

Italia Nostra-INU Lazio

15 marzo 1991 Roma



Il programma per Roma Capitale e la riqualificazione dell'area centrale: il progetto Fori- Appia Antica

FORI  
MUSEI  
APPIA  
ANTICA

archiviocederna.it

Necessita' e opportunita' di un Piano Organico per il Centro Storico; problemi di accessibilita'.

( Alessandro Di Loreto )

De Luca

PARCO DEI FORI

### 1. Parco Archeologico e centro storico

Il Parco Archeologico centrale e dell'Appia Antica ha un impatto urbanistico rilevante per la città metropolitana; la parte relativa ai Fori Imperiali ed all'area compresa entro le Mura Aureliane incide in maniera sostanziale sui modi di uso e quindi sul sistema di accessibilità e sulla situazione ambientale del centro storico.

Bisogna ricordare che questa area che si presentava abbastanza disabitata quando Roma è diventata capitale d'Italia, è stata successivamente modificata per accogliere un grande fascio di viabilità; (si ricordano i grandi sventramenti di epoca fascista). Attualmente questa destinazione funzionale, (viabilità e parcheggio) determina, per l'area stessa e per tutto il centro storico, uno stato di congestione e di inquinamento (atmosferico, acustico, visuale-estetico) che ribalta la sua funzione originaria già errata, in un vero e proprio danno per la ciltettività; si pensi alla distruzione dei monumenti, ai danni per la salute dei cittadini, alle forzature nei cambiamenti di destinazione d'uso che l'accessibilità in auto privata su piazza Venezia determina. L'importanza del parco archeologico centrale va quindi visto, in termini urbanistici, come la possibilità di dare un nuovo respiro al centro storico, considerando anche la crescita che continuerà ad esserci per la domanda

pedonale ( turismo, tempo

libero, etc.). La dimensione dell'area interessata dal parco, la specifica incidenza sulla accessibilità, la grande occasione rappresentata per il sistema culturale della città sono tali da condizionare il centro storico tutto; quindi anche per questo è necessario individuare un piano organico degli usi compatibili per l'area storica nell'insieme.

## 2. Congestione e degrado del Centro Storico

Ancora termini ricorrono per definire la situazione della città storica, anche se non solo di questa, sono "Degrado e Congestione"; per Roma questi due termini costituiscono un binomio e sintetizzano un insieme di fatti fisici ben espliciti che incentivano una mutazione profonda in termini di assetto funzionale e di utilizzazione dei luoghi sia pubblici che privati. Pur non registrando quindi cambiamenti fisici notevoli (negli ultimi 40 anni non si è costruito e demolito in centro storico in modo sostanziale), i cambiamenti sottopelle ci presentano una città diversa e modellata dalla solita deregulation urbanistica italiana. I principali fenomeni fisici di degrado e congestione sono sempre riconducibili ad un errato rapporto di utilizzazione degli spazi.

Strade e piazze modellate per una utilizzazione pedonale, al massimo per carrozze, sono usate come autostrade del duemila; immaginate l'inquinamento acustico (impossibile aprire porte e finestre e balconi) i fumi, le polveri, gli ossidi della combustione; pensate ai parcheggi selvaggi in ogni luogo; e per gli interni privati, appartamenti per 4 persone residenti, ora adibite ad uffici e frequentabili da 20-40 persone, botteghe artigiane dimensionate per uno o due addetti e 4, 5 clienti al giorno diventano negozi con 5, 10, commesse e 30, 40 clienti al giorno; la proliferazione di locali, ristoranti, al posto di antiche autorimesse. Specializzazioni commerciali di alcune strade e piazze ove la sera chiusi i negozi c'è il deserto (la zona del tridente; il terziario pubblico e privato pervade tutto anche perché l'area centrale è la più accessibile. Si combinano in definitiva un insieme di fattori quali la fragilità edilizia, la accessibilità, la qualità urbanistica ed architettonica, nel più generale contesto di carenza di pianificazione urbana, e risulta questa congestione con degrado la quale però è compatibile con alcune funzioni ad alto consumo di spazio come il commercio, le banche, (si pensi agli edifici bunker con vetri antiproiettile ed antirumore ed all'aria condizionata etc.) che utilizzano parassitariamente la scenografia del centro storico ma che sono sostanzialmente estranei ai luoghi e spesso in

conflitto con essi. Queste funzioni scacciano altre più soft ossia con più basso consumo di spazio quali la residenza o le attività culturali rare, o le attività artigianali, etc. Ovviamente qui non si vuole sostenere la musealizzazione del centro storico e condannare qualunque adeguamento del contesto alla vita contemporanea, si vuole tuttavia rilevare che la mancanza di un disegno d'insieme costruito su un mix di funzioni compatibili con la conservazione e quindi permanenza del patrimonio storico porta alla sua distruzione di fatto.

archiviocederna.it

3. Piano di usi compatibili per il centro storico

Se i problemi principali del centro storico di Roma sono in qualche maniera collegati alla congestione ed al degrado, sembra evidente che per individuare delle regole di trasformazione (più puntuali e specifiche di quelle esistenti) ed un mix di utilizzazioni compatibili è necessario proprio orientarsi verso la decongestione e quindi il blocco delle trasformazioni in tal senso, il trasferimento di alcune funzioni, e individuare misure antidegrado operando sulla

accessibilità.

Certamente non sono compatibili con una utilizzazione equilibrata del centro storico, le espansioni commerciali, degli uffici pubblici e privati, anzi questi vanno ridimensionati per dare spazio ad una ripresa residenziale ( in 40 anni la residenza si è ridotta ad un terzo ) ad una migliore utilizzazione culturale, ad una più razionale allocazione delle sedi politiche principali : Parlamento, Presidenza del Consiglio, Presidenza della Repubblica.

Un principio discriminante da usare per decidere se un certo uso è compatibile o meno con la sopravvivenza del centro storico può essere proprio la misura della densità di utilizzazione dello spazio ed i connessi impatti urbanistico ed ambientale che un certo intervento determina. Questo confronto è semplice quando si osserva, ad esempio, la residenza ed il terziario; più complesso invece quando si ragiona all'interno del terziario ove paradossalmente un ufficio pubblico con scarsa frequentazione esterna ( centro di ricerca ) potrebbe essere preferibile ad un ufficio privato. Le attività culturali sono anchesse misurabili rispetto alla densità di utilizzazione. Si pensi ad un Museo, ad una biblioteca, ad una galleria di arti figurative, ad un teatro, ad una sala musicale. Nel valutare la potenzialità di consumo di spazio va ovviamente considerato il sistema di accessibilità; pensando appunto ad una accessibilità possibile con mezzi collettivi di massa non inquinanti, oppure

semplicemente pedonale, che sia quindi ridotta al

minimo l'uso dell'auto individuale. Certamente sono compatibili le utilizzazioni per aree libere (da realizzare compatibilmente con la conservazione dell'edilizia storica e con la giustificazione economica delle demolizioni) che, come il Parco archeologico, si presentano come vere occasioni di igiene ambientale.

Un obiettivo ragionevole per il centro storico potrebbe essere quello di ridurre l'attuale indice di utilizzazione inteso come indicatore medio aggregato, almeno di un terzo entro il 2000. La distribuzione dell'uso, nello spazio e nel tempo (quotidiano, stagionale) andrà regolato secondo approfonditi studi di aree ristrette. In generale bisognerà tener conto della crescita dell'uso pedonale legato ad un incremento di presenze turistiche e del tempo libero della popolazione, in rapporto alle presenze culturali esistenti in centro.

4 Accessibilità compatibile con la formazione del parco archeologico e con la salvaguardia del centro storico

Tra le cause del degrado e della congestione del centro si può considerare certamente l'attuale sistema di

trasporti a Roma ed il modo di accedere al centro storico stesso. A causa della forma a ciambella, senza buco, assunta dalla città ed causa della permanenza della struttura radiale antica della viabilità consolare rafforzata dalle due linee metropolitane ad X si verifica che il centro è il luogo maggiormente accessibile. La accessibilità è stato un fattore determinante per l'incremento di utilizzazione. Quindi è certamente necessario realizzare altrove, sull'area urbana equivalenti condizioni di accessibilità per favorire altre polarizzazioni e possibili drenaggi di attività; risulta tuttavia necessario correggere le condizioni di accessibilità specie per i mezzi privati affinché si realizzi contemporaneamente una minore accessibilità ovvero una accessibilità selettiva la quale realizzi decongestione urbana e miglioramento ambientale. Da questo punto di vista, il parco archeologico centrale si presta bene come un progetto di decongestione ed antidegrado, oltre la sua importanza più specificamente culturale ed archeologica. Premessa la necessità di un sistema generale dei trasporti per l'area metropolitana che sia impostato sul sistema intermodale e con un ruolo fondamentale del trasporto di massa non inquinante ed in sede propria, vediamo più in dettaglio cosa dovrebbe verificarsi per il centro e come questo problema dovrebbe essere affrontato in zona archeologica.

Anzitutto Piazza Venezia non può più essere il nodo centrale del traffico di superficie a Roma cioè



significa eliminare gli itinerari di attraversamento e attivare fasci di percorsi anulari utilizzabili dai mezzi privati e pubblici di superficie. Il servizio

centripeto di massa e di area vasta viene assicurato dalle due linee metrò A e B potenziate (ciascuna può trasportare 30 mila viaggiatori/ora) con eventuali traslatori sotterranei in centro (spagna-colonna, colosseo-piazza venezia) e con la nuova linea di metrò G; in superficie va riordinata la rete con ripristino anche di tram e filobus e con l'obiettivo di creare servizi navetta ben integrati con le linee sotterranee e con le adduzioni di superficie attestata fuori le mura; in modo da avere un servizio capillare ed il centro a portata di pedone con due mezzi al massimo.

Entro un nuovo sistema di accessibilità, di pedonalizzazioni, di uso del centro storico, il parco dei Fori ha un ruolo fondamentale.

Eliminare il traffico di attraversamento su piazza Venezia e quello di attestamento significa realizzare un sistema prevalentemente pedonale formato da piazza del Popolo il Corso piazza Venezia il quale ha rispettivamente a nord il Pincio e Villa Borghese ed a sud il Parco centrale. Mentre la accessibilità generale a nord è ormai assicurata, (linea metrò A, la roma nord, il tram navetta piazza Mancini, Piazzale Flaminio, etc.), la accessibilità a sud che attualmente avviene attraverso l'area archeologica necessita di alcune ipotesi e fattibilità, anche oltre

le linee indicate nel progetto della Sovrintendenza ( gruppo Benevolo). L'obiettivo da perseguire è di trovare un sistema di accessibilità che risponda alle esigenze di decongestione e disinquinamento, che consenta di procedere alla realizzazione del parco partendo subito, che possa perciò convivere con la costruzione del parco, che non provochi traumi alla accessibilità da sud, che alleggerisca la pressione del traffico nelle aree circostanti il parco stesso. Una ipotesi progettuale potrebbe essere di costituire un servizio di superficie con tram, filobus, oppure navetta ad accumulatore ( non bisogna sottovalutare l'innovazione esistente nel settore, ad esempio con la trazione magnetica, ) che si svolge su un circuito che si sviluppa dal terminale Ostiense seguendo entro le mura la passeggiata archeologica, via di San Gregorio, intorno al Colosseo, via dei Fori, Piazza Venezia, via Petroselli, via del Circo Massimo, viale Aventino, Piramide , Ostiense . Questo circuito interseca la linea B del Metrò, può sostituire tutti i bus turistici, e consentire un agevole tour nel parco, garantisce l'accessibilità a piazza Venezia. Il contrasto con il progetto della Sovrintendenza è nella presenza di questa linea di trasporto che resterebbe sul parco fino alla completa realizzazione degli scavi delle piazze imperiali , ed alla eventuale ricostruzione della Velia. Bisogna però ricordare che i tempi previsti nel progetto Sovrintendenza non sono brevi, si parla di 20 anni, e nelle priorità stabilite

per consentire l'accesso su piazza Venezia viene lasciata la direttrice via Cavour, via Fori Imperiali, al traffico generale, lasciando inalterato il problema inquinamento, e dando priorità alla realizzazione della collina artificiale della Velia, museo archeologico, quando un ruolo importante da subito potrebbe essere svolto dalla villa Rivaldi e dal suo giardino entrambi abbandonati ai rovi ed agli ex ipab.

Il circuito di accessibilità sopra accennato potrebbe essere anche più breve e fermarsi ad esempio a porta Capena e non ad Ostiense. La sua funzione è di allontanare il traffico automobilistico ed il parcheggio dall'area archeologica e contribuire in tal modo anche a ridurre l'inquinamento generale.

Per spezzare la morsa del traffico può essere efficace appunto la formazione di un'area protetta identificabile nell'asse pedonale di via del Corso (su di esso potrebbero essere collocati tappeti mobili) nel polo di Piazza del Popolo con alle spalle villa Borghese e nel polo di piazza Venezia con alle spalle il parco archeologico centrale. Mentre l'attraversamento a nord può ancora avvenire con il muro torto, piazzale Flaminio; a sud tale attraversamento non può avvenire da via Nazionale, e tra le ipotesi fattibili si può considerare il sottopassaggio Circo Massimo - Labicana proposto nello studio Benevolo.

Questa frattura di salvaguardia ambientale che si realizza nella città storica deve essere accompagnata

ovviamente dal riordino della rete di trasporto pubblico di superficie e da un sistema di accessibilità ai mezzi privati concepito coerentemente con le funzioni compatibili che si ritengono di far svolgere in centro storico. ( spazi di parcheggio, sgomberare piazze e strade deturpate dalla sosta, realizzare percorsi appoggiati ad un anello esterno, creare una rete estesa di percorsi pedonali e ciclabili )..

archiviocederna.it