Roma sur mer grazie al Tevere

Il Progetto strategico per l'area metropolitana di Roma, predisposto nelle sue linee metodologiche dalla Provincia dal 2009 e che a dicembre, terminate le diverse fasi di analisi delle problematicità del territorio, individuazione degli assi strategici, consultazione e condivisione, arriverà
a compimento con la definizione formale del Piano, ha un grande merito: aver riproposto il tema dell'area metropolitana come la necessaria dimensione culturale territoriale, istituzionale e politica per affrontare organicamente la riorganizzazione del sistema insediativo della capitale. L'area metropolitana coincide in gran parte con la Provincia: una popolazione intorno ai 4,2 milioni
di abitanti, mentre quella provinciale è di 5,3 milioni.
In Italia si parla di aree metropolitane da molto tempo: nel 1990 ne era prevista l'istituzione con la L.142 (Ordinamento delle autonomie locali), ma in concreto il nuovo ente non è mai decollato. A Roma è stato fatto qualcosa nel 2001, con una delibera comunale in cui si proponeva alla Regione di delimitare l'area metropolitana della capitale. Poi più nulla.
Il decreto legislativo n.156 del 2010 per Roma Capitale rende ancor più urgente l'istituzione di un'area metropolitana. Anche la candidatura alle Olimpiadi del 2020 ripropone il tema di una struttura istituzionale più adeguata a gestire un evento le cui ricadute possono essere decisive per una ricollocazione strategica del vasto territorio romano.
Le Olimpiadi di Londra 2012 sono un esempio di come utilizzare un grande evento per la riorganizzazione e lo sviluppo dei sistemi urbani complessi. Un'altra interessante esperienza utile per orientare il dibattito sulle aree metropolitane, in una visione condivisa di futuro, è Parigi con la consultazione Le Grand Paris. In entrambe
le esperienze le strategie economiche e sociali si legano

a ipotesi di assetto urbano e territoriale.
Anche per la metropoli di Roma occorrerà ragionare su strutture spaziali, su forme che diano coerenza alle ipotesi
di sviluppo. Se volessimo citare per Roma una recente idea di città, dovremmo far riferimento, probabilmente, all'asse attrezzato che interpretò e diede prospettive al Prg del 1962. Qualcosa si è detto su Roma «città policentrica»,
in occasione della redazione del nuovo Prg a fine anni novanta. Va tuttavia riconosciuto che la città articolata
in più centralità non si è realizzata. Le nuove centralità
non hanno la forza, la qualità, le interconnessioni necessarie a ricomporre un territorio disordinato, degradato, congestionato e diseguale.
Ora, il Progetto strategico sembra riaprire il discorso.
In questa prospettiva può essere utile soffermarsi su una problematica troppo a lungo rimossa, su cui il Progetto dovrebbe delineare azioni più determinate ed efficaci.
Roma è connessa al mare dal Tevere. Tutta la sua storia si è sviluppata su questa relazione. L'identità di Roma, ma anche il suo futuro, sono legati a questo rapporto che è culturale, geografico, economico, paesaggistico. Tutte le grandi metropoli del mondo hanno rinsaldato il loro legame con
i loro fiumi, da Parigi a Londra, a Singapore. Negli ultimi cinquant'anni, Roma ha cessato di mettere il suo fiume
e il suo mare al centro di un progetto e di un piano. Il Tevere è abbandonato a se stesso. Non è l'arteria ambientale che diviene infrastruttura urbana, corridoio ambientale e spazio pubblico. La dimensione metropolitana può riportare Roma a legarsi nuovamente al fiume, al mare, alla portualità del Lazio. Civitavecchia è un porto importante: 10 milioni di tonnellate di merci, un settore container in crescita, un traffico di 700.000 automezzi pesanti, 2,4 milioni di passeggeri crocieristici, 2,8 milioni di passeggeri traghettati. L'Autorità portuale di Civitavecchia ha

competenza sui porti di Gaeta, Formia e Fiumicino.
Fiumicino ha oggi un Piano regolatore portuale che prevede un'espansione delle infrastrutture marittime per un consistente traffico commerciale e passeggeri. Il piano prevede un nuovo porto turistico la cui realizzazione porterà l'offerta di Ostia e Fiumicino a oltre 5.000 posti barca.
Il riordino della portualità e della costa tra Civitavecchia
e Fiumicino esige una pianificazione integrata tra Area metropolitana e Autorità portuale. A Fiumicino esiste
già una piastra logistica in formazione. Il nuovo interporto, con porto e aeroporto, possono costituire un importante nodo logistico connesso alle reti ferroviarie e autostradali verso Civitavecchia e Napoli (con il passante Sud-Est).
Fiumicino è di fatto una grande porta di Roma. Il suo nuovo porto crocieristico valorizzerà questo ruolo. Il fiume potrà tornare navigabile, il suo tracciato trasformarsi in un parco fluviale, la costa divenire il grande waterfront della capitale. Questo schema dà prospettiva all'area metropolitana, fondandola sull'asse del Tevere. Anche a Nord della capitale troviamo una traccia in questa direzione. Per il 2020 le localizzazioni delle attrezzature e dei servizi per i Giochi olimpici si attestano sul Tevere, da Tor di Quinto a Saxa Rubra, all'aeroporto dell'urbe. Nella sostanza una continuazione del piano per le Olimpiadi del 1960. Ne deriva uno scenario credibile che propone il fiume come asse strutturante la città metropolitana.
Una città aperta sul mare che con Civitavecchia e Fiumicino può divenire anche metropoli portuale. Una metropoli che dialoga con il Mediterraneo, ponendosi tra Tirreno e Adriatico lungo una direttrice trasportistica che dalla penisola iberica si spinge fino all'area balcanica-danubiana.

About Author



Rosario Pavia

Ha insegnato Urbanistica presso la Facoltà di Architettura di Pescara e ha diretto la rivista «Piano Progetto Città». È stato consulente del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e visiting professor presso la Harvard Graduate School of Design. Tra le sue pubblicazioni: L’idea di città. Teorie urbanistiche della città tradizionale (1994), Babele. La città della dispersione (2002), Le paure dell’urbanistica. Disagio e incertezza nel progetto della città contemporanea (2005), Il passo della città. Temi per la metropoli futura (2015), Tra suolo e clima. La terra come infrastruttura ambientale (2019), Bruno Zevi uomo di periferia (2022)

See author's posts

Condividi