

**JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN**

# Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal ISSN 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation

#20



## **EWT/EcoWebTown**

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal

Rivista scientifica accreditata ANVUR

**ISSN: 2039-2656**

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation  
Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara  
Registrazione Tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

### **Direttore scientifico/*Scientific Director***

Alberto Clementi

### **Comitato scientifico/*Scientific committee***

Pepe Barbieri, Paolo Desideri, Gaetano Fontana,  
Mario Losasso, Anna Laura Palazzo, Franco Purini,  
Mosè Ricci, Michelangelo Russo, Fabrizio Tucci

### **Comitato editoriale/*Editorial committee***

Tiziana Casaburi, Marica Castigliano, Claudia Di Girolamo,  
Monica Manicone, Maria Pone, Domenico Potenza

### **Caporedattore/*Managing editor***

Filippo Angelucci

### **Segretaria di redazione/*Editorial assistant***

Claudia Di Girolamo

### **Coordinatore redazionale/*Editorial coordinator***

Ester Zazzero

### ***Web master***

Giuseppe Marino

### **Traduzioni/*Translations***

Tom Kruse

# # 20

II/2019 pubblicato il 31 dicembre 2019

[http://www.ecowebtown.it/n\\_20/](http://www.ecowebtown.it/n_20/)

## INDICE

- 1 Prove di progetto urbano | Alberto Clementi
- DOSSIER\_IL CANTIERE MILANO**
- 8 Dismissione delle aree ferroviarie e progetto urbano | Domenico Potenza  
25 Scali a Milano. Prove di innovazione? | F. Infussi, L. Montedoro,  
G. Pasqui  
63 Circle Line Milano. | Redazione EWT  
73 Il processo di rigenerazione urbana degli scali ferroviari di Milano 2030 | Carlo De Vito  
86 Milano vicino all'Europa | Gaetano Fontana  
101 Milano scali, progetti in corso | Emilio Battisti  
119 Grandi strutture di dolore | Nina Bassoli  
129 Il progetto urbano per gli scali ferroviari milanesi | Pasquale Mei
- ESPERIENZE PARALLELE**
- 140 Roma, verso il progetto urbano delle stazioni | Luca Montuori  
153 Una discussione in corso: le aree ferroviarie a Torino | Chiara Lucchini  
163 Il curioso caso dell'area di risulta ferroviaria a Pescara | Andrea Mammarella  
178 As time goes by | Maria Pone  
189 Situla Lubiana | Giulio Girasante  
193 Rigenerazione delle aree ferroviarie verso la Green City | F. Tucci, V. Cecafofso
- PROGETTO URBANO E AREE FERROVIARIE. TRE QUESTIONI**
- 204 Interviste a: Paolo Desideri, Franco Purini, Mosè Ricci, Nicola Russi
- CALL FOR PAPER:  
IL PROGETTO URBANO PER LE AREE FERROVIARIE**
- 233 La rigenerazione dell'area ferroviaria di Rogoredo | P. Altamura, A. F. L. Baratta,  
L. Calcagnini, M. Cellurale,  
C. Clemente, F. Finucci,  
A. Magarò  
245 Verso una nuova interpretazione della stazione ferroviaria | Vittoria Stefanini

>>





## LA CITTÀ ARTISTICA

a cura di Franco Purini, Pepe Barbieri

- |            |  |                        |
|------------|--|------------------------|
| <b>259</b> | La città artistica   | F. Purini, P. Barbieri |
| <b>261</b> | Space, People and Place. Gli artisti incontrano gli architetti | Massimiliano Scuderi   |
| <b>270</b> | In memoria di Ettore Spalletti                                 | P. Barbieri            |
| <b>272</b> | Cesare Manzo e Fuoriuso  | Massimiliano Scuderi   |

## MATERIALI DIDATTICI

- |            |  |                             |
|------------|--|-----------------------------|
| <b>278</b> | Stazioni per muovere le città  | P. Barbieri, R. Pavia       |
| <b>287</b> | Proposte per Spalato   | C. Di Girolamo              |
| <b>294</b> | La Circle Line come occasione di riattivazione urbana per la città di Milano | Seminario di laurea Pescara |

## LETTURE

- |            |   |  |
|------------|---|--|
| <b>301</b> | F. Schiaffonati, Paesaggi milanesi. Per una sociologia del paesaggio urbano<br>recensione a cura di Filippo Angelucci |  |
| <b>304</b> | G. Castaldo e A. Granato A. Un progetto per gli scali ferroviari milanesi<br>recensione a cura di Filippo Angelucci   |  |

## EVENTI

- |            |   |  |
|------------|---|--|
| <b>306</b> | How Will We Live Together<br>La 17. Mostra Internazionale di Architettura curata da Hashim Sarkis |  |
|------------|---|--|

## Roma, verso il progetto urbano delle stazioni

Luca Montuori, assessore all'urbanistica, Comune di Roma

Le difficoltà di fare progetto urbano per le stazioni ferroviarie rinviano a ragioni diverse e di diversa natura, politica, economica, di capacità di interlocuzione, o altre ancora. Se parliamo di strumenti, spesso questi sono poco adeguati ai tempi delle trasformazioni e agli obiettivi. Per usare una immagine sintetica basti pensare che il piano regolatore di Roma è stato approvato, nel 2008, tre mesi prima che il crollo della Lehmann Brothers mettesse a nudo la fragilità di quei modelli economici e di sviluppo, fondati su evidenti squilibri speculativi, da cui era sostenuta la crescita economica delle capitali europee, svelando la sopravvalutazione significativa dei mercati immobiliari nella maggior parte delle regioni metropolitane mondiali occidentali. Uno dei primi risultati, nel caso di Roma, è stato che tutti gli strumenti di programmazione complessi si sono scontrati contro il venir meno di alcuni presupposti, economie, portatori di interessi, reti di investitori privati, che potessero supportarne l'attuazione (a partire proprio dai Progetti Integrati); di conseguenza si è determinata una netta separazione tra programmazione e attuazione degli interventi, generando uno squilibrio tra interessi pubblici e interessi privati a discapito della qualità urbana che questa relazione deve poter mettere in gioco.

Non abbiamo sviluppato strumenti, o meglio ne abbiamo di troppo complessi, in grado di lavorare sulla forma urbana sullo spazio e le sue relazioni, in modo che le attività si integrino, rompano l'isolamento funzionale in cui sono costrette da una modalità vecchia di vedere l'urbanistica. Inoltre, varato come misura per mitigare gli effetti della crisi economica nel 2009, il cosiddetto Piano Casa è stata a tutti gli effetti una norma deregolatoria che ha demolito i principi della pianificazione, ha dato il colpo di grazia a qualsiasi possibile visione e indirizzo di fatto liberalizzando il settore edilizio. Nei fatti ogni strumento che prevedesse una integrazione di spazi pubblici e spazi privati, composizioni di interessi, equilibri di mix funzionali, servizi ai cittadini, ogni ipotesi di progetto urbano è stata cancellata dal fatto che ogni singolo portatore di diritti edificatori ha potuto realizzare il proprio interesse in maniera autonoma, senza una visione complessiva. Gli effetti diretti più impattanti sono registrabili sia nei tessuti pregiati della città sia nelle aree più fragili e lontane; ma anche le ricadute culturali di questa fase sono state devastanti perché hanno trasformato la città nella somma di singoli edifici residenziali privati, introversi, limitati al lotto di proprietà in cui sorgono, e non in un sistema costituito da parti che concorressero alla costituzione di un paesaggio, di un insieme di interventi integrati dove spazi pubblici e privati si arricchissero di relazioni reciproche. Così la crisi del settore edilizio è stata scaricata completamente sulle spalle delle città, determinando squilibri nelle previsioni e un'accentuazione dei conflitti territoriali già presenti. A Roma ne è derivato un incremento del consumo di suolo (la legge ha facilitato anche l'attuazione di interventi non ancora realizzati con inalterate premialità volumetriche) e la riproposizione di modalità edificatorie che nel tempo hanno dimostrato la loro scarsa capacità di generare qualità, seguendo una tendenza inversa rispetto alle altre città europee, che si sono interrogate su come garantire la varietà degli spazi urbani, su come generare intensità, non numeri indici e zonizzazione con separazioni funzionali, non maggiore o minore densità, quanto piuttosto gli strumenti per offrire quel mix tipologico e funzionale che favorisce anche l'articolazione sociale e quindi la vitalità della città.

Sul tema dello sviluppo dell'Anello ferroviario di Roma le vicende sono diverse ma comunque legate a questa forma di sviluppo. Bisogna ricordare che a Roma nonostante la realizzazione di un nodo come quello della Stazione Tiburtina si è continuato a indirizzare lo sviluppo della città favorendo

altre zone e altre direttrici, interrogandosi più sulla composizione di assetti proprietari che sui vantaggi per la città; tutto ciò nonostante gran parte delle aree all'intorno della stazione, le ben note aree del Sistema Direzionale Orientale (Pietralata), fossero di proprietà pubblica. Si sono scelti semplicemente altri indirizzi, svincolando il pensiero dello sviluppo urbano dal tema della mobilità lasciando quest'ultimo al campo della "tecnica", come fosse un dato a sé.

Con l'intenzione di voler contrastare questa visione il 24 luglio 2018 Roma Capitale ha sottoscritto un "Verbale di Intesa" con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e FS Sistemi Urbani (FSSU), per lo sviluppo del sistema metro-ferroviario e per la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse. Il verbale contiene molti obiettivi di sviluppo della rete di trasporto pubblico con la costruzione di nuove stazioni, e del potenziamento del sistema regionale, di connessione tra rete del ferro e struttura urbana. Rispetto ad altri simili documenti, già sottoscritti in passato, la novità è rappresentata dalla volontà di promuovere uno specifico programma di rigenerazione architettonica, funzionale e ambientale del settore di anello ferroviario, ricompreso tra l'ambito di Piazzale della Radio-Stazione Trastevere-Piazzale Flavio Biondo e l'ambito della stazione Tiburtina.

Alla sottoscrizione di questo verbale sono seguiti diversi atti e un intenso lavoro coordinato tra diversi soggetti interessati e, nel luglio del 2019, la Giunta Capitolina ha approvato una memoria in cui si sono definite le strategie per il recupero delle aree dismesse e residuali all'interno di questa parte di città: l'Anello Verde. Il titolo della memoria di Giunta è "Linee Programmatiche per l'Anello Verde dell'ambito strategico del ferro", ed è importante citare integralmente alcuni passaggi di questo documento perché riporta negli indirizzi politici la centralità del progetto urbano come strumento per la trasformazione:

*Il programma rappresenta un prioritario obiettivo dello sviluppo urbano teso a una visione strategica di rigenerazione urbana da attuarsi attraverso la trasformazione di alcune tra le aree cruciali, legate in sequenza dalla correlazione tra l'intensità trasportistica dei corridoi ferroviari e i connessi settori di città attraverso corridoi ambientali ad essi correlati. Questa struttura urbana è definita da un potenziale sistema unitario costituito dai sedimi delle aree RFI e delle aree contermini non più funzionali all'attività originaria e le continuità fisiche e spaziali del territorio romano, in particolare gli spazi aperti, i grandi parchi naturalistici, quali i sistemi diametrali dei parchi dell'Aniene, dell'Appia Antica e del Tevere e quelli tangenziali articolati tra le sequenze spaziali, ancora da strutturare, dei territori dello SDO di Pietralata, Tiburtina, Casilina e Centocelle, nonché gli accessi alla città monumentale e storica; obiettivo prioritario è pertanto la realizzazione di un sistema di connessioni continue a valenza ambientale, attraverso anche la sinergia con RFI e il redigendo nuovo PRG del ferro, tra gli ambiti di riqualificazione mediante una rete di spazi pubblici e corridoi dedicati alla mobilità dolce in aggancio ai grandi sistemi ambientali e agli spazi pubblici locali e urbani; in tale organizzazione a sistema gli ambiti di rigenerazione e le infrastrutture ad essi correlate potranno essere strumento per il miglioramento della mobilità quali Hub intermodali perseguendo la sperimentazione di zone "car Free".*

*Sotto il profilo programmatico, si intendono pertanto perseguire i seguenti obiettivi:*

- *promuovere la qualità urbana attraverso il ricorso a procedure concorsuali per la definizione dei Masterplan dei principali ambiti di rigenerazione urbana, (sistemi ambientali, sistema della rete degli spazi pubblici, edificazione/ recupero) e/o a procedure di confronto concorrenziale volte a sollecitare la presentazione di proposte di rigenerazione che coniughino l'assetto progettuale con il programma di gestione delle funzioni e dei servizi da insediarsi, favorendo l'introduzione di forme innovative di partenariato tra i vari attori interessati al processo trasformativo;*
- *riqualificare le aree d'intervento con interventi di valorizzazione e di rigenerazione urbana, per lo sviluppo di sistemi di relazioni, da creare e/o da riattivare attraverso nuovi interventi insediativi ed il recupero ed il riammaglio delle parti di città interessata per le quali le infrastrutture ferroviarie rappresentano attualmente un elemento di discontinuità;*
- *sviluppare mix funzionali a supporto di nuove politiche di sviluppo economico, privilegiando l'introduzione di forme produttive di nuova generazione che rispondano alle prospettive di sviluppo economico e sociale, anche in riferimento alla memoria approvata dalla Giunta Capitolina che ha*

definito il programma per il Piano Strategico di Sviluppo Economico, specificamente orientato ad una programmazione di interventi per lo sviluppo sistemico del territorio, sui quali far convergere l'operato di tutti gli stakeholder locali, nazionali ed internazionali;

In questa prospettiva generale Piazza dei Cinquecento, Piazzale Tiburtino, Piazzale Ostiense, Piazzale dei Partigiani e Piazzale F. Biondo/Piazzale della Radio, che sono le piazze delle principali stazioni di Roma, rappresentano i "portali" rappresentativi di accesso ed i fondamentali punti di relazione con la città, dando seguito anche agli indirizzi formulati dall'assemblea capitolina con la mozione n 59 del maggio 2018 relativamente alla riqualificazione di piazzale ovest della Stazione Tiburtina. Gli obiettivi generali prefissati impongono l'elaborazione di soluzioni progettuali, da attuarsi anche mediante il ricorso a procedure concorsuali che prevedano:

- la valorizzazione architettonica delle piazze con il rafforzamento della pedonalità attraverso la razionalizzazione degli attuali usi impropri;
- l'ottimizzazione del sistema dell'accessibilità pubblica e privata attraverso l'armonizzazione con gli interventi futuri pianificati da Roma Capitale; la razionalizzazione dei capolinea Atac; nuove soluzioni funzionali per i taxi; l'inserimento dei servizi di sharing mobility e dei nuovi spazi per la ciclabilità (bike hub);
- la realizzazione di un sistema di aree verdi.

Il Documento nelle sue conclusioni: dà mandato al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica di:

1. procedere all'elaborazione di uno schema di assetto generale dell'Anello Verde, con valore di documento programmatico riguardante l'assetto previsionale dell'intero settore delle aree ferroviarie, ricomprese tra l'ambito di Piazzale della Radio-Stazione Trastevere-Piazzale e Flavio Biondo e l'ambito della stazione Tiburtina, che fissi i principali indirizzi, nell'ambito di una ridistribuzione delle potenzialità edificatorie oggi previste dagli strumenti urbanistici esecutivi vigenti, dando priorità a:
  - a. adeguamento funzionale e urbanistico del nuovo "HUB" della TAV Tiburtina, porta di connessione con l'Europa, attraverso la previsione di un mix funzionale adeguato alle nuove politiche di sviluppo economico, privilegiando sistemi insediativi che assicurino uno sviluppo urbano coerente e armonico con gli usi della città contemporanea e che rispondano alle prospettive di sviluppo sociale;
  - b. individuazione dei potenziali sistemi territoriali ed ambientali di connessioni urbane, da sviluppare, a partire dalla rigenerazione urbana delle aree ferroviarie in esame, mediante una rete di spazi pubblici e corridoi dedicati alla mobilità dolce che colleghino i nodi con i grandi parchi naturalistici, quali i sistemi dei parchi dell'Aniene, dell'Appia Antica e del Tevere e quelli tangenziali articolati tra le sequenze spaziali dei territori dello SDO di Pietralata, Tiburtina, Casilina e Centocelle, nonché favoriscano e valorizzino gli accessi alla città monumentale e storica.
2. Attivare percorsi preliminari partecipativi e consultivi con i Municipi e con i territori, nonché forme di ascolto e di approfondimento delle tematiche connesse allo sviluppo del programma con gli stakeholder istituzionali e rappresentativi, in coordinamento con RFI;
3. Procedere, attraverso l'istituzione di un tavolo di coordinamento con RFI, alla definizione di programmi di potenziamento e riqualificazione del sistema delle stazioni ferroviarie di cintura urbana, per il miglioramento del trasporto pubblico su ferro urbano ed extraurbano verso il centro città e per la valorizzazione e la fruizione del Parco dell'Appia Antica;
4. Attivare processi di trasformazione urbana riguardanti porzioni a stralcio dei complessivi strumenti urbanistici attuativi previsti dal vigente PRG, da attivarsi mediante programmi di rigenerazione urbana ai sensi della Legge regionale 7/2017, in prima istanza per l'ambito Tuscolana, anche in relazione all'adesione da parte di RFI al Bando Reinventing Cities edizione 2019 della rete internazionale C40, alla quale Roma aderisce;
5. Promuovere la qualità urbana favorendo il ricorso a procedure concorsuali per la definizione dei Masterplan dei principali ambiti di rigenerazione urbana, e/o, qualora compatibili con la

*destinazione urbanistica vigente, a procedure di confronto concorrenziale volte a sollecitare la presentazione di proposte di rigenerazione che coniughino l'assetto progettuale con il programma di gestione delle funzioni e dei servizi da insediarsi, al fine di ampliare la platea degli investitori e dei soggetti interessati ad insediarsi e a produrre nella Capitale.*

Con questa Memoria di Giunta si prende atto della necessità di attivare specifici piani strategici di sviluppo che consentano di inserire progetti puntuali all'interno di una visione generale di un preciso tema, evidenziando la necessità di superare il Piano nella sua totalità per attivare progetti relativi a precisi ambiti strategici e tematici. Successivamente, il 29 novembre, è stato raggiunto un importante obiettivo approvando la decisione di una variante urbanistica per l'area della Stazione Tuscolana e inserendola nel programma "Reinventing Cities".

L'esperienza in corso consente di formulare ipotesi per il futuro, definendo alcuni indirizzi di fondo per i progetti di stazioni e aree ferroviarie intese come attivatori dello sviluppo urbano. In particolare, va ricordato che il Piano Regolatore di Roma già conteneva un indirizzo che riguardava le modalità di lavorare su progetti che consolidassero e facessero crescere un'idea di "Forma urbana" sintetizzata negli *Ambiti di programmazione strategica*. Gli Ambiti strategici del Piano sono cinque, e costituiscono cinque situazioni territoriali considerate particolarmente importanti, perché tra l'altro riguardano alcuni "segn" (naturali o antropici, completamente o parzialmente conservati) che hanno marcato nel tempo lo sviluppo della città e i suoi piani di trasformazione. Gli ambiti contribuiscono a determinare quegli scenari preliminari rispetto ai quali predisporre e valutare programmi urbani, individuando le strategie per contemperare appunto sviluppo, valorizzazione e salvaguardia. Integrando risorse esistenti e obiettivi futuri nel dettaglio di tessuti, sistemi ambientali, e potenzialità, questi strumenti definivano le strategie della scala intermedia, i nodi dei progetti urbani attraverso cui la città avrebbe dovuto indirizzare le trasformazioni strutturali e di sistema. Sono nati contenendo in sé un'idea della morfologia urbana da consolidare tra storia, paesaggio, modernità e scenari futuri, attraverso una sovrapposizione di segni e strumenti che sono sintetizzati in sistemi. Tre di questi hanno una struttura lineare: l'ambito Parco Archeologico dei Fori-Appia Antica con la penetrazione del Parco dell'Appia, fino all'area archeologica centrale, che descrive le relazioni tra natura, storia e paesaggio; l'asse Flaminio Fori Eur che narra delle relazioni tra storia e modernità; l'Ambito Tevere che sintetizza ancora storia e natura (intesa anche come supporto geologico della città). A questi si sovrappongono due ambiti anulari: Le Mura Aureliane e l'Anello Ferroviario che doveva costituire nell'immaginario il sistema delle mura moderne della capitale.

Per legare indirizzi pubblici e interessi privati, per favorire anche l'attrazione di investimenti differenziati e immaginare nuove modalità di progettare e gestire la valorizzazione dei luoghi, la scelta è stata di avviare la pianificazione dei nodi dell'Anello Ferroviario, e tra questi il primo è la Stazione Tuscolana, che ha diverse caratteristiche che ne fanno un polo di alto valore strategico nel sistema. Si tratta di un'area centrale che ha un forte potenziale legato al sistema delle aree fondiarie di proprietà di FFSS e nelle trasformazioni già in corso. Tuscolana vede il suo punto di forza nel ruolo baricentrico che svolge tra aeroporto e stazioni centrali (Termini e Tiburtina) e come nodo di interscambio del sistema di trasporto regionale con la metro A e C. Le principali stazioni di interesse Metropolitano raggiungibili da Roma Tuscolana sono Gemelli (in mezz'ora), Orte (in tre quarti d'ora), Bracciano (in un'ora), Formia (in un'ora e mezza). Roma Termini e Roma Tuscolana sono collegate da 58 treni al giorno tra le 5,00 e le 23,30 circa.

Per realizzare il *masterplan*, l'area sarà inserita nel percorso del confronto internazionale "*Reinventing Cities*", un bando internazionale, promosso dalla rete globale C40 Cities Climate Leadership Group, per avviare e favorire una rigenerazione urbana resiliente e a zero emissioni. Obiettivo dichiarato della rete C40, attraverso il meccanismo immaginato per il bando, è che le città partecipanti mettano a disposizione il proprio patrimonio edilizio, o quello privato ma in accordo con soggetti istituzionali (come FFSS), invitando non solo investitori ma gruppi interdisciplinari di architetti, pianificatori, operatori, esperti ambientali, comunità di quartiere, a concorrere per

trasformare i siti scelti. Il programma si sviluppa attraverso diverse attività progettuali, in una prima fase raccoglie proposte e progetti, accompagnati da piani di sostenibilità economica e di gestione delle nuove realizzazioni, in una seconda fase definisce e specifica le richieste dell'amministrazione avviando un vero confronto concorrenziale in cui i diversi soggetti sviluppino approfonditamente le progettualità già avviate. L'obiettivo è un *masterplan* in cui siano definite le invarianti del sistema degli spazi e dei servizi pubblici, nonché i mix funzionali più adeguati accompagnati da una descrizione delle modalità di gestione e finanziamento del progetto stesso.

Il nuovo sistema di funzioni da insediare è stato elaborato per valorizzare un'area oggi abbandonata caratterizzata dalla presenza di diversi edifici industriali dismessi o in corso di dismissione, spazi tecnici e funzionali alla stazione. Il piano prevede un programma di rigenerazione che porti all'insediamento di una superficie edificabile pari a circa 34.000 mq di nuove funzioni con aree ricettive, servizi, *housing* sociale, spazi aperti per il 50% dei sedimi fondiari, e la riqualificazione complessiva del margine ovest della proprietà ferroviaria riconnettendosi al sistema del tessuto urbano all'intorno di piazza Ragusa da un lato, al Mandrione a nord e via Tuscolana a sud, arrivando fino alla stazione della Metro A Ponte Lungo. Il sistema prevede poi connessioni locali, pedonali e ciclabili che permettano di legare tra loro i nodi dell'anello innervando i tessuti urbani circostanti.

Sempre nel Verbale di Intesa sono definiti gli impegni sia per la vicina stazione Zama, che darà accesso al Parco dell'Appia nei pressi della valle della Caffarella, sia per il nodo del Pigneto (già in corso di realizzazione); questi costituiranno i due interventi complementari per lo sviluppo dell'intero settore urbano già ricco di attività produttive legate a diversi settori della piccola imprenditoria.

L'esperienza di Roma tiene conto di quella di Milano, che negli ultimi tempi sta diventando un laboratorio estremamente interessante per una nuova generazione di progetti di riuso delle aree ferroviarie dismesse e per l'ammodernamento degli scali ferroviari come progetti urbani. Al di là della estensione delle sette aree ferroviarie messe in gioco dai progetti, appaiono interessanti e innovativi alcuni passaggi di metodo sperimentati nell'occasione. In particolare, sono da condividere alcune importanti innovazioni di processo, quali il rapporto istaurato inizialmente tra Comune e Politecnico per intercettare la domanda sociale e per impostare la visione strategica alla quale riferire i singoli progetti urbani. Poi la esplorazione progettuale degli ambiti d'intervento, affidata ad un workshop con la partecipazione di autorevoli architetti incaricati direttamente dal Committente. Infine, la messa a concorso dei progetti di trasformazione delle aree ferroviarie e degli scali da riqualificare con bandi elaborati sulla base delle specifiche risultanze dei progetti esplorativi.

Tuttavia, sappiamo che non esistono modelli replicabili, esistono sicuramente strumenti più o meno validi e quello descritto di "Reinventing Cities" è stato utilizzato anche da Milano per lo scalo Greco-Breda due anni fa. Ma la struttura e la dimensione di Milano non è comparabile con quella di Roma, né il ruolo degli scali ferroviari nella struttura urbana della città.

A Roma abbiamo individuato, all'interno dell'ambito strategico, alcuni progetti prioritari che trasformeranno un intero settore urbano in una infrastruttura lineare di servizi, trasporti, luoghi pubblici e residenze moderne, che acquisirà una importanza di scala metropolitana e regionale, attraversando contesti in gran parte già densamente edificati, attraverso interventi di scala diversa. C'è la previsione di interventi di impatto locale come piazze, connessioni, percorsi, tra cui il recupero del piazzale della stazione Ostiense con il ripensamento del sistema dei parcheggi a raso e degli accessi ai percorsi interrati, di piazzale Flavio Biondo con la riconfigurazione dei percorsi verso piazzale della Radio; il nuovo sistema pedonale del Pigneto con il tombamento della linea ferroviaria e la ricucitura della cesura circonvallazione Casilina; il progetto per il piazzale Ovest della Stazione Tiburtina dove è in corso la demolizione del ponte della Tangenziale. A questi si uniscono importanti interventi di scala urbana e metropolitana tra cui nuovamente il già citato "Nodo di scambio Pigneto" per il quale è in corso di realizzazione la nuova fermata con l'interscambio tra linee Regionali provenienti da nord e da ovest e la linea C della metropolitana; successivamente si potrà realizzare

la fermata della linea Roma – Cassino raccogliendo importanti flussi di pendolari da sud redistribuendoli verso il centro o lungo l’anello.

In ultimo il vero fulcro dello sviluppo di una visione contemporanea della città si collega al nuovo “Piano di Assetto della stazione di Roma Tiburtina” per il quale si prevedono interventi di completamento, revisione e modifica del Piano esistente con l’integrazione nel sistema generale del piazzale Est, che dovrà prendere forma intorno a un grande boulevard di distribuzione per l’accesso ai lotti su cui verranno le nuove edificazioni; contemporaneamente si sta lavorando al progetto per piazzale Ovest con l’arrivo della linea tranviaria da via Tiburtina, un nuovo comparto ricettivo con nuovi spazi pubblici dopo la demolizione della Tangenziale e la ridefinizione delle aree pedonali secondo uno schema di traffico adeguato alle esigenze attuali. La Stazione Tiburtina deve acquisire l’importanza che un nodo di alta velocità deve avere nella visione futura anche dell’Europa, con relazioni dirette tra centri urbani, con città che devono poter gestire e sviluppare relazioni, politiche, condividere strategie e pratiche, divenire i fulcri di un sistema di rete che travalica i confini nazionali costruendo un insieme solidale di punti che non si sviluppano crescendo autonomamente, permettendo ai cittadini di abitare le città come parti di un grande organismo. Questa potenzialità oggi deve essere sfruttata perché le città possano costituire l’ossatura di un nuovo modo di vivere lo spazio sovranazionale in modo unitario.

Nel caso dell’anello ferroviario di Roma la realizzazione degli interventi previsti immagina una “forma” della città che coincide anche con una forma amministrativa di quello che dovrebbe essere il futuro di Roma Capitale con la capacità di relazionarsi alla scala metropolitana accogliendo i flussi pendolari giornalieri e ridistribuendoli da e verso le aree centrali guardando alla scala vasta del territorio.

E’ presto per parlare in maniera compiuta delle attività collaterali che sono in corso di organizzazione; per immaginare questo non come un sistema astratto sono descritti nella Memoria di Giunta anche i momenti di condivisione, di co-progettazione, di partecipazione che permettano di offrire spunti per quella che sarà la seconda fase di *Reinventing Cities*, e per la quale le offerte dei proponenti dovranno diventare vincolanti e rispondere ai bisogni dei territori in cui si inseriscono. Un’iniziativa di coinvolgimento di cittadini in corso di definizione con il supporto di diversi attori istituzionali che a Roma si occupano di Architettura, Città e soprattutto futuro. A Roma esiste la più grande comunità scientifica d’Europa e questa vocazione alla ricerca, alla discussione non viene sfruttata, dobbiamo mettere in rete le migliori intelligenze per sfuggire alla retorica che offusca il dibattito intorno alla trasformazione della città ed essere realmente propositivi per fare in modo che finalmente Roma possa immaginare la storia come parte del suo futuro.

### **Gruppo di lavoro per la realizzazione del progetto “Anello verde” Assessorato all’urbanistica Roma Capitale**

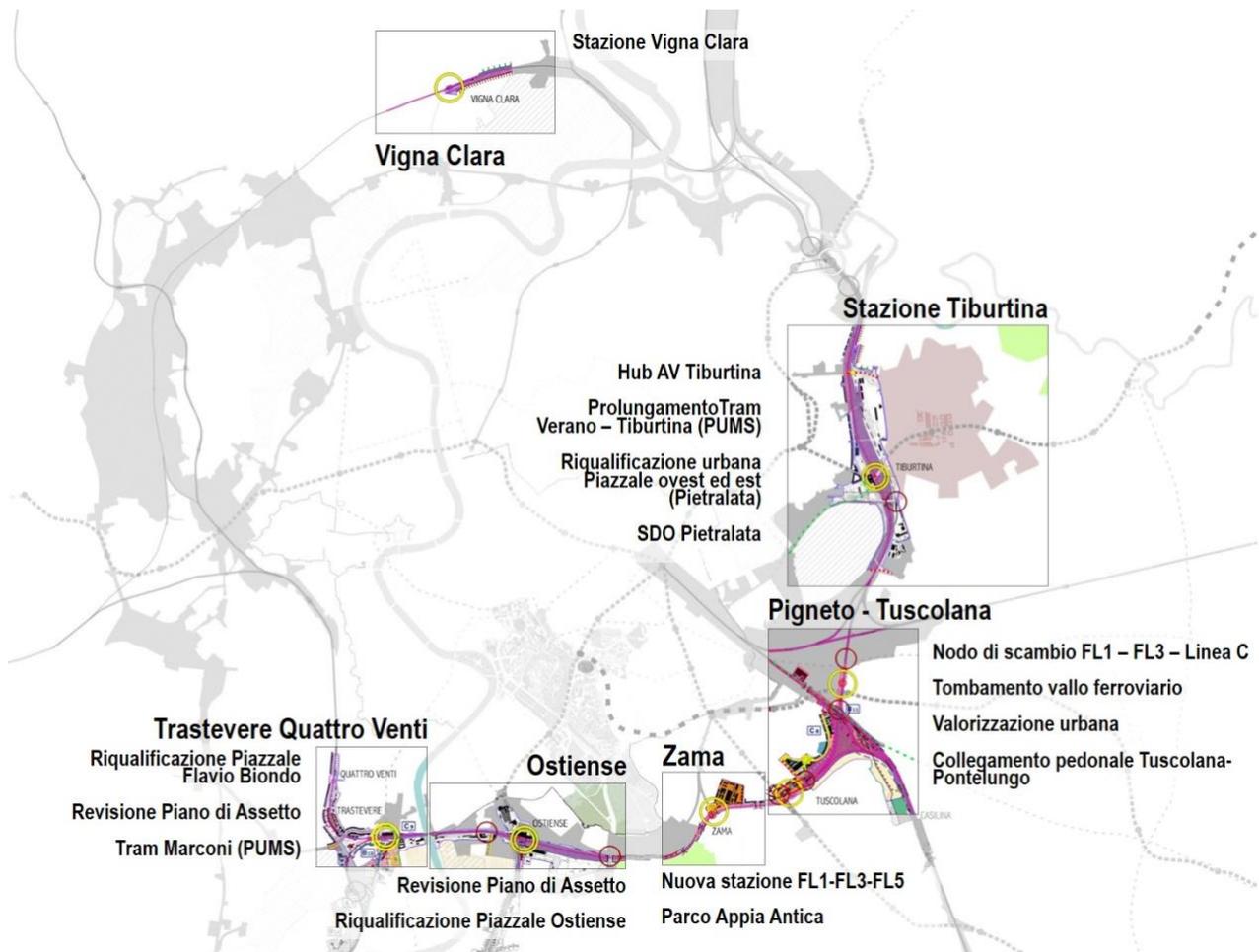
*Assessore, arch. Luca Montuori  
arch. Gabriella Raggi (capostaff), arch. Giorgio Pulcini, arch. junior Gabriele Roselli*

### **Dipartimento Programmazione Urbanistica (PAU)**

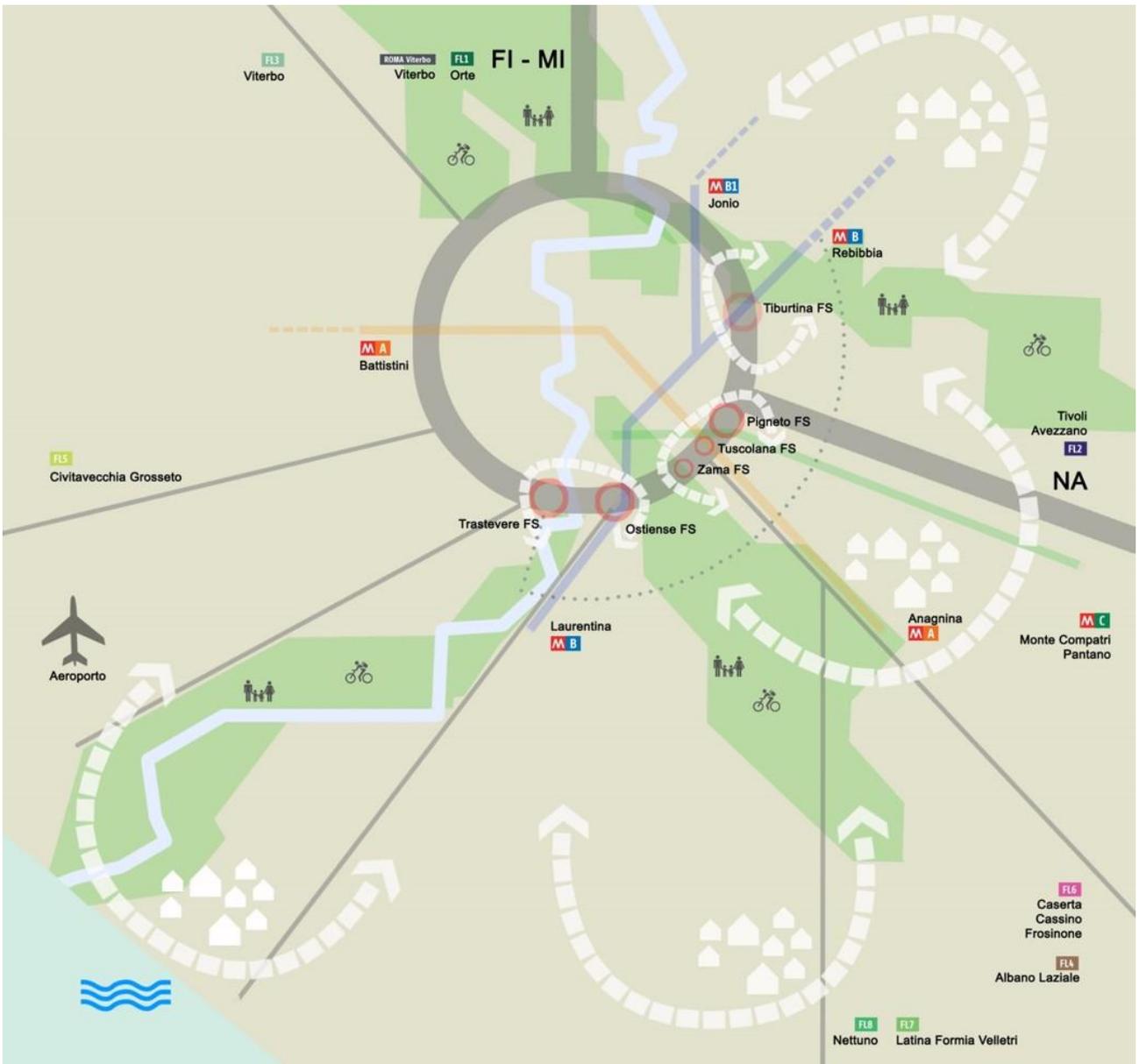
*Direttore, arch. Silvia Capurro,  
arch. Paola Bruni, arch. Milena Farina, arch. Pierluigi Masi, arch. Vincenzo Riccobono*

### **Risorse per Roma SpA**

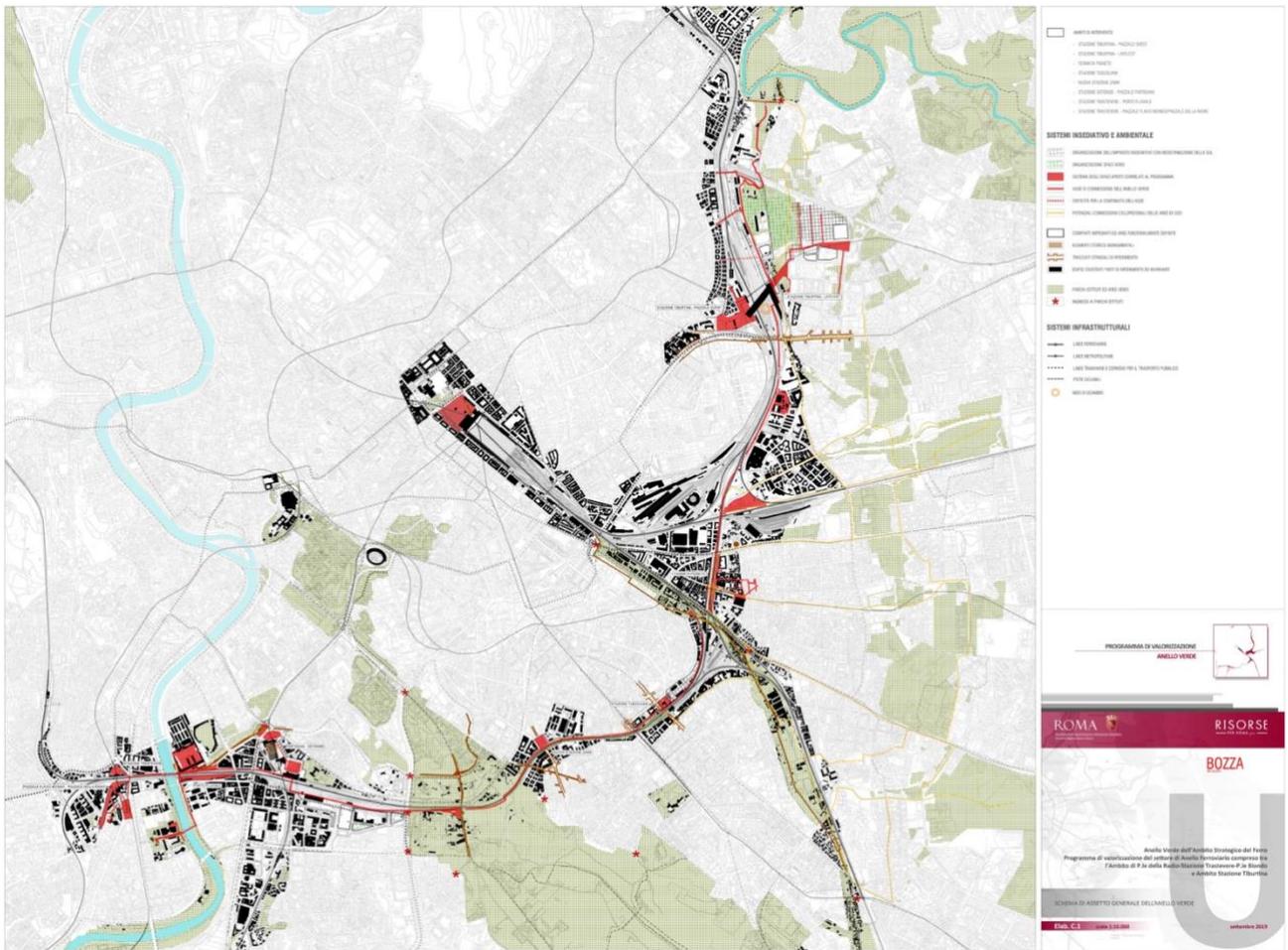
*Coordinamento, arch. Massimo Mengoni,  
arch. Elena Castellano, arch. Angelo Todaro*



(Fig. 1) sintesi degli interventi previsti dal “Verbale di Intesa” Roma Capitale, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e FS Sistemi Urbani (FSSU), per lo sviluppo del sistema metro-ferroviario e per la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse.



(Fig. 2) Schema del funzionamento del sistema dell'Anello Verde alla scala metropolitana



(Fig. 3) Recupero delle aree ferroviarie dismesse, primi studi sulle strutture urbane di riferimento, sui sistemi ambientali, tra spazi pubblici e tessuti urbanizzati consolidati. Si evidenziano i sistemi di collegamento tra i nodi, le relazioni tra i corridoi ambientali, gli agganci tra sistema ferroviario e città



(Fig. 4) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 5) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 6) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 7) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 8) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 9) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 10) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 11) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana

**JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN**  
**Eco Web Town**

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal  
Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation  
Rivista scientifica semestrale on line accreditata ANVUR



**ISSN 2039-2656**

**#20**

**II/2019 31 dicembre 2019**  
[www.ecowebtown.it/n\\_20/](http://www.ecowebtown.it/n_20/)

