

~~Dalla~~ (Gli strumenti: progettuali)

## LE AREE FERROVIARIE A ROMA E NEL LAZIO

In questo clima di cambiamento è stato sollevato il tema "Aree delle Ferrovie" nel consolidato urbano di quasi tutte le città italiane.

A Roma questa componente del cambiamento si è concretata con la presentazione del "Programma Direttore per l'area romana" nel giugno 1991.

Visto da Roma il tema può essere inteso come "locale" ma questa valutazione non è sufficiente. Innanzitutto il tema è squisitamente METROPOLITANO: le linee ferroviarie ammontano a 340 Km di rotaie nell'ambito urbano e a 450 Km a scala regionale.

In realtà il tema delle aree ferroviarie a Roma emerge come parte sistematica di progettazione concatenata, organica fra tre categorie:

- mobilità su ferro
- intermodalità per punti e linee
- incremento dei servizi collaterali e richiamo di altri servizi per realizzare gli angoli complessi di potenzialità SERVENTE.

E' un programma complesso che tocca il sistema Paese. Il tema aree delle F.S. è un corollario derivante da quel programma.

Tetto dalla pubblicazione del  
Documento

Roma - Programma di intervento

per la riqualificazione e il riassetto  
del patrimonio ferroviario

"Lo scenario delle possibili valenze"

## **LA NECESSITA' DI UN APPROCCIO SISTEMATICO BASATO SU UN ELENCO DI STRUMENTI PROGETTUALI.**

Il programma di ricerca sulle aree F.S. ha inteso come unitario il tema urbano e quello metropolitano.

I valori da coordinare e da elevare non sono più basati su una dicotomia città-contro campagna. Il senso del "Villaggio globale", se pur osteggiato da legittimi e impropri localismi, è alla base dei trends organizzativi e produttivi. Di fronte a questa progrediente realtà, rispetto ai valori da elevare, assume priorità il tema delle riduzioni delle negatività "accadute" nel lungo periodo in cui si è operato non solo nelle separazioni fra città-territorio, ma anche nelle separazioni fra PIANI urbanistici e produzione di sistemi di mobilità, nella separazione fra interessi dell'Individuo e interessi delle categorie produttive.

L'uomo è la grande vittima della pianificazione settoriale. Pendolarismo, ghettizzazione, separazione dall'ambiente naturale, questi sono alcuni fra i carichi negativi che l'uomo ha dovuto accettare. Fra Lui e la produzione di benessere è mancata la pianificazione del reale intermediario: il SUOLO.

Le difficoltà del momento attuale sono varie ma una è inedita: ci troviamo nella necessità di legittimare culturalmente tipologie funzionali già ACCADUTE soprattutto all'estero e qui importate, ed anche di dichiarare iniziata la ricerca di nuove tipologie insediative. Tipologie che accolgono i mutamenti di mezzi e di comportamento dell'uomo pur conservando valenza agli insediamenti antichi.

L'antichissima prassi che permetteva l'aggiornamento funzionale della città, attivando un continuum di demolizioni e ricostruzioni è finita (evitava la crescita a macchia d'olio). Il neo-tipologico insediativo sta solo accadendo: è tempo di farlo rientrare come cardine fondante nella pianificazione.

Nel tentativo di sistemizzare, fra i termini che definiscono l'evoluzione in atto forse presto comparirà il termine: POST-URBANO. In ogni senso, "POST-URBANO" è UNA REALTA' IN FORMAZIONE. Qui si farà riferimento a questo termine in senso limitativo. Questo limite è funzionale a dotare di una realizzabilità l'assunto di questa ricerca.

### **I LUOGHI DEL POST-URBANO**

Vengono generati dalla riorganizzazione dei mezzi e delle sedi della mobilità. E' attuabile una "riconquista del territorio" attraverso il recupero dei vuoti interspaziali utilizzati univocamente quali sede di mobilità su rotaia o su gomma. Su questo territorio "riconquistato" si possono sommare altre funzioni, essenzialmente pubbliche.

Su questo limite si intende APRIRE alla nuova pianificazione territoriale. Oggi sono premiati i termini: QUALITA' GLOBALE, L'IMPERATIVO QUALITA'

E' anche vero che la qualità globale è il risultato di una somma di variazioni in settori diversi fra loro selezionati. E' un processo. Qui si propone la

## DETERMINAZIONE DI QUALITA' attraverso la CARATTERIZZAZIONE DEI LUOGHI DEL POST - URBANO.

IL PROGRAMMA DI INTERVENTO SULLE AREE DELLE FERROVIE INTENDE INNESCARE UN PROCESSO CHE PROMUOVA UN ASSETTO POST - URBANO DELL'INTERA AREA METROPOLITANA.

La crisi attuale dell'insediamento si sviluppa sulla equivocante compresenza di strumenti urbanistici e culturali della città che non colloquiano dinamicamente con l'elevato numero di strumentazioni artificiali che diffondono espressioni di energia, sorde, atone nei riguardi dell'uomo e della cultura che ha permesso valenza e splendore dell'idea città.

E' entrato in crisi il vantaggio base della città: la concentrazione. L'omnipervadenza informatica e lo sradicamento del produrre, dalle energie fisiche umane e dalle caratteristiche dei luoghi, hanno destabilizzato molte tipologie insediative. La nuova sensibilità ecologica inoltre, ha elevato a valori essenziali fattori ambientali e risorse naturali fino a ieri culturalmente trascurate.

Il tema organizzazione sembra debba prevalere in questa fase come elemento rifondante una base su cui elaborare per un nuovo radicamento in più sensi. Ancora, nel tema organizzazione è individuabile la possibile valenza dello sposalizio fra forza delle linee di MOBILITA' e neo-distribuzione della occupazione.

Per dare senso e valenza alla riorganizzazione del luogo territorio abitato dagli uomini, in questa sede si indicano le linee, le reti della mobilità come elemento dinamico da attivare. Il tema è nell'equilibrio fra riduzioni logiche e potenziamenti necessari.

Nel Lazio il patrimonio residenziale è elevato, non è da incrementare. Vanno incrementati i SERVIZI, i luoghi di produzione e l'organizzazione che permette lo sfruttamento delle varie risorse.

In questo programma le aree F.S. hanno la preminenza come sede di proposte, vanno collegate in più sensi all'intorno. Comunque le aree F.S., sia quelle destinate ad essere dismesse dopo il riassetto previsto della rete, sia quelle dove si ritiene possibile intervenire progettualmente, rappresentano il luogo privilegiato di intervento per la loro principale caratteristica: la continuità o linearità dovuta alla loro disposizione su flussi. Queste aree sono sedi naturali di intermodalità.

Forse oggi è giunto il momento di CARICARE i luoghi dell'intermodalità di servizi integrati. Si è a lungo privilegiato il mezzo della MOBILITA' e quindi le aree F.S. sono state considerate solo supporto, sede.

No, tali aree possono diventare sede di SERVIZI, di aggregazione funzionale; un binomio che può effettivamente fungere da propulsore per una nuova organizzazione dell'insediamento.

Il programma di lavoro che sarà espresso e che parte dall'area metropolitana, si basa su una OPEROSITA' PER PUNTI nel territorio ed una OPEROSITA' SU LINEE e PUNTI nella città consolidata.

## **IL TEMA "DIMENSIONE" DELLA AGGREGABILITA' NELLA GESTIONE DELL'URBANO POST-INDUSTRIALE**

A conforto suggerente è stata raccolta una documentazione sulle caratteristiche tipologiche e il grado di densità di vari recenti interventi urbani Europei. Anche "l'antico" è stato menzionato. I riferimenti qui raccolti affrontano la grande scala. E' chiaro che il tema per il grande arco romano deve essere affrontato a tre scale:

- interventi isolati minimi
- interventi collegati nella linea dell'arco e di scala medio-piccola
- interventi alla grande scala in 3 o 4 punti dell'arco

E' stata anche raccolta una serie di titoli di ricerche sul tema Roma. Esiste un patrimonio di ricerche e dati che va "interrogato".

(di Antonio Albano)

## IL RUOLO DELLA DIREZIONALITÀ NEL PROCESSO DI RIQUALIFICAZIONE DELLE PERIFERIE "METROPOLITANE": dalla "ricucitura" ai poli tecnologici

### 1. L'approccio tradizionale alla prassi della "riqualificazione"

Quando si parla di "riqualificazione", ci si riferisce generalmente a quel processo di revisione teorico-operativa della tradizionale prassi pianificatoria che ha contemplato — tra gli aspetti essenziali — quello costituito dal rivolgersi verso l'interno della città più che all'esterno di essa. Ciò, per "guadagnarne" la riorganizzazione ed il rinnovamento piuttosto che per favorirne la crescita incontrollata.

Il problema della pianificazione si è, pertanto, identificato, vieppiù, con la promozione di un processo di risanamento del patrimonio edilizio esistente ed, in particolare, con la definizione di politiche urbane idonee a perseguire una più organica utilizzazione delle risorse abitative (1).

L'interesse per la "riqualificazione" — giova ricordarlo — nasce in ragione di profonde trasformazioni sociali ed economiche (comuni a gran parte dei paesi industrializzati) che, agli inizi degli anni '70, hanno provocato la formazione diffusa di insediamenti spontanei, in deroga alle previsioni di piano. Tale interesse, tuttavia, emerge anche in funzione di un progressivo invecchiamento delle città nel loro complesso, tanto

da configurare un quadro caratterizzato da tre tipi di problema.

Il primo, legato alla tutela e alla valorizzazione delle parti storiche, nonché al restauro delle testimonianze archeologiche. Il secondo, connesso alla conservazione di quelle vecchie parti di città (generalmente site nelle fasce urbane intermedie) che, pur non denotando un sistema insediativo ricco di valori architettonici e/o di preesistenze antiche, costituiscono le cosiddette "periferie storiche". Il terzo, legato proprio alla riqualificazione delle periferie moderne senza "né volto né immagine" (2).

In questo contesto, Roma ha attribuito grande rilievo ed attenzione — anche se con risultati non sempre efficaci — al primo dei problemi elencati ed, al contempo, ha promosso il processo di recupero delle periferie moderne, generalmente illegali. In tal senso, ha effettuato un "salto di interesse" (dal centro alla periferia), ignorando i problemi e le valenze della fascia urbana intermedia, destinata — da sempre — a restare esclusa da qualsiasi iniziativa di rinnovo e riqualificazione.

La prassi del recupero — a Roma — ha, dunque, interessato soprattutto le parti più esterne della città. E, sebbene numerosi siano stati gli stimoli cul-

turali tesi alla formazione di una più ampia ed organica teoresi della "riqualificazione urbana", detto processo è stato riduttivamente associato alla pianificazione delle sole periferie moderne, tanto che lo stesso concetto di "riqualificazione urbana" è venuto a coincidere con quella azione che va sotto il termine ormai abusato di "ricucitura", largamente teorizzata proprio per il risanamento delle borgate romane. È utile ricordare che tale termine, si riferisce a quella serie di operazioni metodologiche e progettuali, con le quali si mirava a perseguire "soluzioni di bordo" dei tessuti edilizi degradati ed a configurare assetti più omogenei, attraverso la programmazione di interventi (servizi, infrastrutture viarie verde pubblico, piazze, piste ciclabili, ecc.) in grado di conferire qualità urbana alle periferie romane.

In particolare, si contemplava l'uso simultaneo dei piani di recupero (ex lege 457) dei piani particolareggiati delle zone "0" e dei piani per l'edilizia economica e popolare, nell'ambito dei quali — peraltro — si attribuiva alla "residenza" (almeno negli intenti), un valore assai ridotto rispetto al ruolo delle attrezzature che il sistema degli strumenti urbanistici attuativi avrebbero dovuto prevedere. Agli interventi residenziali si at-

tribuiva, infatti, al di là del soddisfacimento dei cronici fabbisogni abitativi, il carattere quasi di "vuoto a perdere": carattere strumentale, però, all'avvio di un programma di più vasto interesse urbano (3).

## 2. L'inadeguatezza delle politiche urbane nel campo del recupero, alla luce della "142".

Come è dato a tutti di constatare, l'obiettivo della riqualificazione urbana, nei modi e nelle articolazioni fin qui descritte, è — a tutt'oggi — lontano dall'essere raggiunto o, quantomeno, sembra che stenti a trovare spedite e chiare modalità di attuazione. A tal proposito, credo che alcune delle cause che hanno concorso al fallimento delle politiche perseguite possano essere ascrivibili agli aspetti di seguito considerati.

Ci si riferisce, innanzitutto, all'assenza di un impegno effettivo nell'avviare in occasione, sia della formazione del I e II P.E.E.P., a della redazione dei P.P.E. delle zone "0", riflessioni sul "disegno d'insieme" della città e, al tempo stesso, sul quadro strategico e strutturale in cui le singole iniziative avrebbero dovuto essere collocate.

Un secondo aspetto da associare al fallimento delle politiche di recupero credo debba riguardare il mancato ripensamento sull'uso degli strumenti urbanistici attuativi ed in particolare del "Piano di Zona".

A questo proposito, giova ricordare che l'edilizia residenziale pubblica è sempre stata riferita al concetto di espansione, laddove questa si legava generalmente alla crescita demografica oltre che fisica della città ed, in particolare, ad essa veniva at-

tribuito un ruolo determinante nella pianificazione dello sviluppo urbano.

Oggi le città, soprattutto le più grandi, non crescono più; e Roma non fa eccezione.

In tal senso, credo, sia mancato e manchi l'impegno per un aggiornamento della disciplina, soprattutto se si valuta che non è stata colta l'occasione per costruire una nuova "teoresi dello sviluppo urbano" e non ci si è interrogati su cosa significasse (e significhi) sviluppo fisico della città. In assenza di crescita demografica, e di come tutto questo potesse tradursi nella formulazione di una più adeguata strategia di piano (4).

Non si può non denunciare, infine, un terzo aspetto: quello relativo al "momento" progettuale; esso viene, infatti, generalmente sottovalutato come se esso fosse solo una semplice fase del processo e non un momento in cui (forse più che negli altri) si debba conferire ai tessuti urbani degradati, connotati in grado di annullarne gli aspetti di marginalità che in genere li caratterizza (5).

Stante tutto ciò, risulta chiaro, tuttavia, come — alla luce della "Legge sulle autonomie locali" — pur constatando la estrema necessità di colmare le carenze suddette, una diagnosi per il risanamento delle periferie non possa più basarsi solo sui criteri testé adottati. Se tali criteri, infatti, potevano avere una loro efficacia fino all'emanazione della "142", oggi la previsione della Città Metropolitana, "stravolge" molte delle condizioni geografiche e amministrative che hanno fin qui caratterizzato l'estensione e la gestione degli ambiti da riqualificare ed, in tal senso, induce la esigenza di un profondo ripensamento sulle strategie che sarebbe necessario

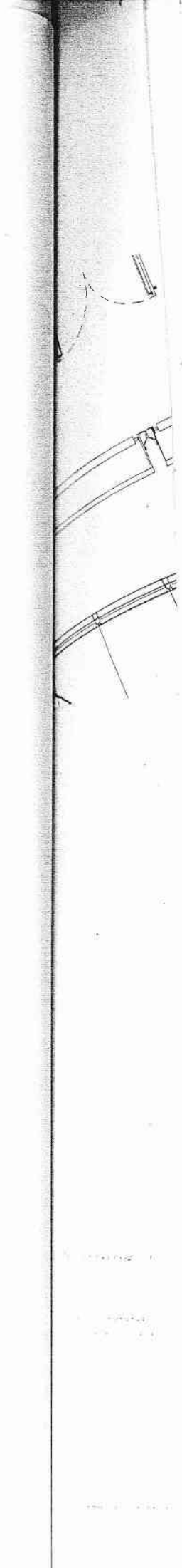
mettere a punto per la riqualificazione delle periferie di Roma e del suo hinterland.

Basti pensare, innanzitutto, al concetto stesso di "periferia metropolitana". Questa infatti, andrà ad assumere connotati che — per dimensione e caratteri — non potrà più essere identificata con quegli ambiti destrutturati sorti secondo una logica spontanea, episodica e frammentaria quale quella che si rileva nelle borgate romane. In tal senso, non sarà più pensabile di praticare la semplice "ricucitura" e sarà indispensabile — credo — coniugare interventi di interesse locale (all'interno dei comuni della Città Metropolitana) con la messa a punto di una strategia volta alla pianificazione dell'intero hinterland.

Si tratterà, in sostanza, di contemplare, ancora, interventi di "microchirurgia urbanistica" volti alla riqualificazione di singoli settori urbani; ma di mirare, anche e soprattutto, alla riqualificazione delle periferie con operazioni intimamente legate alla pianificazione dell'intera Città Metropolitana.

Sulla base della "142", quindi, il tradizionale concetto di periferia ed il tradizionale approccio alla sua riqualificazione, denunciano tutta la loro inadeguatezza.

Per "periferia metropolitana", infatti, dovrà intendersi quell'organismo complesso costituito dai sistemi urbani adiacenti a Roma, di cui si dovrà studiare e valutare con grande attenzione la struttura così come questa viene ad articolarsi per insediamenti principali e secondari, per gravitazioni interne ed esterne, per pesi demografici capacità economiche, per le relazioni che vengono a determinarsi fra detti insediamenti e la città maggiore, nonché fra gli insediamenti stessi.



poli occidentali i più graditi agli amministratori romani, raffronti proposti in decine di convegni, che si concludono quasi sempre con l'invito ad imitare le "grandi opere edilizie" delle metropoli occidentali ma non i loro severi principi di subordinazione del traffico automobilistico a quello collettivo.

L'argomento ricorrente a sostegno di questa tendenza, è l'impossibilità di realizzare a Roma — almeno in tempi brevi — una grande rete di "metropolitana", come quelle di Londra, Parigi o New York, città troppo spesso portate a modello per la riorganizzazione urbana di Roma.

Se ciò è certamente vero, è anche vero che a Roma — come in molte altre città italiane — le sedi stradali esistenti non sono più sufficienti per essere utilizzate contemporaneamente dal traffico pubblico e privato, da pedoni e bus turistici, da taxi e biciclette, come ha dimostrato con eloquenti grafici durante un recente convegno all'Inarch il prof. Winkler, il noto autore del piano per il centro storico di Monaco di Baviera.

Malgrado ciò non mancano proposte, programmi e finanziamenti per la riorganizzazione sia del traffico urbano che di quello metropolitano dell'area romana, a partire dal "Progetto integrato dei trasporti" (1), che si pone ambiziosi obiettivi mettendo sullo stesso piano trasporti pubblici e privati.

Così probabilmente le opere di ristrutturazione delle quattro autostrade, delle sedici strade radiali e del raccordo anulare che le collega (che bene o male fanno parte di una rete di viabilità extraurbana terza al mondo dopo quelle americana e tedesca) sottrarranno finanziamenti ed energie alla ristrutturazione delle sei linee ferro-

viarie delle FF.SS., delle tre linee in concessione e dell'anello che dovrebbe collegarle (che sono ad uno stato di funzionalità di poco superiore di quello delle ferrovie thailandesi).

Se il "Progetto integrato" si basa sul principio della coesistenza di diversi sistemi di mobilità fra loro difficilmente integrabili, la sua disorganica attuazione sta seguendo la prassi di quella delle opere di viabilità attuate per i Mondiali ed attuabili con i finanziamenti della legge per Roma-Capitale, lasciandoci immaginare una Roma del 2000 dotata di pregevoli "pezzi" di autostrade urbane, tramvie, piste ciclabili, stazioni intermodali, che non fanno parte di alcun Piano urbanistico.

Perfino fra le 1700 delibere approvate nella tradizionale seduta di fine anno del Consiglio Comunale di Roma, è previsto lo studio di tre "pezzi" di tramvie lungo la Nomentana, la Trionfale e la Portuense, utilizzando i dieci miliardi di finanziamento specifico previsti dalla legge su Roma-Capitale.

È quindi la mancanza di una pianificazione urbanistica organica — in una città che viene ancora gestita attraverso un Piano regolatore vecchio di trent'anni — la vera causa della mancata riorganizzazione di un sistema di mobilità urbana, che consenta ai romani di muoversi, se non come gli abitanti di Tokyo, almeno come quelli di Bangkok o Luanda.

Ed è la stessa mancanza di pianificazione urbanistica che impedisce di riconoscere la potenzialità di "luoghi centrali urbani" che molti nodi o stazioni del trasporto pubblico potrebbero avere.

Proprio per questo il raffronto con i "casi-limite" illustrati potrebbe aiutarci a comprendere meglio i reali problemi del traffico romano ed a convincerci

che nelle città contemporanee e nelle più diverse condizioni ambientali, è sempre un sistema unico di trasporti collettivi a garantire la mobilità urbana, purché naturalmente il traffico automobilistico gli sia subordinato.

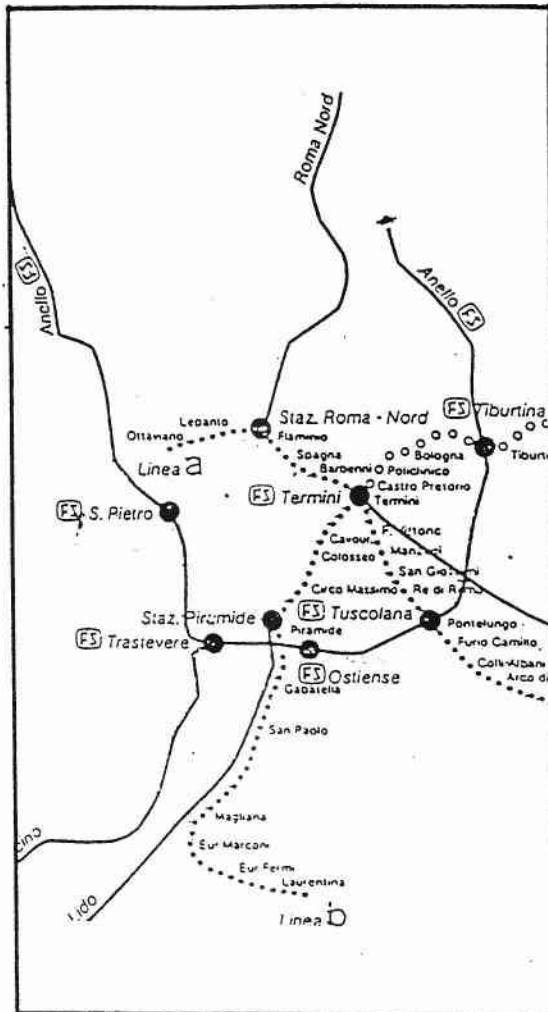
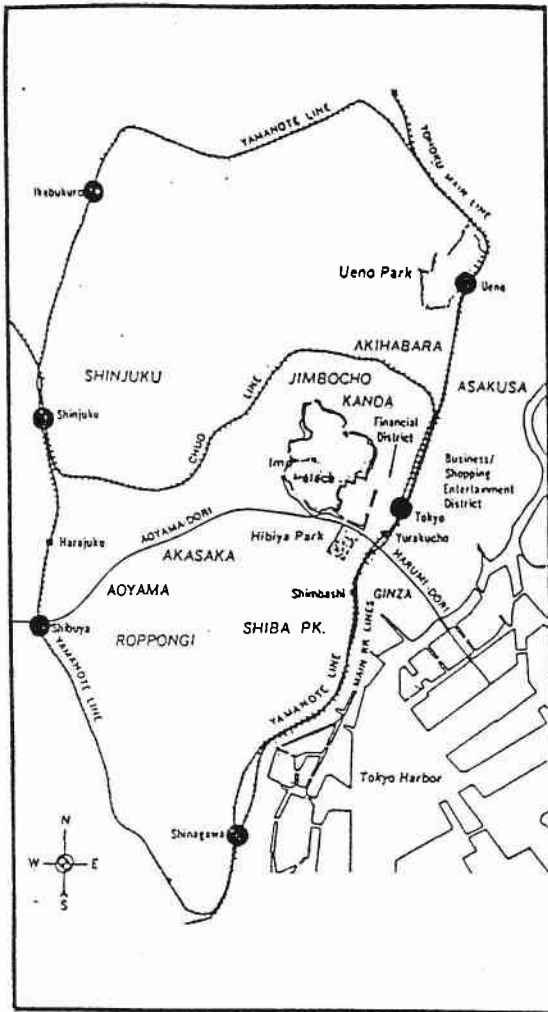
Non a caso perfino l'amministrazione di Los Angeles — la "metropoli limite" americana in cui ci si può muovere solo in automobile — ha da alcuni anni ribaltato la propria politica dei trasporti, dando attuazione ad una vasta rete di "metropolitana", di cui è da poco entrata in funzione la prima linea.

Proprio dal raffronto con i "casi limite" ci si potrebbe peraltro convincere che a Roma non mancano affatto le condizioni per realizzare un organico "sistema integrato di mobilità collettiva" (basato sulla riorganizzazione dei trasporti pubblici, del traffico pedonale e di servizio che sono tra loro compatibili) sia nell'area centrale che nei settori periferici.

Potrebbe offrire un utile occasione di avviare correttamente una tale ipotesi di studio l'entrata in vigore della legge 142/90 sulla riforma delle autonomie locali, che presuppone l'articolazione della conurbazione romana in più "settori urbani" autosufficienti.

Proprio l'anello ferroviario di Roma rappresenta d'altra parte — come Yamanote di Tokyo — il luogo dei punti più significativi di ciascuno dei cinque settori urbani periferici in cui potrebbe essere suddivisa Roma.

È molto probabile infatti che le stazioni Tiburtina, Tuscolana, Ostiense, Trastevere (ma anche quelle minori dei settori nord ed ovest) possano entrare a far parte dei "sistemi di luoghi centrali" dei nuovi settori urbani, come la piazza della stazione di qualunque città di medie dimensioni.



L'anello ferroviario Yamanote di Tokio (a sinistra) e l'anello ferroviario di Roma (a destra)

Ed è molto probabile che, qualora fosse riservata alle "reti urbane di mobilità collettiva" di ciascun settore il solo 10% delle strade esistenti — scelte fra quelle che corrispondono ai "luoghi centrali" esistenti o potenziali — esse potrebbero costituire l'ossatura, dalla quale avviare i processi di riqualificazione dell'ambiente urbano, soprattutto nei settori periferici.

È infatti fuori dubbio che su una rete di trasporti pubblici con sedi riservate, la velocità dei mezzi sarebbe (secondo gli stessi tecnici del traffico) dalle due alle cinque volte superiore rispetto a quella sulle attuali strade ad uso promiscuo e quindi molto

maggiori le "frequenze" e molto minore l'"affollamento".

È peraltro molto probabile che, a queste condizioni, si determinerebbe uno spontaneo trasferimento di utenza dal trasporto privato a quello pubblico, che sarebbe in grado di assorbirlo quasi nella sua totalità, semplicemente aumentando il numero dei mezzi.

Se si considera che il limite massimo di frequenza dei convogli sulle reti ferroviarie e di "metropolitana" giapponesi (un passaggio al minuto) è di dieci volte superiore alla frequenza media di un autobus romano, si può ragionevolmente supporre che l'entrata in funzione di una rete urbana di tra-

sporti pubblici su sedi riservate convincerebbe la maggior parte dei romani a rinunciare all'uso indiscriminato dell'automobile.

È appunto quanto fanno i giapponesi, gli angolani ed i thailandesi ed in una certa misura anche gli abitanti delle grandi metropoli occidentali dotate di "metropolitana".

È questa probabilmente la condizione necessaria — e forse sufficiente — per avviare anche a Roma i processi di riqualificazione dell'ambiente urbano e di costruzione di una moderna capitale, partendo dal suo più grave e incombente problema.

Massimo Giacometti

*di*



## **NUOVO SCENARIO URBANISTICO: L'AREA METROPOLITANA DI ROMA**

### **LO SCENARIO NEGATIVO**

Area metropolitana è termine che di per sè INDUCE al pensare meno piccolo, più dilatato. Al limite, al come nel villaggio globale in essere le caratteristiche di questo nocciolo di antica nascita possano ricollocarsi attivamente. E' una verifica sullo stato e sulle prospettive di sviluppo delle VALENZE CIVICHE nella dimensione metropolitana.

Questo credo è il valore che permette di ripresentarsi attivi, la piattaforma su cui costruire, attraverso sviluppo o stabilità, la nostra presenza in questa autocontrastante Europa.

Si profila necessaria una verifica sul rapporto fra fisionomia stabilizzata del luogo Roma e dello SPAZIO LAZIO e le caratteristiche comportamentali dell'uomo che questo nostro tempo induce. Il nostro è un momento di innovazione subdolamente robusta, quasi sotterranea, che si sta caratterizzando nel passaggio da cura e innovazione di parti-oggetti con potere, a innovazione di RETI DI RAPPORTO, di tessiture operative. E' questa la ragione che privilegia il neo-protagonismo del territorio. Ed è anche la ragione della Legge 142.

Il post-industriale sembra abbia deciso di dedicarsi ad una riorganizzazione dei grandi spazi per ridare fisionomia pertinente alla terra. L'abbiamo guardata troppo a lungo solo dal basso, non vedendo più né le sue preziosità, né l'eccesso dei nostri vandalismi.

E' un tempo di fisionomie alla scala del geografico, oltrechè, come sempre, alla scala dei noccioli. Ma ritraendo lo zoom, quale è la fisionomia attuale di questo nocciolo antico? Già, è la sostanza del nocciolo che fisionomizza l'intera cellula, nel nostro caso l'AREA METROPOLITANA. Anche se è logico ammettere che i lembi esterni dell'Area assumano linfa dal contatto con altre Aree, credo si concordi sulla preminenza dimensionale e simbolica del centro romano.

Roma è anche LAZIO. Roma è ancora Europa. Non è dimensione evitabile. Ma Roma oggi, chi è?

E' occasione di overdose di ossido di carbonio e di splendidi incontri con il nostro passato. E' difficile sintetizzare il positivo da coagulare in programma.

A Roma sono presenti:

- un maxi sistema di difesa burocratica
- un complesso di leggi con sedi diverse che si sterilizzano a vicenda
- il risultato di un complesso di aspirazioni urbanistiche e architettoniche che, nate nella pianura del Nord, nel trapianto a Roma hanno perso la dimensione civica a cui tendevano.

Né si prenda per romana l'ultima moda, quella del revival stilistico planimetrico o di facciata. Ha avuto lunga sperimentazione a Mosca e U.S.A. Nemmeno l'Architettura

di ieri, l'Eur, è romana. Lo certificano le straordinarie coincidenze progettuali fra PIACENTINI e SPEER.

A Roma il fisionomico povero importato ha isolato il carattere e la valenza della città antica. A Roma oggi sono poco presenti o assenti molte delle caratterizzazioni giuridiche, finanziarie e culturali che implementano altrove lo scenario post-industriale.

I PIANIFICATORI (di più tipi) avevano perso contatto con il codice antico e non avevano avuto rapporto con quello moderno; hanno solo accresciuto la non fisionomia, come gli ABUSIVI che, ignorando quella legge, hanno messo in piedi quasi un milione di vani. Inutilmente.

Dopo 1/2 secolo in cui ha prevalso la cancerogena macchia d'olio, appena sollevata da 2 o 3 operosità eccezionali, realizzate nella cultura dell'EVENTO, (Olimpiadi, ecc.) il tema di Roma non è più solo architettonico o urbanistico. A Roma prevale la realtà che è luogo, in gran proporzione, per SUB-CITTADINI. Questa è la realtà a cui rispondere, attraverso 1 o 10 modi: il come ri-trasformarli in cittadini.

I cittadini romani si muovono molto per lavorare e per ritrovare identità. La seconda è attività innaturale. Vanno nel territorio e sono ospiti e si aggirano come ospiti a tempo nell'esterno festoso, barocco del micro-centro, il Centro Storico. Inutilmente. Non è più spazio che può riceverli. Non è loro nemmeno la massificata periferia.

Le grandi risorse archeologiche, i grandi parchi promessi, sono testimonianze quasi mute. Roma ospita turisti e cittadini impoveriti dall'essere entro uno scenario che promette molto e tradisce quello splendore nella gestione del quotidiano. Roma deve rispondere a questo, con delle preclusioni.

Milano e Francoforte si possono assomigliare. Roma non può perdere altra residua fisionomia; se si accetta, milanesata o franfortiana, finirà per diventare un Cairo con più qualità edilizia, un po' più di servizi e un più alto costo in ogni settore. La qualità Roma deve alimentare positivamente il COSTUME CIVICO.

Ora Roma appartiene al livello di COSTO caratteristico dei paesi ricchi e industrializzati, in ogni settore; dal mq. residenziale, al direzionale, a quello della mano d'opera, dei ristoranti, ecc. Appartiene al livello di confort e servizi, ad una fascia intermedia, ma molto vicina, a quella dei paesi che hanno appena superato la definizione "in via di sviluppo".

E' ampio il divario fra potenzialità del mutamento, di trends nella gestione del territorio e assetto legislativo-culturale. A Roma il trend post-industriale verso il decentramento è implementato dal basso, dall'energia del bisogno. Fra questi trends e i contenuti di visione e programma, che danno forza reale a qualsiasi tipo di governo, non vi è relazione. Anzi dal dopoguerra forse non si è nemmeno governato a Roma.

Ma il trend è in atto, è reale il decentramento. E' la ragione chiave per rendere la legge 142 Progetto. Sì, esistono timori: recessione, decrescita necessaria del produttivo, aumento di invocazioni conservatrici a fermare tutto.

Quanto sopra descrive parte dello SCENARIO NEGATIVO, che è parte del più generale ritardo italiano in questo settore.

## I FATTORI DEL CAMBIAMENTO

### Il ritardo legislativo-culturale italiano nella gestione del territorio

In Italia sono stati accolti e nutriti alcuni fattori di cambiamento: l'aumento dell'uso dell'automobile e del trasporto su strada e l'occupazione del territorio suburbano da parte del terziario, residenziale e manifatturiero in nuclei separati. Questa occupazione sta accadendo senza determinare tipologie nuove e senza tensioni alla concentrazione in polarità organizzate. Anche le attrezzature per il ludico si stanno attestando nel territorio. Il tutto sta accadendo isolatamente. La attuale nuova dispersione di punti di interesse sta aumentando le occasioni di pendolarismo, caoticamente.

Il pensare progettualmente la neo concentrazione poli-funzionale necessaria, il dimensionamento della loro massa critica, ecc. è ancora da attivare. Queste sono le condizioni in progressiva espansione da affrontare con un nuovo tipo di PROGETTO.

Il titolo generale può essere: dimensionamento e qualificazione funzionale delle MULTIPOLARITA' TERRITORIALI. Sul tema della Multipolarità non credo si discuta più. La vitalità di vari centri laziali sta realizzando con più vigore e in condizioni di maggiore confort che il Centro. Il dramma è che lo stanno realizzando, peggiorandosi, in quanto ancora COPIAMO l'idea di Città.

Il mezzo preminente da usare è l'attenzione verso la ricerca del neo-TIPOLOGICO che possa sia fermare l'attuale amorfo, caotico, semifunzionale fiorire di iniziative isolate, sia fermare il degrado progressivo che sta investendo i nuclei di VALORE TIPOLOGICO ANTICO di cui il Lazio è RICCO.

Il sopra detto deve affrontare due grosse difficoltà, di cui una è ultimamente indicata quale nemico pubblico, l'automobile.

1 - il problema dei mezzi della mobilità

2 - il tipo di governo adatto a coordinare le Risorse

Qui per risorse si intendono anche due realtà fra loro distanti: risorse naturalistiche, e archeologiche e risorse finanziarie, sia pubbliche che private. Accenno appena che sarebbe anche logico aggiungere un terzo elemento: il rapporto fra energia e valori (molti VALORI non-urbani sono illogicamente deprezzati).

Il termine "tipo di governo" forse dovrebbe essere perentoriamente cambiato in AUTORITA' COORDINANTE. Autorità coordinante non settori metropolitani omogenei ma settori di differenze integrate. Il tipo o i tipi di governo attuali dovrebbero forse presiedere al collegamento di questi ambiti diversificati. Va ricordato che oggi il tema "AMBITI" è aperto, quasi non definibile.

Il luogo ove il ritardo italiano è più evidente è nell'aggiornamento e nell'innovazione delle tipologie. I fattori di cambiamento vengono accolti in tipologie adeguate o degenerano quelle esistenti. Ci sono delle scusanti al nostro contemporaneo recuperare il passato in repliche e slogan.

La realtà Roma, nel tema, autorizza anche questo. Roma fu anche maestra e dispensatrice del tipologico nell'insediamento umano. Anzi ci fu concordanza

pressoché integrale fra l'idea di NORMA per la Società e la costruzione del suo riflesso nel codice tipologico che ebbe a diffondere nel mondo.

Il NEO-TIPOLOGICO non dico che è necessario, dico prima che è tema dimenticato. Da ieri da noi prevale la prassi della sola elaborazione. Noi abitiamo questa accettazione: la Scienza innova, la Cultura elabora, manipola. In parte a ragione. Ma non nel nostro tema.

Nell'intrattenerci attorno al tema città-territorio ci dobbiamo confrontare con vari dati fra loro divaricanti: la diffusa richiesta di conservare intatti, adibiti al solo godimento estetico e ludico, vasti scenari paesaggistici e dall'altra parte la evidente necessità di migliorare il livello di confort operativo degli individui, che è anche energeticamente dispendioso. E' in atto una contraddizione fra due scale fra loro incompatibili.

Il tipologico della scala territoriale, nel nostro paese, ha raggiunto una codificazione 2500 o 3000 anni fa. Subì un sovvertimento nel periodo medievale. Le ragioni della paura restrinsero mobilità e produzione. Divenne norma la micro città chiusa. Era sempre l'uomo la ragione del cambiamento. Ora sembra le ragioni siano due: da parte dell'uomo e da parte del territorio. Non esiste ancora giurisdizione che sappia conciliare le due richieste. Né il riferimento al tipologico urbano è più invocabile.

Il tipologico urbano, con differenze di più o meno ordine geometrico, ha espresso vitalità da tempi lontani. Da quel tempo fino a ieri si è elaborato felicemente sul codice del tipologico urbano antico. Non ha retto alla maxi-dimensione espansiva, non ha retto all'invasione dell'automobile e altro.

Le città di cui mitizziamo le virtù sociologiche erano entità aggreganti 30.000/50.000 persone. Ora sono conurbazioni, non più città. (Nel '500, la Russia esprimeva una popolazione di 14 milioni, 2 milioni in meno della contemporanea conurbazione Mosca).

Da ieri l'operare si è suddiviso in due livelli: tenace, chiusa conservazione da una parte, e, dall'altra, degrado espresso in degenerazione tipologica. L'ammasso urbano senza fisionomia è il risultato di questo oscuramento.

La colpa! L'assalto dell'innovativo prodotto dalla Scienza e promosso dal bisogno di più libertà, di più occasioni di confort da parte dell'uomo che non dobbiamo vergognarci di connotare come moderno.

E' in atto la fase di transizione fra la tradizione della città compatta e chiusa verso una situazione metropolitana che non ha ancora trovato in Italia una sistemica integrata. I movimenti residenziali verso l'esterno della città derivano ancora e solo da convenienze particolari, come pure le varie iniziative particolari dell'industria e del terziario avanzato.

Da Noi il tipo di governo e di tassazione è quello di prima. I disguidi con il progredire di questa tendenza possono aumentare.

Per affrontare uno SCENARIO POSITIVO si deve essere innovativi:

- nel tipo di GOVERNO
- nel sistema dei finanziamenti
- nell'approccio progettuale che incentra nel RINNOVAMENTO TIPOLOGICO la possibilità di coordinare positivamente il mutamento in atto.

Noi siamo attivi nel cambiamento, nell'uso quotidiano di mezzi e dimensioni territoriali. Non lo siamo nell'adeguamento del codice tipologico.

Ogni fase della Civiltà si distingue, si esprime attraverso una specifica spazialità territoriale. L'uomo moderno sta riassumendo in questo settore modi e dimensioni che furono quelle del prima dell'avvento dell'agricoltura. Già, nemmeno noi abbiamo più agricoltura. Levi Strauss ci disse che in quel tempo il fabbisogno territoriale per ogni individuo (e quindi la sua mobilità) era elevatissimo: 2 chilometri quadrati a persona. L'uomo moderno tende ad assomigliare agli uccelli come mobilità. (Un grifone si definisce un'area di circa 400 chilometri quadrati). L'uomo moderno usa una dimensione superiore, ma non la domina. Già, non ha evoluto il tipologico coerente, necessario alla nuova spazialità.

Il tipologico realizza la struttura che SEGNA in senso antropologico lo spazio per la Società. Se non c'è concordanza concreta fra TIPOLOGICO e comportamento, l'uomo deve subire in qualche misura il senso dello sradicamento, della non appartenenza. La terra è sì madre, ma pone delle condizioni per continuare ad esserlo.

Il sopra detto per dire che il tipologico nell'insediamento umano va continuamente rivisitato INNOVATIVAMENTE. E' il mezzo per realizzare la saldatura attiva fra i VALORI DELLA STABILITA' e i VALORI DELLO SVILUPPO. Promuovere il neo-tipologico non significa disprezzare acriticamente il tipologico antico.

Va raggiunta la lucidità critica che distingue, per esempio, il tipologico urbano antico dal presunto e degenerato para-tipologico di ieri e oggi.

Nel secondo dopoguerra, in tutti i paesi industrializzati si è realizzato un drastico cambiamento nell'uso del territorio. Il cambiamento si è espresso ignorando sia l'Accademia che la Pianificazione, attraverso l'abbassamento della densità urbana, l'aumento abnorme della diffusione dell'automobile e una progressiva decentralizzazione della residenza e dei luoghi di lavoro. Il pattern del cambiamento non è stato solo alimentato dai disguidi, dalle negatività che la Città esprime in inquinamento, traffico paralizzato ecc. E' soprattutto alimentato dai cambiamenti strutturali in vari settori:

1. Lo spazio ufficio è diventato la fabbrica del futuro: il 60% cento dei nuovi lavori richiede spazio ufficio. In USA lo spazio ufficio costruito dal 1978 al 1985 è stato di 1 miliardo e un milione di piedi quadrati.
2. Il declino del numero di lavori industriali. Prendo gli USA come riferimento di questo trend:
  - nel 1920 l'industriale rappresentava 1/3 di tutti i lavori
  - nel 1980 l'industriale rappresentava 1/6 di tutti i lavori
  - nel 2000 si prevede sia 1/10

I due punti riflettono il grande cambio nel settore della produzione: il passaggio da manifattura a produzione di servizi e knowledge base. I due fenomeni si sommano, come effetto, al grande processo di miniaturizzazione in atto nell'Industria. Questo processo si è concretizzato nella nascita di tipologie aggregative dei luoghi del lavoro completamente innovative: DISTRETTI INDUSTRIALI e PARCHI

TECNOLOGICI. In Inghilterra sono stati elaborati programmi per Parchi tecnologici di più tipi, forse 12.

3. Il cambio nel sistema dei trasporti: il passaggio da ferrovia a camion, il camion realizza il porta a porta.
4. E' stato favorito il pendolarismo via auto piuttosto che il trasporto di massa.
5. Sono state individuate delle nuove tipologie nel settore della distribuzione:  
lo SHOPPING CENTER SUBURBANO  
gli SHOPPING CENTER REGIONALI

L'evoluzione dei Centri Commerciali ha permesso una integrazione fra grande e piccolo commercio ed il recupero di parte dell'Artigianato. Soprattutto ha realizzato spazi socialmente attivanti, un mix fra antiche terme romane e piazze. Qualcuno potrebbe dire che le varie PLAZA e GALLERIE americane hanno sostituito la forza di coagulo sociale delle Chiese. Spazi coperti di 400 metri x 50 su cui si affacciano occasioni di sport-ristorazione e shopping sono realtà che inducono una idea diversa di aggregazione sociologica.

6. L'avanzata delle telecomunicazioni.

Questo è il dato scatenante. Mentre l'automobile velocizza, l'informatica annulla alcune distanze. La principale nuova tipologia in questo settore: il TELEPORTO.

Questi ed altri fattori realizzano le condizioni per l'estensione metropolitana. Molti piccoli paesi europei, di fatto, sono già integralmente una somma di aree metropolitane (SVIZZERA).

L'estensione del fenomeno è vastissima negli Stati Uniti, in misura diversa ma efficace in Germania e Inghilterra, luoghi dove il suburbano ha sempre avuto valore. Negli Stati Uniti si è esteso il numero delle nuove tipologie che accolgono l'innovativo nel settore del commercio, del lavoro, ed è in costante lenta mutazione la tipologia dei luoghi di aggregazione. Alberghi e Sistemi congressuali praticamente coincidono in molti casi.

Le creazioni di grandi spazi coperti circondati da servizi e densità multifunzionale e facilità di parcheggi, realizzano i NOCCIOLI SOCIOLOGICI che permettono in senso positivo la gestione della decentrazione metropolitana. Il deflusso urbano associato alle varie ragioni di crescita si sta esprimendo in uno specifico tema tipologico: gli URBAN VILLAGE, (U.S.A.).

In nessun Paese industrializzato è stata ancora raggiunta una codificazione. Ma una ricerca attiva, programmatica è in atto e sta elaborando sulla massa di servizi per il confort quotidiano.

E' stato ormai approvato che queste masse critiche sono raggiungibili ad un livello dimensionale molto inferiore a quello della città classica. I cittadini amano la città per le concentrazioni di servizi che offre. Se cade questa condizione, si apre un avvenire diverso. Le concentrazioni multifunzionali nel territorio trasformeranno la città anche in Italia.

## **SI PUO' RIPARLARE DI PROGETTO?**

Riconvergendo sul tema centrale, la nostra cultura sembra convenire su alcuni termini:

- MULTIPOLARITA' TERRITORIALE
- VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE
- RISPARMIO ENERGETICO
- AUMENTO DI CONFORT

In questa sede si ritiene che il PROGETTO sia, dopo tanta frequentazione di ironia e debole pensiero, il mezzo per ricoagulare negatività e positività ambite.

Chi si offende a sentire il termine progetto, facendolo coincidere con acritica fiducia nel termine Progresso o nel gigantismo, è in malafede. Il PROGETTO è il mezzo per coagulare in programma reale i termini sopraelencati. Progetto significa soprattutto dare programma alle ambizioni che intendono annullare carenze ed è il prodotto, onde essere reale, di contributi interdisciplinari e coagulo indirizzato delle istanze della maggioranza, anche quella che per x ragioni non sa più cosa chiedere.

Oggi qui non è il momento per entrare nel progetto, siamo troppo soli. Qui lo si dichiara necessario! Ma è possibile immaginare; immaginare uno scenario che realizzi il passaggio da sub-cittadini a cittadini metropolitani ed il passaggio da spazio di società industriale attardata a Spazio che accolga la modernità come mezzo per arricchire la qualità del quotidiano, non deprimendo, ma rivalorizzando lo stupendo scenario naturale e costruito che antiche mani generose ci hanno consegnato.

## **LO SCENARIO PER L'AREA METROPOLITANA**

I temi da pensare progettualmente sono:

- rapporto ROMA dopo SDO - verso area metropolitana
- rapporto AREA METROPOLITANA - verso attivazione con altre aree metropolitane (deve nascere una coscienza che accolga un livello di relazioni interregionali)
- rapporto LAZIO - verso Bacino Mediterraneo
- rapporto ROMA e LAZIO - verso Europa.

A questi titoli va aggiunto un elenco di necessità-possibilità che possono trasformarsi in GIACIMENTO a cui attingere progressivamente nel tempo per attivare, diversificando, le diverse fisionomie che possono contribuire alla nuova fisionomia dell'Area Metropolitana. Per esempio:

- DISTRIBUZIONE CENTRI DI ACCOGLIENZA NEL TERRITORIO
- DISTRIBUZIONE CENTRI UNIVERSITARI NEL TERRITORIO
- DISTRIBUZIONE CENTRI RIATTIVAZIONE AGRICOLA

A questi due elenchi è obbligatorio far seguire un tema che sensibilità pubblica, nuova coscienza di valori ha reso presenza da attivare non solo come difesa ma anche come progetto: l'attivazione delle risorse di più tipi sparse nel territorio laziale.

## **IL RAPPORTO ROMA DOPO S.D.O. - AREA METROPOLITANA**

E' il tema, fra l'altro, di QUANTO ROMA deve concedere al territorio ed il COME il TERRITORIO DEVE CONFORMARSI PER RICEVERE.

Il tema dell'AREA METROPOLITANA impone una rivisitazione critica dei mezzi e tendenze pianificatorie finora impiegate. I normali riferimenti guida, sia formali che funzionali non possono sovrintendere alle necessariamente complesse operazioni di integrazione fra "parti negative esistenti" e parti da programmare e promuovere. Queste ultime non sono soggetti di tipologie storicizzate, sono tipologie in evoluzione che, per il momento, accolgono MALE la mutazione di comportamento dettata dall'enorme sviluppo dei mezzi della MOBILITA', dall'INFORMATICA e più in generale dalla mutazione in atto del quadro economico e sociale di Roma e Lazio. E' dalla lettura attenta di queste tendenze che si può delineare lo scenario da cui ricavare prospettive di intervento ed un relativo criterio di PRIORITA' degli interventi.

I temi del dissesto dell'insediamento periferico romano sono vari:

1. errata neo-distribuzione nel territorio periferico di luoghi di lavoro e residenza separati;
2. non accoglimento "ufficiale" del lavoro non-istituzionalizzato (economia sommersa - camuffamento tipologico);
3. mancanza di Servizi Sociali INTEGRATI;
4. SUPER-AFFOLLAMENTO dell'ISTITUZIONALE e del DIDATTICO nella CITTA' centrale.

La parzialità del settore di programma S.D.O., "ALLEGGERIRE IL CENTRO STORICO", deve essere affrontata. La città è cresciuta in vari modi, oggi sa evidenziare comportamenti e necessità. E' il segno che il "PROGETTO" deve CONTINUARE. In sintesi, si ritiene che l'elaborazione progettuale per il DOPO-SDO a Roma debba privilegiare i seguenti punti:

1. analisi che indichi il settore del territorio ove Roma possa oltre a esportare, accogliere dalle nuove infrastrutturazioni;
2. revisione della rete viaria primaria per accogliere la positività offerta dalla grande nuova strutturazione viaria dello SDO e del programma di estensione della rete della Metro;
3. affrontare il tema della PEDONALITA' ATTREZZATA per gli ambiti interni ricchi di polivalenza;
4. ridistribuzione e completamento di insediamenti OPERATIVI in aree urbane a carattere forte, onde completare una organica inter-azione fra POLI MULTIFUNZIONALI;
5. recupero e inserimento di TIPOLOGIE INNOVATIVE che non hanno trovato spazio nei programmi PRE-SDO e che, come confermato dallo sviluppo di altre città europee, si sono dimostrate efficaci;
6. recupero delle valenze urbane sommerse e "IMMAGAZZINATE";
7. coordinare le quantità edilizie "accadute" fuori piano.



Il tema della città non è più solo di crescita o controllo della stessa, o viabilità efficiente. E' soprattutto, ora, nel tema della QUALITA' che è tema da affrontare elevando il grado di fluidità fra le parti, la riduzione del pendolarismo attraverso la ridistribuzione degli ambiti operativi e l'assorbimento delle risorse, ARCHEOLOGIA e PARCHI elevati a sistema usufruibile. In questo quadro chiaramente rientra il programma di ampliamento delle STRUTTURE di ACCOGLIENZA, rendendole parte di un SISTEMA COLLEGATO.

Per prefigurare relazioni attive fra città e territorio, fra Regione e Città si deve CAMBIARE il luogo di passaggio fra le due entità, appunto la grande informe periferia romana. In quell'ambito vanno affrontate "PROGETTUALMENTE" nuove categorie, o antiche categorie con nuova mentalità. Si devono fluidificare i canali di rapporto fra massa urbana e dispersione territoriale laziale. Si devono definire le aree di STABILITA', un set-aside di un nuovo tipo, e promuovere le aree di sviluppo, non solo rispetto alla centralità di Roma, ma rispetto alla centralità del Lazio in Italia.

## **IL RAPPORTO AREA METROPOLITANA - ITALIA - EUROPA**

Il grande braccio industrializzato verso Sud forse ora trova nel masso urbano romano un impedimento a diluirsi, ad infiltrarsi positivamente verso Nord, nella pianura tiberina, toccando stupende realtà regionali sotto-valorizzate.

Il braccio industrializzato verso Nord può rivelarsi, crescendo, tipologicamente nuovo. Non un duro asse di improbabile sviluppo industriale ma l'asse diagrammatico di una tessitura multipolare che assorba il preesistente ELEVANDONE VALORE e distribuisca le nuove funzioni in un sistema aperto che tende a realizzare INTEGRAZIONE fra antico e contemporaneo. Abbiamo a disposizione potenzialità nuove.

Il giovane seduto nella sua stanza al TIBURTINO e quello a CIVITA hanno la stessa possibilità di interessarsi dei prodotti di Tokio o Amburgo. La silenziosa ma onnipervadente potenza informatica che può tessere rapporti, sconoscendo qualsiasi forma di confine, è già sopra le nostre teste. Quante realtà consolidate annulla l'Informatica.

Sorrìdo al pensiero che le legge 142 ci induca a pensarci realmente quali cittadini metropolitani. E' un invito a sognare? Forse è solo buonsenso. Per esempio pensare il nostro sistema universitario liberato dalla attuale iper-compressione iper-urbana.

Quante sedi di valore esistono già nel territorio laziale, quante ore di pendolarismo riciclate in ore di conoscenza! Qualcuno potrebbe anche scoprire che esiste ancora qualche residuo di Agricoltura.

Il Lazio è il perno della strutturale differenza fra Nord e Sud. Il Lazio è il luogo che ancora dispone di aree pianeggianti servite da linee infrastrutturali forti. Di fronte al ripiegamento verso qualificazione, alla saturazione delle aree nordiche italiane, le aree laziali assumono valore particolare essendo già dotate di un ASSE implicito (ROMA-FROSINONE) di notevole potenzialità.

Il corrispondente dell'Asse a Sud, da potenziare sul lato Nord di Roma, potrebbe essere l'attivatore di un processo di riequilibrio generale italiano.

## LE SPECIFICHE DI PROGRAMMA PER LO SCENARIO METROPOLITANO

Si potrebbe sintetizzare:

1. Accoglimento programmato dei mutamenti di mezzi e comportamenti
2. Rilancio dei valori finora "SOMMERSI" che comunque costituiscono la base indispensabile su cui agire: i valori del territorio.

Ritengo che una specificazione delle condizioni di intervento sia utile non quale programma meta-progettuale effettivo, ma per indicare la gamma e l'estensione degli interventi necessari:

1. Riassorbire in parte il negativo prodotto dal dopoguerra ad oggi in vari settori:
  - distribuzione delle attrezzature produttive
  - costruzione di rete viaria
  - dilatazione senza carattere di insediamenti qualificati
  - mancata distribuzione a rete di servizi sociali.
2. Incentivare il rinnovo tipologico, accogliendo ed indirizzando i mutamenti spontanei specialmente nei settori della distribuzione commerciale e nel raggruppamento misto del terziario.
3. Incentivare la rifondazione di attività agricole ed artigianali in rapporto alle caratteristiche e qualità del LUOGO.
4. Determinare dei livelli di organicità funzionale e dimensionale (che variano fra loro; per esempio quelli delle aree montane da quelli in pianura o aree collinari) degli insediamenti minori.
5. Incentivare un piano di ri-assemblamento delle UNITA' RESIDENZIALI insufficienti a costituirsi in ORGANISMO (in più sensi) e proporre la ri-determinazione di ENTITA' RESIDENZIALI a funzioni integrate. La dimensione dell'organismo residenziale, oltre una base minima, deve essere funzione del rapporto fra RISORSE locali, strutture per l'OPEROSITA', e tipo di spaziature fisiche, lette non in senso solo fisico ma fisico-progettuale. La progettualità, quale realizzazione-risposta alle offerte e potenzialità di finanziamento, diventa il vero parametro risolutore.
6. Distribuzione nel territorio di AMBITI POLIFUNZIONALI isolati o adeguatamente inseriti in Insediamenti esistenti che possano dotare lo spazio NON URBANO di categorie e spaziature e funzionalità caratteristiche dei Centri ad alta densità. Lo scadimento della dicotomia CITTA'-CAMPAGNA, per ora, ha aperto lo scenario del mutamento verso una soluzione di TERRITORIO URBANIZZATO. Le previsioni prefigurano una estensione della concentrazione para-urbana. Lo studio della PCC (Population Crisis Committee) prevede che nell'anno 2000 metà della popolazione mondiale vivrà in città/metropoli. Il tema quindi è il lavoro progettuale e programmatico per difendere in parte e realizzare dall'altra, le differenze fra TERRITORIO URBANIZZATO con QUALITA' o SENZA QUALITA'. Questo lavoro non può impersiarsi sulla difensiva. Deve accettare la sfida della elaborazione tipologica e l'accoglimento verso il PROGETTO dei comportamenti già in atto.

7. Rivitalizzazione delle grandi linee che strutturano il traffico veicolare nella regione Lazio.
8. Recupero delle RISORSE - ARCHEOLOGICHE - AMBIENTALI. E' il tema più complesso in quanto è realizzabile solo attraverso interconnessioni che si saldino a punti di grande coagulo, capaci di attrarre grandi numeri di visitatori ed un numero discreto di operatori fissi o rotanti. L'archeologico ed il ludico, il ludico e il godibile valore paesaggistico, le Strutture di informazione e le strutture di attivazione, queste ultime e le strutture per l'ACCOGLIENZA: il tutto in un contesto di coordinate strutture per la mobilità veicolare, compresa quella aerea di dimensione regionale, di elevata qualità. Questo è il grande tema che può fisionomizzare l'Italia nel nuovo contesto europeo. Se si tiene conto che l'Italia contiene il 50% di tutte le risorse archeologiche mondiali e della particolare ricchezza del Lazio in questo settore, si può pensare ad uno scenario di incredibile potenzialità. Quindi è programmabile una serie di parchi per complesse strutture dell'ACCOGLIENZA di più tipi che certamente potrebbero sia finanziare il mantenimento di varie culture e caratteristiche ambientali, sia fornire i piccoli Centri laziali di una occasione per valorizzarsi quali Centri di ACCOGLIENZA residenziale.
9. L'ESTENSIONE nel tempo è il termine che qualificherà il nuovo tipo di progetto per la scala territoriale. Il motore del progetto forse deve essere la INTERAZIONE fra i vari dati o risorse. L'interazione deve confrontare dati noti, quali necessità regresse e qualità e quantità non usa diffuse nel territorio, e soprattutto QUALIFICAZIONE ATTIVA delle risorse naturali per inserirle in un ciclo economico di nuovo tipo. Vale più una 164 Alfa Romeo o una quercia di 100 anni? Oggi è domanda oziosa. Deve diventare domanda pertinente. Di fronte a questo dato che certamente non rientra nella logica corrente di MERCATO e che comunque deve essere INSERITO nei meccanismi finanziari non si vede prospettiva reale per realizzare, se non attivando una centralità progettuale che rovesci la attuale prassi di finanziamento che condiziona il progetto.
10. Ancora: la tesi-Progetto che produce parte del finanziamento, può far emergere valori che non sono ancora RISCOUOTIBILI in quanto nè previsti dalla legge, nè computabili quali PATRIMONIO. In questo settore, la legge non protegge ancora il "bene comune". Una entità di nuovo tipo che PRODUCE progettazione integrata può mettere in moto un meccanismo di scambio di valori in cui i dati naturalistici, archeologici ecc. vengono debitamente pre-quotati.

Sul tema finanziamenti, va rammentato che nel Lazio e a Roma esistono risorse e valori che giustificano il pensare questo aspetto su tre diverse categorie:

1. finanziamento dal centro (Regioni e Stato);
2. finanziamento dall'esterno, dall'Europa;
3. autofinanziamenti - via implicazione organica dell'Imprenditoria privata e dei privati interni (ricordo che molte strutture sociali, altrove, sono realizzate via finanziamento delle Comunità).

## IL POSSIBILE DIAGRAMMA TERRITORIALE

Lo scenario dell'area metropolitana si basa su un PROCESSO di integrazione, di rapporti attivi fra LINEE e PUNTI.

### LE LINEE CHE TESSONO RETI

LE RETI:

- la rete informatica
- la rete stradale
- la rete di collegamento fra risorse esistenti non o sotto impiegate e nuovi insediamenti multifunzionali
- la rete di collegamento fra nuovi insediamenti multifunzionali e nuclei residenziali esistenti.

LE LINEE devono diventare fasce infrastrutturali.

E' auspicabile un salto evolutivo nel disegno delle linee per la Mobilità. Ogni linea a oggi è progettata in sede separata e ognuna occupa la sua porzione lineare di territorio. Le varie linee si sommano a costituirsi in argini, vincoli, separazioni. La soprelevazione e l'accorpamento di più linee della mobilità in fasci di mezzi diversificati per la mobilità, realizzerebbero un risparmio in occupazione di territorio ed un risparmio di gestione.

LINEE e PUNTI REALIZZANO UNA STRUTTURAZIONE A MAGLIA DIREZIONATA che può dare CORPO AD UN ASSE di VALENZA METROPOLITANA che può nel tempo avere significato quale asse nazionale. Tale asse assumerebbe valenza straordinaria nel promuovere una differenza attiva e collegata fra Nord e Sud.

### PUNTI - LE POLARITA' TERRITORIALI

Le polarità territoriali dovrebbero essere costituite dall'aggregazione APERTA del NEO-TIPOLOGICO ed accogliere le funzioni della modernità:

- distribuzione
- luoghi di lavoro di nuovo tipo
- commercio accentrato
- magazzinaggio
- strutture di accoglienza
- strutture sanitarie
- strutture di servizio

Ogni polarità si realizza in una struttura multifunzionale impernata su uno spazio di aggregazione sociale in parte coperto, dove il ludico e culturale di ampia dimensione fungano da nucleo a valenza squisitamente URBANA, dove anche il simbolico, il SEGNICO abbiano prevalenza. Oltre al SENSO URBANO queste polarità devono costituirsi in CENTRALITA' dei SERVIZI INFORMATICI, SANITARI.

Onde realizzare la multifunzionalità integrata debbono costituirsi quali parziali interporti di scambio, dotati di ampie aree di parcheggio. Quindi debbono realizzarsi quale funzione di Riequilibrio del CARENTE nei Centri Consolidati.

Questo nuovo organismo territoriale essenzialmente composto da ambiti residenziali, strutture produttive, ludiche, culturali e per l'ACCOGLIENZA, deve anche configurarsi quale fattore di equilibrio e calmierazione quantitativa nei confronti degli insediamenti esistenti.

Il tema è rilevante. Si deve sperimentare una dimensione dell'insediamento umano che risolva la convivenza fra ingombro dei mezzi della mobilità e residenza, permettendo una RICONQUISTA almeno parziale del patrimonio paesaggio-agricoltura.

A mò di indicazione, suggerita anche da attuazioni in atto nel Nord-Europa, si definisce in 15/20.000 persone una entità ottimale massima. In USA si realizzano complessi sub-urbani più densi. Nel nostro territorio il problema della crescita si basa su due fattori: modesta crescita demografica propria (locale) e flusso migratorio da Roma. E' una dimensione non rilevante ma che diventa costante se si attuerà una politica di NON-CRESCITA degli insediamenti antichi di valore.

Queste polarità possono essere di due categorie: POLARITA' DIRETTORE e POLARITA' DI RELAZIONE

Le POLARITA' DIRETTORE realizzano dei punti di MULTIFUNZIONALITA', tipologicamente innovativi, da programmare nel territorio come elementi di RIORDINO dello Sviluppo e della mobilità.

Facendo riferimento ad esperienze americane, un dimensionamento del raggio di influenza indicabile come media ottimale potrebbe essere di 20/25 chilometri. Va riconquistata l'idea di ri-assemblamento delle unità dell'insediamento umano nel territorio via determinazione o RI-determinazione di ENTITA' residenziali a funzione integrata. (L'insediamento ripensato come ORGANISMO). Le dimensioni di questo organismo neo-tipologico devono emergere quale funzione del rapporto RISORSE NATURALI + SPAZIALITA' SOCIOLOGICA + ECONOMICITA'.

Queste Polarità dovrebbero essere assemblate in nuclei territoriali interposti fra insediamenti esistenti onde realizzare un afflusso e deflusso logico non dispendiosi in tempo di pendolarismo e consumo energetico. Come indicazione di base, queste polarità possono assumere valori quantitativi del peso da 400 a 1.000.000 di metri cubi.

POLARITA' DI RELAZIONE. Polarità di piccole dimensioni da realizzare quali satelliti integrativi del POLIFUNZIONALE necessario in aderenza a insediamenti esistenti.

Queste polarità possono realizzare le estensioni della funzionalità urbana nel territorio e, nell'assorbire parte della impropria congestione funzionale urbana, collaborano al necessario rinnovamento funzionale del maxi-Centro. Questa metodologica d'intervento è la conseguenza di un fondamentale avvenimento culturale ed antropologico: la cessata valenza della città chiusa che testimonia la fine della dicotomia città-campagna a favore di una fusione della città con la campagna e

di una nuova cultura: l'uomo della Regione, urbanizzato ma non servito, al bivio tra 3° mondo e nuova civiltà europea.

Le Polarità territoriali a densità multifunzionale nel rapportarsi con insediamenti e strutture produttive si configurano quali MODULI METROPOLITANI. I moduli metropolitani si costituiscono quali cellule a dimensione variabile che si dimensionano e caratterizzano nel potenziamento delle particolarità "LOCALI" e nell'accoglimento delle funzioni proprie del post-industriale in più sensi: dalle strutture di accoglienza alle sedi per il terziario. Si differenziano quindi fra di loro in quanto si configurano nella razionalizzazione di diversificate caratteristiche esistenti e di progetto. Saranno di volta in volta centri di funzionalità per aree di riscatto, aree di set aside, aree di sviluppo mirato.

I MODULI METROPOLITANI si realizzano quale tessuto progettato sia relazionandosi con l'esterno dell'area metropolitana, sia collegandosi con i MODULI URBANI. I MODULI URBANI realizzano gli ambiti territoriali di passaggio fra densità urbana romana e dimensione territoriale.

Le risorse naturalistiche e archeologiche possono essere elevate a NEO-PROTAGONISTI in questo scenario. Se si attua un piano di PARCHI, collegato con un piano della ACQUE si può ottenere, oltre alla conservazione attiva, un collegamento ludico e culturale alla scala metropolitana fra i vari MODULI.

## **IN DIFESA DELLO SCENARIO PROPOSTO**

1 Nessun insediamento laziale antico dispone della spaziatura necessaria ai mezzi della mobilità e alle contemporanee necessità di aggregazione della gente.

Il neo-radicalamento dell'uomo all'ambiente che in più modi sentiamo necessario, non può ri-attuarsi nelle forme antiche, attraverso un neo-campanilismo nella mitizzata idea che la Piazza, un feticcio stanco, possa riattivare.

I moti aggregativi contemporanei funzionano in parte per fasce di età ed hanno una frequenza rotatoria eccezionale abbinata alle necessità del grande numero. Richiedono spaziature ampie e funzionalmente dense che gli insediamenti antichi possono offrire solo accettandosi non quali luoghi di vita, ma di commercio festaiolo fine settimana. Il che non è reale, nè pagante.

Nel valore della moda migratoria verso insediamenti antichi per trascorrere vacanze settimanali vi è insito anche un grosso pericolo, lo snaturamento delle residue qualità locali. Lo stesso dicasi per altre spaziature. Per esempio quelle necessarie all'automobile. Ricordo che in USA i nuovi insediamenti territoriali per ogni 1000 mq. di spazio ufficio ritengono necessari 1300 mq. di parcheggio.

Nel 1960 in USA gli spostamenti in auto erano del 65%

Nel 1980 in USA gli spostamenti in auto erano del 86% e il trend continua.

L'automobile è fra noi per restare. Comunque il cambio drastico dei mezzi della mobilità è una delle false speranze dei Pianificatori che vedrebbero ridotte le loro attuali problematiche.

Faccio presente che in altre parti del mondo industrializzato, dove il cittadino è più deciso nel combattere per ottenere confort quotidiano, si sta presentando il problema

della carenza di mano d'opera disposta a recarsi negli ingorghi inquinati dei DOWNTOWNS, dei centri urbani.

2 L'osservazione che tali polarità multifunzionali possano detrarre valore a PARTI NOBILI di stupendi insediamenti antichi va immediatamente controbattuta. Il RIUSO, di moda in questi anni, è in gran parte antieconomico e antifunzionale. Lo è di meno nel settore dove il COSTO non deve esser considerato rilevante, il settore della Cultura, che dà valore all'essere all'interno di una fisicità spaziale riferente alla nostra memoria dell'ANTICO.

E' ancora CONSERVAZIONE ATTIVA di parte privilegiata. E' ancora una operazione di difesa. Non si è ancora elaborato sulla possibile e necessaria integrazione fra antico e contemporaneo.

3 Passare dalla conservazione delle parti alla conservazione degli insiemi quali unità tipologiche irripetibili e RIUSABILI nella loro interezza è il tema di questa proposta. Il neo-tipologico proposto per la scala metropolitana non solo difende, ma può elevare il valore in più sensi del TIPOLOGICO ANTICO.

Zagarolo, pensato come cellula completa in sé e integrata in funzionalità da una polarità multifunzionale a 12/15 chilometri di distanza è una ottenibile realtà. Zagarolo abbandonato nella attuale prassi di difesa parziale e crescita burocraticamente complessa ma concettualmente elementare perderà interamente la sua fisionomia di antico insediamento.

E' implicita in questo schema la proposta di NON-CRESCITA degli organismi residenziali antichi che hanno conservato una compattezza fisionomica. La non-crescita significa mantenimento del carattere e non significa parzializzare, imbalsamare, ma dare una specifica nuova dimensione di valore alle caratteristiche positive esistenti.

4 Il movimento moderno in Architettura e una porzione di sciatteria collettiva ha permesso l'ANONIMATO, la non-eloquenza nei pochi spazi costruiti per la Collettività. La gente ha bisogno di SPAZIO COSTRUITO caricato di referente; è una delle poche risorse che incollano, che riuniscono, che fanno sentire al gruppo di essere gruppo. Una Piazza di SPAGNA nella pianura tiberina? Se serve, che sia.

Si ritiene utile allegare come sintesi una nota su un possibile programma di ricerca "progettuale" che rilanci il tema "area metropolitana" e possa fornire dati sia per attivare finanziamenti, sia per PROGETTARE in modo organico il potenziamento delle reti di ferro.

## PROGRAMMA DA SVILUPPARE SU: AREA METROPOLITANA

- Alla base del programma che segue vi sono alcune convenzioni:

- 1) I valori immobiliari e le occasioni operative nel settore sono drasticamente cambiate negli ultimi due anni;
- 2) L'unico interesse certo del Nord-Europa per l'Italia è prioritamente confinato a funzionalità della grande mobilità;
- 3) L'unico strumento "demagogico" attivabile è quello dei servizi pubblici;
- 4) Il risparmio energetico sarà un must-relativo.

La ricerca viene qui intesa come messa in moto di processi che determinano un modo diverso (e ormai possibile) di usare:

il Territorio  
i Contributi - CEE / REGIONI  
le Risorse Locali  
le Alleanze: ACQUA - ENERGIA  
SINDACATI

La ricerca viene qui intesa come:

- A) INDIVIDUAZIONI TEMATICHE
- B) SVILUPPI METROPROGETTUALI CHE OFFRANO MATERIALE DI RAFFRONTO-VERIFICA SULLE TEMATICHE INDIVIDUATE.



## PRIMO PROVVISORIO ELENCO TEMI DI RICERCA:

## (A) RICERCA DEL TIPIZZABILE

Nel programma di raccordo fra :

sistema mobilità e produzione

sistema mobilità e risorse da sviluppare

sistema mobilità e distribuzione o ridistribuzione (PRODOTTI)

sistema mobilità umana nel territorio (fuga dai grandi centri)  
(costo pendolarismo)

## (B) ANALISI E DEFINIZIONE MEZZI E STRUMENTI

Per fluidificazione degli (negli) ambiti intermodali:

nei contesti territoriali

nei contesti urbani

IMPLICITO: definizione mezzi mobilità da potenziare

## (C) RICERCA E DEFINIZIONE CATEGORIE IN SVILUPPO NEL SETTORE IN ITALIA PIU' ARRETRATO (SERVIZI PUBBLICI)

- (con vocazione territoriale) DEFINIZIONE MIX TIPOLOGICO (in senso edile) che può aumentare la funzionalità di un nodo o ambito intermodale (mobilità). Tale mix funzionale può essere "dosato" rispetto a 3 categorie di nodi intermodali:

URBANO DENSO

URBANO LEGGERO

TERRITORIALE

- Una definizione sistematica dei tipi di nodi della mobilità o spazi intermodali.

Una prima definizione da verificare:

SPAZIO INTERMODALE ESTENSIVO

SPAZIO INT. MOD. PARA URBANO

SPAZIO INT. MOD. URBANO

SPAZIO INT. MOD. IN SITUAZIONE ECCEZIONALE

Dalle quattro definizioni tipologiche degli ambiti intermodali, PRODURRE una mappa dell'Italia. Sulla stessa mappa sovrapporre VALORI:

| STORICI

| ARCHEOLOGICI

| PAESAGGISTICI

| PRODUZIONI IN ATTO

| CONDIZIONI PER SVILUPPO PRODUZIONI

## (D) DEFINIZIONI ELEMENTI PER INDIVIDUARE ALLEANZE STRUTTURALI (tema a cui collegarsi "progettualmente", ma realizzato da altre entità).

Recto

(Area metropolitana)

## **UNO SCENARIO POSSIBILE PER L'AREA METROPOLITANA**

L'area metropolitana è un composito di insediamenti molto diversi qualitativamente; essa comprende spazi per l'occupazione, per lo sfruttamento delle risorse limitrofe ed altro, tutti accomunati da una caratteristica negativa: sono dipendenti da Roma.

Questo fenomeno si verifica soprattutto nel settore Nord, l'Alto Lazio, che dipende essenzialmente da Roma ed in piccola parte dall'Umbria. Le ragioni del pendolarismo vanno quindi ricercate nella insufficienza del modello che non ha subito varianti nel tempo.

Il sud di Roma si divide in due: limitrofo e distante. Il limitrofo ha un enorme capacità di posti-lavoro (es. Pomezia 32.000 posti lavoro = 32.000 pendolari) senza possedere strutture adeguate. Il tema da affrontare nell'area metropolitana è quello di un riequilibrio dei fattori occupazionali per ridurre il pendolarismo, per aumentare lo sfruttamento delle risorse locali in più sensi e per diventare sede di nuove iniziative che devono migrare da Roma verso il territorio. Questo "alleggerimento" di attività può a Roma mitigare le carenze strutturali esistenti e migliorare la qualità della vita urbana.

Queste sono le vocazioni possibili del territorio.

Per attuarle il programma richiede complessità. Ne emerge un punto determinante: L'ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DELLA MOBILITA'

La validità nel rendere coincidenti il luogo lavoro e il luogo, via SCAMBIATORE, dei mezzi della mobilità è una caratteristica talmente evidente da non essere mai stata perseguita. Ora è giunto il momento di tentare di attuarla

### **AREA METROPOLITANA**

#### **PRINCIPI DI PROGETTAZIONE NEL TERRITORIO**

Una lettura unificante delle problematiche urbane e quelle sub-urbane indica diversi livelli di necessità che vanno integrati in un programma unico:

#### **PROGETTARE IL TERRITORIO - RIPROGETTARE PARTI DI CITTA'**

Si considerano un unicum le aree urbane consolidate ed il territorio circostante per identificare le valenze esterne da attivare e le valenze interne da ripristinare. Esaurita la scissione città-campagna appare logico progettare specificità che partano dalle attivazioni del luogo più ricco di risorse.

La RIPROGETTAZIONE DEL RAPPORTO CITTA'-TERRITORIO/LAZIALE fondando sull'elevamento del livello di intermodalità, quale ragione di neo-insediamento, di funzionale può contribuire alla nascita dei caratteri di un'area metropolitana. Dalla dicotomia città-campagna all'area metropolitana: città e campagna integrate.

Il tema così impostato si deve articolare nel potenziamento di risorse locali e creazione di nuovi nuclei di produttività.

## SI REALIZZA UN NUOVO RAPPORTO TRA L'URBANO CONSOLIDATO ED IL TERRITORIO.

L'esaurimento del concetto tradizionale di città, l'esaurimento del concetto tradizionale di campagna AVVIENE attraverso un nuovo sistema di relazione tra le parti. Non più pendolarismo o invasioni del fine settimana, ma scambio di prodotto, merci e Know-How.

## GLI STRUMENTI PER FONDARE L'AREA METROPOLITANA PROGETTANDO IL TERRITORIO E RIPROGETTANDO PER PARTI LA CITTA' CONSOLIDATA

I mezzi del progetto area metropolitana.

### Una pianificazione basata sull'intermodalità.

E' privilegiata la crescita dei luoghi già attrezzati o attrezzabili all'intermodalità. La crescita dei poli è basata su una specifica, cioè che essi siano già collegati via ferro e che quindi privilegino un sistema di mobilità mista.

### Il neo tipologico nel territorio.

Non esistono modelli tipologici destinati ad accogliere i nuovi utenti generati dal fenomeno di decrescita urbana (deflusso dalle città). A fronte della deindustrializzazione e dell'abnorme crescita di terziarizzazione appare indispensabile la ri-creazione di luoghi nel territorio atti ad accogliere lavoro ed invertendo la tendenza in atto, capaci di divenire sedi di neo-radicamento produttivo. Ancora, che siano capaci di esprimere una risposta alla enorme richiesta di servizi. La tipologia prevista per realizzare quanto espresso sono gli SCAMBIATORI ATTREZZATI.

### Gli scambiatori

Sono i raccoglitori delle sedi del lavoro nell'area metropolitana, che possono ridurre il pendolarismo quotidiano, selezionando gli spostamenti e aumentando solo quelli "specializzati".

### Moduli

Si evidenzia la potenzialità dell'intorno di Roma attraverso l'elencazione di "moduli metropolitani" cioè entità di valore presenti nel territorio romano. Il semplice elenco evidenzia l'immenso patrimonio che può essere gestito al meglio. Invertendo le tendenze centripete, attuando il miglioramento auspicato nel segno di un nuovo rapporto di interscambio.

## **UNA NUOVA TIPOLOGIA: LO SCAMBIATORE ATTREZZATO**

### SPAZIO INTERMODALE ATTIVO

Organizza il pendolarismo in uno spazio di servizi attrezzati intercettando la mobilità su gomma attraverso autoparchi individuati su aree delle F.S.

Il collegamento con l'area metropolitana avviene attraverso un sistema di trasporto su rotaia usando l'attuale assetto adeguato tecnologicamente.

### SPAZIO DI PRODUZIONE PER RISORSE AMBIENTALI

Organizza e attiva dei circuiti di risorse locali con funzioni atte alla rivalutazione del territorio non gravitante attualmente in forma attiva con l'area metropolitana romana. L'archeologia, le acque, il paesaggio, le architetture dei centri storici sono stati assunti come parametri per definire la localizzazione ed i caratteri degli scambiatori.

### SPAZIO DI PRODUZIONE RISORSE TECNICO-SCIENTIFICHE

Questi scambiatori attrezzati possono attivarsi come versione italiana dell'idea organizzativa del territorio tipo anglo-americano definita nei parchi tecnologici. Nuove funzioni innovative e tecnologicamente avanzate per esaltare le potenzialità territoriali.

### ATTIVITA' PERTINENTI ALLO SCAMBIATORE

I due luoghi di riconversione (dirottamento) investimenti infrastrutturali:

- INTERMODALITA'      - parcheggi (macro)
- mini inter-porto merci
- eliporti
- DIREZIONALE      - sede società private che realizzano programmi di formazione reali rispetto a nuovi trends di occupazione nel territorio (con le dismissioni del pubblico e para-pubblico quanti italiani vanno riciclati?)

Altre attività previste:

- AMBIENTE, sedi monitoraggio e programmazione "locale"
- AGRICOLTURA
- ARTIGIANATO (neo assemblamento)
  - ◆ luogo di accorpamento finanziamenti dispersi a pioggia
  - ◆ relazioni privilegiate (sedi) con industrie straniere ed italiane
- ARTIGIANATO (neo contemporaneo)
- CENTRALI SMISTAMENTO (informazione) TURISMO
- ACCOGLIENZA ALBERGHIERA (transito)
- NEO SANITARIO: DAY-HOSPITAL / EMERGENZE (collegata)
- GRANDE DISTRIBUZIONE
- BANCHE
- NUOVE SEDI DI GIUSTIZIA (in alcuni casi)
- SEDI POLIZIA-CARABINIERI
- SEDE RICICLAGGIO TRASFORMAZIONE RIFIUTI

✓

LE POSSIBILI CONCENTRAZIONI FUNZIONALI NELLO SCAMBIATORE  
ATTIVATRICI DI RISORSE NEL TERRITORIO

**Centro di produzione artigianale**

Le attività artigianali e produttive locali disperse e disarticolate nel territorio possono trovare una collocazione funzionale e tipologica nello scambiatore. La logica della concentrazione funzionale conduce ad un migliorato sistema produttivo organizzato che offre un servizio nuovo per il territorio.

**Centro di servizi istituzionali**

Il decentramento dei servizi amministrativi dello Stato e delle Regioni può essere attuato attraverso la realizzazione ed il potenziamento dello scambiatore. Lo scambiatore attrezzato potrebbe essere la sede naturale di uffici come: il catasto, la pretura, l'INPS, la USL

**Centro di attività finanziarie e investimento**

Si può attivare ed organizzare l'economia degli investimenti per il territorio.

**Centro attività culturali e formative**

Si può attivare ed organizzare la politica culturale legata ai caratteri del territorio.

Gli SCAMBIATORI sono coordinabili lungo ITINERARI METROPOLITANI ATTREZZATI, trattasi di: ITINERARI TURISTICI

- " ARCHEOLOGICI
- " DEI PARCHI
- " MUSEALI
- " LUDICI

La sistematica insediativa degli SCAMBIATORI determina una SPAZIATURA LOGICA per il neo-radicamento agricolo ed artigianale nel territorio.

## LO SCAMBIATORE ATTREZZATO

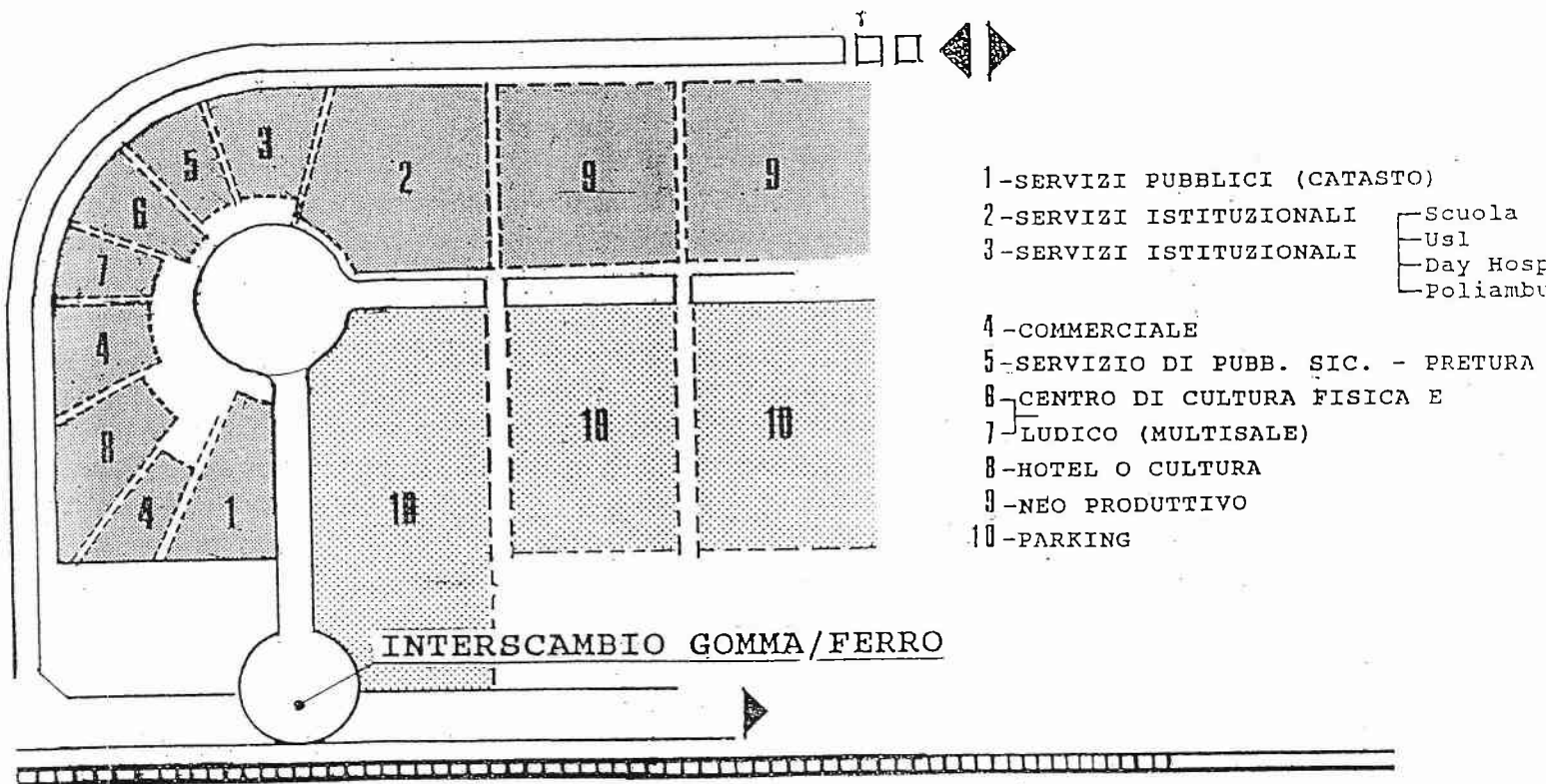
### FUNZIONI

- SEDE SOCIETA' PRIVATE (nuovo impulso) PER LA GESTIONE DEI SERVIZI PUBBLICI (possibilità di servire più Comuni)
- SEDE SOCIETA' PRIVATE CHE REALIZZANO PROGRAMMI DI FORMAZIONE REALI (con le dismissioni del pubblico e para-pubblico quanti italiani vanno riciclati?)
- AMBIENTE, SEDI MONITORAGGIO E PROGRAMMAZIONE "LOCALE"
- AGRICOLTURA
- ARTIGIANATO (neo assebramento)
- LUOGO DI ACCORPAMENTO FINANZIAMENTI DISPERSI A PIOGGIA
- RELAZIONI PRIVILEGIATE (sedi) CON INDUSTRIE STRANIERE ED ITALIANE
- CENTRALI SMISTAMENTO (informazione) TURISMO
- HOTEL (transito)
- NEO-SANITARIO: DAY-HOSPITAL  
EMERGENZA (collegata)
- GRANDE DISTRIBUZIONE
- BANCHE
- NUOVE SEDI DI GIUSTIZIA (in alcuni casi)
- SEDI POLIZIA-CARABINIERI
- SEDE RICICLAGGIO-TRASFORMAZIONE RIFIUTI
- DIREZIONALE
  
- I DUE LUOGHI DI RICONVERSIONE (dirottamento) INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI
- INTERMODALITA'
- PARCHEGGI (macro)
- ELIPORTI
- MINI INTERPORTO MERCI

LO S  
SULL  
(Acco



LO SCAMBIATORE E' INDIVIDUATO NEL TERRITORIO  
 SULLE AREE DI PROPRIETA' DELLE FERROVIE  
 (Accordi con proprietà aree adiacenti)



## LA FUNZIONE DELLO SCAMBIATORE INTEGRATO NELL'AREA METROPOLITANA

Sono stati elaborati degli schemi di drenaggio progressivo della mobilità su gomma valutando:

- fasce di influenza
- anelli

Dalle analisi è stato possibile determinare una neo-tipologica definita SCAMBIATORE INTEGRATO. Questa, ubicata nel territorio sulle aree di proprietà delle Ferrovie è attuabile per fasi.

## IL TEMA DELLA MOBILITA' METROPOLITANA

Il semplicismo del percorso da porta a porta che ha semplificato in misura abnorme il trasporto delle merci su gomma è identico al processo che ha governato il pendolarismo umano meccanizzato fra città e territorio.

La prevalenza della gomma "INDIVIDUALE" ha raggiunto un livello di costosità in tempi di percorrenza e in consumo energetico che favorisce il riaffacciarsi dei mezzi pubblici. Ma questo processo, eliminando il porta a porta, necessita di progettualità diffusa e organizzazione di scambi fra i diversi mezzi della mobilità.

Questo è un tema prioritario per creare le condizioni di compatibilità positive nello scambio, uomini e merci fra le città e i territori. L'organizzazione di orari e di spazio fra mezzi può realizzare un miglioramento.

L'efficacia reale di un nuovo sistema di mobilità integrata è raggiungibile se il luogo dei trasporti diventa COINCIDENTE, almeno in parte, con i luoghi di produzione.

Nessuno schema organizzativo "IDEALE" può essere realizzato nel contesto territoriale laziale nè altrove. Gli insediamenti esistenti sono nati e cresciuti come realtà locali autosufficienti. L'esodo, il nomadismo quotidiano sono necessità accadute in questo secolo. Pur dovendo accettare questa parzializzazione, il processo per organizzare su altre basi il nomadismo "OBBLIGATO" deve iniziare.

La determinazione di SCAMBIATORI ATTREZZATI qui proposta è proprio un primo passo per fare di nuovo la differenza positiva.

Le varie funzioni dello scambiatore sono state elencate; ne evidenziamo una: lo scambiatore può risolvere il drenaggio della mobilità su gomma, nei flussi direzionati a Roma, per fasce concentriche. Il fermo delle automobili intorno allo scambiatore, nel passaggio dal mezzo gomma al mezzo ferro, produce una progressiva riduzione del mezzo gomma nella direzione di Roma. Questo concetto è stato evidenziato in un grafico con 3 ambiti di drenaggio verso la città.

Questo tema, solo accennato nello schema, fa parte dell'effettivo studio che deve dare ragioni e numeri dell'investimento sul ferro e sull'intermodalità.

Questo studio, che nella prima fase era stato ipotizzato come lavoro da affidare a G. del Sole o Filippi, non è ancora stato avviato. Si ritiene che questa mancanza



✓

costituisca un grave impedimento alla correlazione dei programmi fra Area urbana e Area Metropolitana.

I finanziamenti nell'Area Metropolitana devono essere concertati rispetto ai luoghi di intermodalità. Questo schema indica la possibilità di arrivare ad un numero logico di aree-parcheggi, completamente diversa da quella ipotizzata dalla Regione, dalla Provincia ecc. Una riduzione del dato parcheggi nell'area urbana, così come previsto, se motivato da un finanziamento dall'esterno che risolva sia la mobilità che i problemi di identità locale quali posto-lavoro, recupero risorse ecc., è tema valido da affrontare subito.

A conclusione di questo breve, possibile scenario sulla trasformazione positiva delle aree F.S. nel territorio romano, si conclude accennando a 3 temi:

1. CENTRO ACCOGLIENZA EXTRACOMUNITARI
2. LA RETE (il potenziamento della rete nell'area metropolitana di Roma come contributo alla rete nazionale)
3. RISORSE LAZIALI

#### **1. CENTRO ACCOGLIENZA EXTRA-COMUNITARI**

Si fa qui accenno alla necessità di luoghi di insediamento particolari per extracomunitari. Le leggi che stanno tentando di escludere l'arrivo in Europa ed in Italia di persone da paesi in via di sviluppo avranno forse l'unica funzione di far decrescere il numero degli arrivi.

L'Europa resta un luogo di ricchezza, l'afflusso con molta probabilità continuerà e Roma, essendo il punto di scambio fra il Medio Oriente, l'Africa e l'Europa, deve prepararsi ad accogliere in modo organico gli extracomunitari.

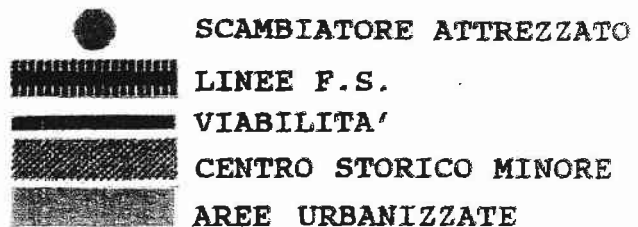
L'attuale situazione è caratterizzata da una serie di soluzioni di emergenza (affitto di alberghi ecc.) o di non-soluzioni (baraccopoli e ghetti).

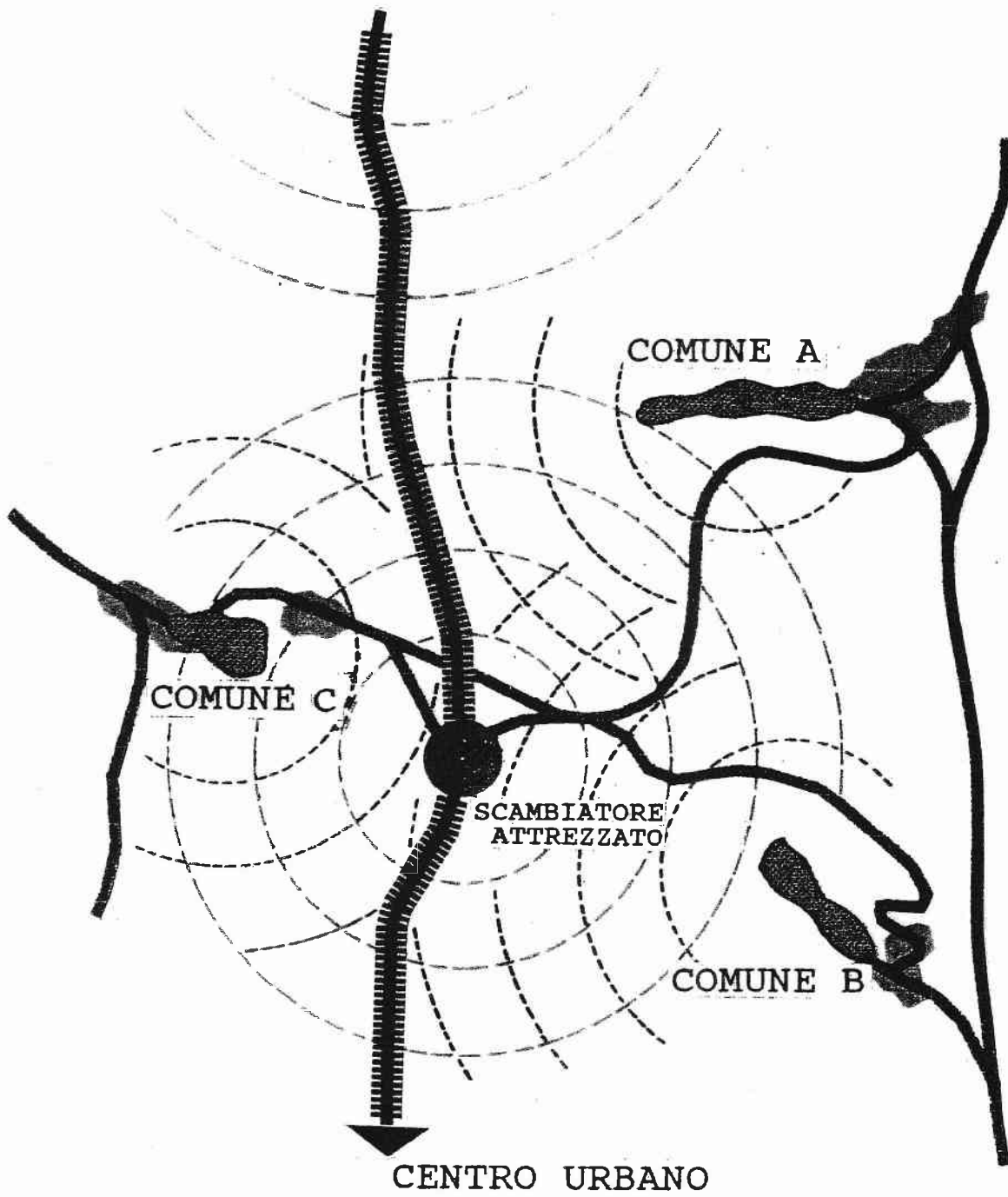
Si propone la costruzione di alcuni insediamenti sulle aree F.S. con l'evidente vantaggio che l'uso da parte degli extracomunitari della linea treno non influirà in alcun modo sulla mobilità romana. Si presenta un esempio della tipologia realizzabile con relativo costo di questa possibile iniziativa.

## **DIAGRAMMA DELLE INTERRELAZIONI PRODOTTE DALLO SCAMBIATORE ATTREZZATO NEL TERRITORIO**

Le neo-attività produttive dei centri A, B, C si concentrano nello scambiatore attrezzato realizzando un'unità produttiva ed aggregativa ubicata sul nodo intermodale.

Il riequilibrio dovuto all'aumento degli investimenti ed alla redistribuzione delle attività pone le premesse per la salvaguardia delle campagne e dei centri storici minori.





## **2. LA RETE**

### **IL POTENZIAMENTO DELLA RETE NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA COME CONTRIBUTO ALLA RETE NAZIONALE**

Si intende evidenziare l'importanza del fenomeno che la riattivazione della rete intorno a Roma può determinare rispetto al rapporto con la rete nazionale.

Se Roma, che rappresenta la centralità italica, si dota di polarità territoriali di scambio, può avere un grande peso nella fluidificazione dell'intera rete nazionale.

- Le polarità territoriali a cui accenniamo possono emergere da una innovazione tipologica (vedi scambiatori integrati) che si può riferire in modo ampliato alla vecchia tipologia della "posta" (cambio di cavalli che diventa poi "Stazione").
- Questa nuova tipologia è la base per attivare sia il rapporto fra territorio e centralità romana sia una laboriosità intorno alle risorse territoriali trascurate che diventa, attraverso la rete del ferro, il raccordo con le risorse nazionali.

## **3. RISORSE LAZIALI**

Viene qui solo menzionato il tema delle risorse laziali da riattivare. Tema che evidentemente è stato osservato, dibattuto ed analizzato in varie sedi ed in varie occasioni; esso spazia in un vasto scenario: dal risollevarmento della condizione archeologica a quella agricola.

Le polarità territoriali proposte possono essere effettivamente il luogo di ripartenza per un'organica tessitura di valori che riequilibrino l'attuale mancanza o certezza di programmi da parte sia delle istituzioni che dei cittadini.

L'esodo delle città ha assunto un valore molto più elevato del previsto, confermato nel mese di giugno da parte dell'istituto ISTAT. Il fenomeno è particolarmente diffuso nell'Italia del Nord, mentre al Sud le città resistono ancora come potere di attrazione (vedi Palermo). Roma, al centro dell'Italia, ha un esodo che sta raggiungendo le 20.000 unità/annue.

Il territorio non è preparato ad accogliere in nessun senso queste cifre, ma soprattutto come dati occupazionali. Quindi il tema della riorganizzazione dell'area metropolitana su un'unica tessitura di trasporti si costituisce come una priorità che in questa sede viene forse definita prevalente rispetto a dei temi urbani.

Si riportano qui alcune tavole di uno studio sulla valorizzazione di beni artistico-culturali connessi ad itinerari nel Lazio. E' uno dei soggetti attivabili nel tema risorse area metropolitana.

**REGIONE LAZIO**

**SETTORE RAPPORTI CEE ED ORGANISMI INTERNAZIONALI  
COORDINAMENTO FONDI E STRUMENTI FINANZIARI EUROPEI**

*STUDIO SULLA VALORIZZAZIONE DEI BENI ARTISTICO-CULTURALI  
CONNESSI AGLI INTERVENTI INSERITI NEGLI ITINERARI TURISTICI  
DEL PROGRAMMA INTEGRATO MEDITERRANEO  
(MIS. 5.2. PIM LAZIO)*

*relazione*

**COOPER-RICERCHE PROGETTAZIONE  
E ASSISTENZA TECNICA**

COORDINAMENTO PROF. ARCH. SERGIO BRACCO  
ELABORAZIONE GRAFICA ARCH. HENRIETTE HUBER

1992

## **LE AREE F.S. A ROMA PER IL RIORDINO E LA RIQUALIFICAZIONE URBANA**

Tutte le città del mondo cosiddetto "ricco" sono in decrescita, compresa Roma. Nelle città del Nord Europa la decrescita è lenta ma costante, negli USA è violenta. (La fuga da Los Angeles). L'unica città in forte sviluppo in questo momento, che non è nelle aree del 3° e 4° mondo (solo nel mondo dei poveri le città crescono e diventano mega-città o mega assembramenti di tuguri), è Shangai.

L'ufficialità dello SDO significa che Roma cresce ed anche in modo strano rispetto ai trends consolidati delle altre città Europee.

L'avventura parigina del grande asse è finita. La Defence ha chiesto ai Parigini di continuare con un nuovo tronco verso lo spazio metropolitano e per il momento, l'iniziativa è ferma. La Defence ha chiuso, i Docks di Londra anche. Le ragioni di questo blocco sono molteplici, il mercato immobiliare in Francia oggi è completamente fermo. Strano, la Francia che non ha la depressione economica o le preoccupazioni dell'Italia, nel settore immobiliare è ferma. Il fermo edilizio negli USA è ormai consolidato. Ci si pone quindi una domanda: è questa una fase attraverso cui l'Italia e quindi anche Roma devono passare?

Comunque il trend di decrescita urbana è tema che va considerato. "The suburban century begins" è il titolo di un saggio di THE ATLANTIC (giugno '92), "Addio metropoli ingrata" riferito a Roma è un titolo su Repubblica (9 luglio '92). La annunciata crescita di Roma avviene in modo strano.

Barcellona, l'ultima città europea che ha avuto un forte impulso, non è cresciuta attraverso un asse ed un potenziamento di un' area centrale, ma attraverso il decentramento in 10 poli. In Europa si sta consolidando il trend che la città non solo non cresce ma diminuisce a favore di POLARITA' MULTIFUNZIONALI SPARSE NEL TERRITORIO.

Il dubbio sull'avvenire dello SDO e sulle funzioni a carattere da conferire all'altro grande luogo di sviluppo che sono le aree della rete ferroviaria è lecito, se non si definisce che la finalità non è CRESCITA, ma riordino e riqualificazione urbana.

### **POTENZIALITA' AREE F.S.**

Le aree F.S. hanno il privilegio di essere centrali in due sensi:

- centrale è il tema della mobilità;
  - centrale anularmente è l'area che Metropolis può mettere a disposizione della città.
1. La risposta per riprodurre qualità urbana va cercata nel cambio dei mezzi della mobilità. Le ferrovie che sono disposte oltre che su 4 direttrici di uscita verso il

territorio, anche su un arco equidistante dal centro e dal lembo esterno del costruito, possono essere il luogo dove il cambio dei mezzi della mobilità può realmente essere realizzato.

2. Per anni si è parlato di realizzare parcheggi, ma la somma necessaria per il numero dei parcheggi richiesti è astronomica, quindi irrealizzabile. Il cambiamento del sistema Mobilità, potrebbe ridurre il fabbisogno di parcheggi urbani.
- 3 La centralità dell'arco ferroviario tra periferia e centro, si costituisce inoltre come posizione ottimale per posizionarvi tutto lo strutturale urbano mancante:
  - neo-sanitario
  - scolarità
  - ludico
  - luoghi disoccupazione, lavoro
  - parcheggi
  - nuova viabilità

Le aree ferroviarie inoltre, possono accogliere varie funzioni per liberare altri spazi da rendere di pubblica utilità, quali parchi, giardini, ecc.

## **VERSO IL RECUPERO DI UNA CAPITALE EUROPEA**

Il tema di questa proposta non è alternativo, contraddicente rispetto alle innumeri e in gran parte non-sommabili o integrabili proposte o decisioni per Roma Capitale. Questa proposta ripropone il tema della vivibilità della Roma storicizzata, fondamentalmente elaborando sulle risorse esistenti e in gran parte "dimenticate".  
RIPRENDE IL TEMA DIMENTICATO. Riprende la possibilità di dare vitalità alla scala del post-industriale, un periodo che permette di riconsiderare il valore del tempo per conoscere ecc.

Qui si intende obiettare alla prassi in atto che sta consegnando il poco valorizzato e il tanto spettacolare magnifico di Roma-centro al godimento (per noi utile) dei turisti e a fare da cornice-prestigio per un commercio degradato o quasi.

La presente proposta elabora sul possibile, riteniamo auspicabile "SISTEMA CENTRALITA'" per Roma. Questo sistema si basa sulla valorizzazione di risorse esistenti e nella adozione di mezzi per la mobilità aggiornati (vedi Parigi).

Fra le risorse di Roma ancora inesplorate, certamente la più ricca di possibilità è il complesso di aree e di linee attrezzabili in possesso delle ferrovie. La sola area della Stazione Termini copre un'area di 35 ettari.

## **AREA METROPOLITANA - CONCLUSIONI**

L'area metropolitana è la grande madre della riqualificazione sia del territorio laziale che dell'area urbana.

Il Master Plan per Roma deve essere filiato dal Master Plan metropolitano.

Il programma del Master Plan per Roma non deve escludere l'area metropolitana, sarebbe un errore che indebolisce la validità del programma che deve essere esteso ad un arco di almeno 10-15 anni.

I cambiamenti strutturali in atto nell'insediamento umano indicano chiaramente che il sistema mobilità dovrà servire un urbano consolidato indebolito e una serie di nuclearità nel territorio potenziate.

In questa sede, si privilegia un programma di operosità per il MASTER PLAN URBANO. E' una forzatura forse necessaria in questa fase.

## **PROGRAMMA DA SVILUPPARE SULL'AREA METROPOLITANA**

Si ritiene utile allegare, come sintesi, una nota su un possibile programma di ricerca "progettuale" che rilanci il tema "area metropolitana" e possa fornire dati sia per attivare finanziamenti, sia per PROGETTARE in modo organico il potenziamento delle reti del ferro.

- Alla base del programma che segue vi sono alcune convinzioni:
  1. i valori immobiliari e le occasioni operative nel settore sono drasticamente cambiate negli ultimi due anni;
  2. l'unico interesse certo del Nord-Europa per l'Italia è prioritariamente confinato a funzionalità della grande mobilità;
  3. l'unico strumento "demagogico" attivabile è quello dei servizi pubblici;
  4. il risparmio energetico sarà un must-relativo.
  
- La ricerca viene qui intesa come messa in moto di processi che innovano:
  - il rapporto fra risorse e sistema mobilità
  - il modo di raggruppare le attività dell'uomo
  
- La ricerca viene qui intesa come messa in moto di processi che determinano un modo diverso (e ormai possibile) di:
  - usare il Territorio
  - usare i Contributi CEE / REGIONI
  - usare i Contr. delle RISORSE LOCALI (acqua-energia)
  - usare i Contributi delle ALLEANZE (Sindacati)
  
- La ricerca viene qui intesa come:
  - A) INDIVIDUAZIONI TEMATICHE
  - B) EX TEMPORE, sviluppi metaprogettuali che offrano materiale di raffronto-verifica sulle tematiche individuate



Jerem

## PRIMO PROVVISORIO ELENCO TEMI RICERCA

### A RICERCA DEL TIPIZZABILE.

Nel programma di raccordo attivo tra:

- sistema mobilità e produzione
- sistema mobilità e risorse da sviluppare
- sistema mobilità e distribuzione o redistribuzione (PRODOTTI)
- sistema mobilità umana nel territorio (fuga da grandi centri)  
(costo pendolarismo)

### B ANALISI E DEFINIZIONE MEZZI E STRUMENTI

Per fluidificazione degli (negli) ambiti intermodali:

- nei contesti territoriali
- nei contesti urbani

IMPLICITO: definizione mezzi mobilità da potenziare

### C RICERCA E DEFINIZIONE CATEGORIE IN SVILUPPO NEL SETTORE IN ITALIA PIU' ARRETRATO (SERVIZI PUBBLICI)

-Con vocazione territoriale

DEFINIZIONE MIX TIPOLOGICO (in senso edile) che può aumentare la funzionalità di un nodo o ambito intermodale (mobilità). Tale mix-funzionale può essere dosato rispetto a 3 categorie di nodi intermodali: URBANO DENS  
URBANO LEGGERO  
TERRITORIALE

Una definizione sistematica dei tipi di nodi della mobilità o spazi intermodali.

Una prima definizione da verificare:

SPAZIO INTERMODALE ESTENSIVO	SPAZIO INTERMODALE PARA-URBANO	SPAZIO INTERMODALE URBANO
------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------------

Dalle quattro definizioni tipologiche degli ambiti intermodali PRODURRE una mappa dell'Italia. Sulla stessa mappa sovrapporre:

VALORI	STORICI   ARCHEOLOGICI   PAESAGGISTICI   PRODUZIONI IN ATTO   CONDIZIONI PER SVILUPPO   PRODUZIONI
--------	---

### D DEFINIZIONI ELEMENTI

PER INDIVIDUARE ALLEANZE STRUTTURALI (tema a cui collegarsi "progettualmente" ma realizzato da altre entità)

A  
DO  
S

Il tema della centralità ripropone vari obiettivi:

1. l'accessibilità del centro storico;
2. riduzione della presenza di mezzi privati nel centro storico;
3. l'integrazione di spaziatore per il rituale aggregativo che liberi gli attuali forsennati affollamenti a piazza di Spagna, piazza Navona, Pantheon;
4. permettere sia all'Italiano che allo straniero di considerare lo spazio della città consolidata spazio modernamente attrezzato e godibile;
5. permettere una pre-determinazione di valori che attivi finanziamenti privati e stranieri.

Le funzioni che possono favorire la costruzione del consenso debbono, come base, realizzare il carente (in più settori) che degrada l'attuale livello di confort urbano a Roma.

Varie condizioni rendono anomala la condizione di Roma rispetto ad altre città europee. Da grande borgo attorno ad un nucleo forte ma non propulsivo, il Potere Papale, che era la condizione di Roma poco più di un secolo fa, si è realizzata in questo secolo una condizione ambigua: luogo di grandi contenitori del burocratico e di estesi dormitori. La città politica si è impadronita della centralità del Centro Storico solo negli ultimi venti anni.

Roma ha raggiunto una condizione di urbanità solo dal punto di vista delle quantità e non come mix, come miscellaneità del trainante.

Roma è quindi ancora luogo in attesa di avvenimenti che debbono rispondere a tre condizioni: il confort urbano degradato, la necessità di scambio attivo con il territorio e la dimensione europea. Sono tre condizioni che implicano operosità progettuale e finanziaria sulla qualità più che sulla quantità.

E' reale che Roma non ha raggiunto la condizione e la qualità di metropoli europea, quindi queste due neo-realtà, lo SDO e le Aree Ferroviarie, possono diventare occasione e ragione per attuare il passaggio da città periferica a metropoli Europea. Metropoli Europea di tipo particolare, si spera.

O più precisamente il tema che Roma propone non è quello della crescita, ma quello di una "decrescita assistita" che richiede operosità all'interno del perimetro consolidato e sulle polarità o disponibilità (ampie) di cui il territorio Romano è ricco. E' evidente che l'area metropolitana deve essere l'esplicito traguardo di ogni operazione proposta.

Si può indicare in un sistema "polifunzionale" il modello per governare l'attuale processo evolutivo delle aree urbane, come risposta alla crescente domanda di qualità.

### 3 CRESCITE ROMANE DA COORDINARE

