lo sviluppo del "centro" di questo insediamento periferico. Si tratta di un centro di affari, di commercio, di varie attività direzionali, circondato da dilatazioni a verde e da strutture didattiche o di ricerca *ambivalenti*: vale a dire usufruibili da parte sia degli studenti, che dei residenti.

Un'adeguata infrastruttura viaria nel sottosuolo collega il proposto centro di quartiere alle aree residenziali, consen-

all'aggregazione civica contemporanea (dei grandi numeri) costretta oggi ad esprimersi, istericamente, nel centro storico. L'ipotesi progettuale sull'EUR contraddice la volontà corrente di aumentare la sua carica di luogo monumentale, e la vocazione, abbastanza irrealizzabile, di città dell'arte: ed indica invece la possibilità d'integrare quella monumentalità con altre funzionalità civiche.

La Colombo ricoperta (sostituita da un grande impalcato e da percorsi meccanizzati tipo shuttle, con adeguati parcheggi praticamente invisibili all'esterno) avrebbe potuto costituire un grande "mall" pedonale, cui si aggiungevano una "passeggiata ecologica" e servizi sportivi, congressuali, commerciali.

Dopo il rifiuto di tale soluzione, è stata avanzata una seconda proposta, il doppio asse. La rivitalizzazione congiunta dei poli del palazzo dei Congressi e dell'area M4 consente un'assialità infrastrutturale sotterranea che diventa ponte sul Luna Park saldandosi a terra a nord in adiacenza alla Laurentina, mediante un vasto spazio assemblare.

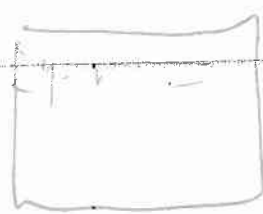
Ostiense (pagg. 270-73)
 L'Ostiense si configura quale nucleo urbanizzabile: riorganizzato nelle zone di edilizia consolidata, e sviluppato negli ampi spazi residui sottoutilizzati, oppure nelle aree dismesse, situate alle porte del centro storico, del quartiere. L'uso di tali risorse esistenti mira a dilatare il centro storico: a rompere l'assedio. Se ne accresce la funzionalità civica dotandolo di attrezzature infrastrutturali nell'Ostiense, e di ampi slarghi capaci di assorbire le oscillazioni pendolari (800.000 auto) dalla periferia e dal territorio.

Il progetto si esprime attraverso un piano-quadro, giusta richiesta del Comune. Esso ipotizza l'ottimizzazione e il potenziamento delle infrastrutture di trasporto esistenti, e la determinazione di una serie concatenata di poli, anch'essi attuati esaltando e potenziando le esistenti risorse. Il risultato civico più evidente è la creazione di tre aree completamente pedonalizzate, di 9, 24 e 103 ettari.

Nucleo della proposta è uno "sposalizio" tra il Tevere e l'architettura. Le varie funzioni (viabilità e parcheggi, direzionalità e strutture d'accoglienza, bazar e stazioni metro e pullman) sono state piegate ad esprimersi in un grande spazio composito che realizzerebbe, forse, il primo ambito urbano progettato alla dimensione e con la complessità necessarie ad accogliere i trends popolari dell'epoca post-industriale.

La definizione spaziale proposta è densa di riferimenti e memorie architettoniche, ma rifusa in un unico organismo a livelli diversificati di utenza. L'Ostiense si configura come complesso di polarità complementari: polo religioso a S. Paolo; universitario nell'ansa del Tevere; tecnologico sulla sponda ovest del fiume. La proposta per la città della scienza, la valorizzazione del grande cilindro del gasometro e la ristrutturazione di talune preesistenze industriali completano il coronamento multifunzionale del grande spazio assemblare.

Inoltre: Non sono qui documentate le proposte per: il polo ludico del Foro Italico; i ponti (pag. 274); il polo religioso di via della Conciliazione; la razionalizzazione d'uso del Centro storico; e così via.



305 310

304