

IL SISTEMA FERROVIARIO DELL'AREA ROMANA

La notizia

Dopo appena cinque giorni dal suo insediamento il commissario straordinario al Comune di Roma, Alessandro Voci, ha approvato lo schema di "Protocollo d'Intesa" con l'Ente Fs per la definizione degli interventi di natura ferroviaria nell'area romana.

Il Protocollo con il Comune di Roma segue quello che il Consiglio regionale del Lazio aveva approvato con la Deliberazione n. 282 del 10 ottobre 1991. Lo schema di protocollo con il Comune di Roma (che si riporta in allegato) segue in larga misura quello regionale, già fatto proprio anche dalla Giunta uscente, che attendeva dal dicembre 1991 la ratifica del Consiglio comunale.

Il ritardo può essere sostanzialmente attribuito agli impegni che la stessa Amministrazione comunale andava assumendo rispetto alla cosiddetta "valorizzazione" delle aree di proprietà ferroviaria, operazione attraverso cui si lasciano prefigurare interventi certamente non previsti nel Prg del 1962.

Come noto infatti l'Ente Fs, proprio in funzione dell'obiettivo di riqualificare, razionalizzare, rivalutare le aree di proprietà per renderle remunerative, ha dato vita l'11 dicembre 1991 alla società Metropolis, il cui capitale di 200 miliardi è ripartito per il 97 per cento allo stesso Ente Fs, per il 2 per cento alla Banca nazionale delle comunicazioni e per il restante 0,5 per cento alla Compagnia italiana turismo.

Con rara sollecitudine e a seguito dell'accordo raggiunto, sia l'Ente Fs che il Comune di Roma hanno attivato i gruppi misti di lavoro previsti nel testo del protocollo sui seguenti temi:

- a) rifunzionalizzazione delle stazioni di Termini e Ostiense;
- b) riqualificazione delle aree ferroviarie;
- c) interventi infrastrutturali e linea Av;
- d) orari, tariffe e Società di gestione;
- e) organizzazione del sistema merci nell'area romana.

I gruppi dopo poco tempo hanno iniziato a produrre materiali che la ormai prossima Amministrazione ordinaria dovrà attentamente valutare, per offrire ai cittadini una via di fuga ferroviaria alla crisi del trasporto pubblico tradizionale.

Il tema delle aree ferroviarie

Con il tema delle aree ferroviarie si torna a progettare su Roma, dopo oltre 30 anni dall'ultimo Prg, e questa volta non solo e non tanto per un'addizione alla città esistente, ma per tentare di dare soluzione al problema della congestione.

Per quanto riguarda Roma il tema è di ambito squisitamente "metropolitano", infatti coinvolge circa 340 Km di rotaie e costituisce parte non secondaria dell'enorme apparato di mobilità che sono le Fs Spa, il cui piano di rinnovamento prevede un aumento di qualità e un programma organico di progettazione concatenata fra tre categorie: mobilità su ferro; intermodalità per punti e linee; incremento dei servizi collaterali e richiamo di altri servizi per realizzare gangli complessi di potenzialità servente.

Un programma complesso, che tocca il sistema Paese, e in cui il tema dell'utilizzo delle aree ferroviarie assume una forte importanza. Per Roma, sul tema della conversione delle aree ferroviarie in centri di valore urbano, prevale l'aspettativa che le linee su ferro, opportunamente attivate, possano offrire una efficace terapia al male del traffico e dell'inquinamento, mentre si è consolidata la speranza che le situazioni di disagio ed emergenza possano essere affrontate con un uso innovativo di qualche area urbana: in questo senso le aree ferroviarie da dismettere nel consolidato urbano di Roma e altre città italiane rappresentano un'occasione importante.

Il mezzo ferroviario è rigido nella progettazione e per di più le sue strutture costituiscono separatori invalidabili fra parti di città: in un momento in cui l'automobile rappresenta quanto di più flessibile, il treno si presenta handicappato, in una città in cui prevalgono localizzazioni diffuse di residenze e servizi, e handicappato rispetto agli spostamenti abituali, che non si limitano all'itinerario casa-lavoro ma sono piuttosto spostamenti complessi casa-servizi-lavoro-svago.

Pertanto, affinché il mezzo ferroviario possa dare un contributo sostanzioso alla mobilità urbana, bisogna che la sua valenza trasportistica sia elevata, e inserita in una serie di opportunità e di altri valori urbani, cui è funzionale la possibile utilizzazione delle aree ferroviarie.

L'operosità dello Studio Pellegrin applicata alla "questione romana" si è dedicata alla progettazione di processi di trasformazione urbana nella convinzione che Roma non abbia bisogno di modelli progettuali ma di sistemi progettuali. Il processo di trasformazione e recupero urbano consiste in un insieme coordinato di progettualità, che localizzate sul territorio ne definiscono vocazioni, funzionalità, un contributo ad un nuovo modo di "fare urbanistica" per il rilancio della città in senso metropolitano.

Qui di seguito elenchiamo alcuni dei processi da noi elaborati che per loro natura costituiscono sempre "work in progress".

- PROCESSO 1 L'archeologia attivata: il recupero alla città del parco archeologico centrale e del parco dell' Appia.
- PROCESSO 2 L'espansione della centralità storica: la trasformazione delle aree F.S. della cintura ferroviaria.
- PROCESSO 3 Le nuove strutture di accessibilità e accoglienza per il Giubileo: accessibilità nell' area di S.Pietro, i centri di accoglienza territoriale.
- PROCESSO 4 La dimensione metropolitana tra Ostiense e litorale: Un sistema di polarità multifunzionali lungo la valle del Tevere collega le neo strutture urbane dell' Ostiense, all' EUR, al polo aeroportuale ed al litorale attraverso nuove strutture per la mobilità.
- PROCESSO 5 La Via Cristoforo Colombo da asse viario a struttura urbana. La viabilità resa componente di supporto per funzionalità urbane che dilatano linearmente l'EUR trasformandolo in centralità complessa pedonalizzata.
- PROCESSO 6 L'arrivo dell' alta velocità a Roma: il ferro che ricuce il tessuto urbano nelle aree periferiche e sub - periferiche.

L'ARCHEOLOGIA ATTIVATA

INTERVENTO AL CIRCO MASSIMO: una moderna "cavea", versione ridotta del grande luogo ludico del Circo Massimo, lungo un asse integrato con un sistema di mobilità meccanizzata.

LA CENTRALITA' STORICA ESPANSA:

L' area F.S. di S.Lorenzo, la più grande isola di degradazione nell'area urbana consolidata di Roma, viene recuperata quale polo intermodale complesso che risolve il passante ferroviario Nord - Sud, attrezzato con funzionalità a Scala Europea (stazione F.S. a più livelli). Il centro intermodale si configura quale centro multifunzionale per attività "europee".

Il cuore del tema è, dunque, nel confronto fra città e aree Fs, che certamente non può essere affrontato secondo gli schemi della vecchia prassi urbanistica. Oggi bisogna tener conto almeno di tre tendenze emergenti:

1) il decentramento delle residenze prima, e delle attività produttive poi; la fuga dagli agglomerati urbani determina il modello insediativo emergente delle piccole città, il cui insieme delle piccole città costituisce a sua volta una rete di relazioni che offre all'individuo la possibilità del

nomadismo positivo, e dell'indipendenza fra luogo di lavoro, di residenza e di attrazione culturale;

2) l'espansione territoriale del nomadismo viene aumentata dallo sviluppo dei mezzi di comunicazione, che estende ancora di più il raggio degli interessi e dell'azione individuale;

3) il consumo generalizzato del territorio ha causato un'attenzione particolare alle tematiche ambientali, con il progressivo affermarsi di valori legati all'ambiente naturale, alla me-

moria storica e al paesaggio.

Alla luce di queste tendenze lo scenario possibile è che le aree ferroviarie possano diventare parte integrante della città. Le centinaia di ettari che nell'ultimo secolo hanno separato la città in settori possono essere messe a disposizione per un programma.

Per quanto riguarda Roma, le aree ferroviarie sono al centro del tessuto consolidato, come un grande arco che tocca e collega il centro storico e la fascia della periferia storica diramandosi in radiali verso il territorio, estrinsecando valenze trasportuali e urbane in senso proprio, quale sede possibile di concentrazioni di attività e di servizi.

A questo riguardo il programma di ricerca sulle aree Fs ha inteso superare, nella pianificazione del suolo, la tradizionale separazione fra piani urbanistici e produzione di sistemi di mobilità, attraverso la ricerca di nuove tipologie insediative, che dovrebbero accogliere i mutamenti di mezzi e di comportamento, pur conservando valenza agli insediamenti antichi; in questa fase il tema dell'organizzazione spaziale sembra di nuovo prevalere, quale elemento rifondante nel connubio fra linee di trasporto e distribuzione degli usi urbani del suolo.

Fino ad oggi le linee di trasporto stradali e ferroviarie sono state considerate una risposta alla domanda di movimento, senza esplorare le potenzialità offerte dal miglioramento dell'accessibilità alle dinamiche insediative. Abituamente le discipline urbanistica e trasportistica hanno risolto in modo separato i problemi di sviluppo degli insediamenti e di adeguamento del sistema di trasporto.

Nel caso delle aree Fs, al contrario, si pone forse per la prima volta, l'occasione di "pianificare" sistema del trasporto e usi del suolo gravitante sullo stesso. E' abbastanza intuitivo che le economie del sistema trasportuale si riverberano sulle convenienze localizzative delle attività economiche e, di conseguenza, la proposta d'intervento sulle aree Fs si configura come modello di organizzazione del territorio e pertanto costituisce "piano" nel senso vero del termine.

Gli elementi che caratterizzano un tale modello di organizzazione del territorio possono essere indicati in:

- densità delle attrezzature di servizi intorno ai nodi di stazione e di

Interventi sulle stazioni ferroviarie di Roma				
Stazione	stima secondo il Prg		stima formulata da Fs	
	Superficie (Ha) MI di Prg di massima	Volume (Mc x 000) totale	Superficie (Ha) MI di Prg di massima	Volume (Mc x 000) totale
Proposti dall'Ente Fs e inseriti nel Programma per Roma Capitale				
Termini compreso S.Lorenzo e scalo Prenestino	107	2.132	31	624
Scalo S.Lorenzo	(Ha 46,2135)	924	65	1.300
Tiburtina	56	1.120	53	1.068
Trastevere	9	174	10	200
Ostiense	24	470	31	618
S.Pietro	...	...	7	130
Quattroventi	7	148		
Tuscolana	17	336	15	300
Vigna Clara	...	...
Casilina	14	276		
Prenestina	compresa in Termini	...	12	240
Tor di Quinto	...	...	non prevista	non prevista
Totale	233	5.580	224	4.480
Altre proposte dell'Ente Fs previste nel Programma Direttore				
Smistamento	92	1.832	92	1.832
Scalo Mercè Settebagni	70	1.400	30	600
Asse Integrato sui binari	non previsto	non previsto	non valutato	non valutato
Totale	162	3.232	373	2.432
Totale generale	394	8.812	597	6.912

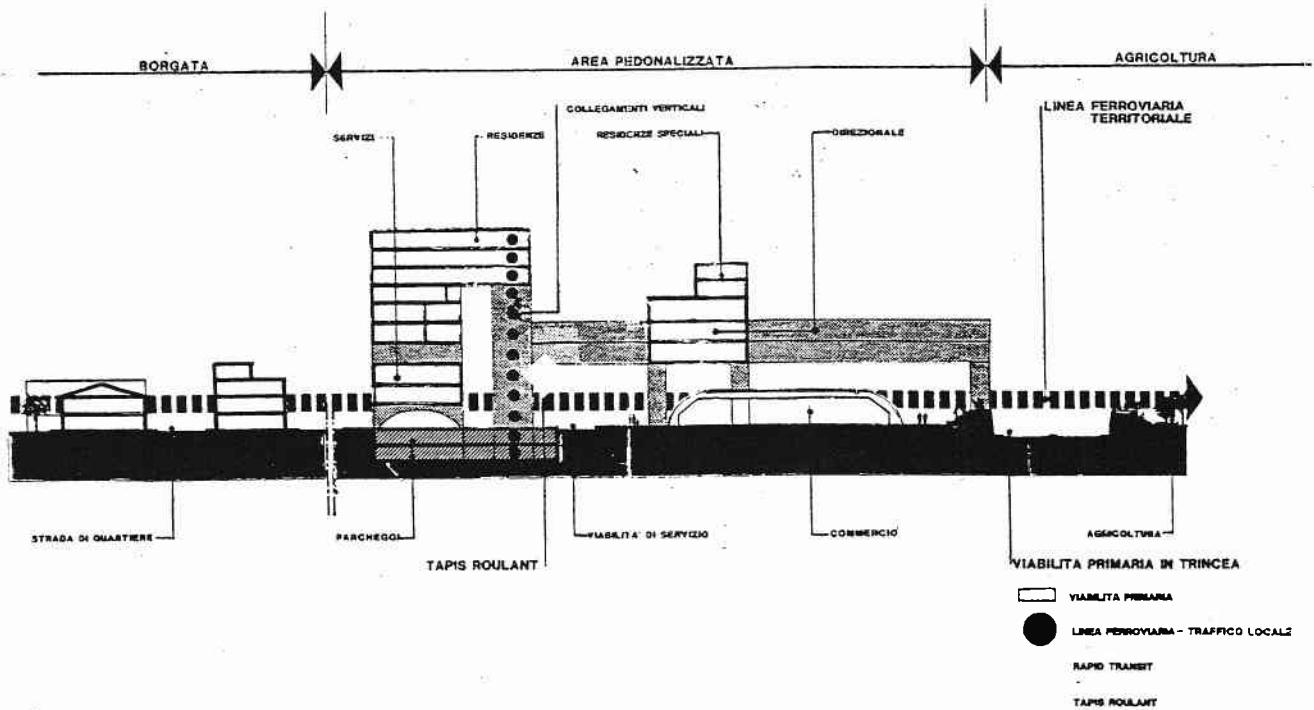


Fig. 3. Settori residenziali esterni di nuova realizzazione (bassa densità). Diagramma di distribuzione dei sistemi di movimentazione del traffico urbano

accesso e interscambio fra sistemi di mobilità, per riproporre in una serie molteplice e differenziata di luoghi tutte le opportunità di relazione e di scambio;

- rarefazione del sistema residenziale, in contrapposizione alla densità dei servizi urbani, offrendo un'immediata possibilità di confronto con l'ambiente naturale, e rispondendo al bisogno di riconoscersi in collettività locali;

- dispersione delle funzioni produttive: la caduta dei fattori classici di localizzazione comporta una indifferenza localizzativa delle attività produttive;

- varietà delle funzioni urbane, derivante dall'incremento dei rapporti e delle relazioni con le strutture di servizio e relativo aumento della numerosità degli spostamenti.

Come si comprende, nel complesso il tema delle aree ferroviarie non può essere ridotto ad un semplice problema di valorizzazione immobiliare, ma costituisce un intero progetto di città.

Maurizio Geusa, Luigi Pellegrin