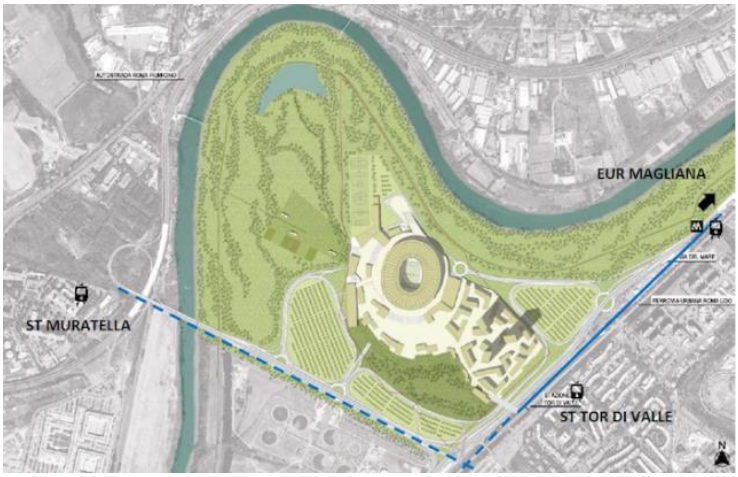
Ti con zero
scienza&arte, economia&politica&società,
recensioni di saggi, di letteratura, racconti, ebook

Simone Ombuen

2. Urbania
Una riflessione sulla proposta di nuovo stadio per la Roma Calcio a Tor di Valle

Seguendo la vicenda del nuovo stadio della Roma ho potuto apprezzare l'uscita pubblica dell'INU Lazio sulla congruità del contributo straordinario, che per i Progetti Urbani è opportunamente regolamentato in un articolo nelle NTA del vigente PRG ma che nessuno, chissà perché, ha sinora pensato di utilizzare.

Penso però che oltre ai problemi di congruità economica e alle osservazioni di sostenibilità ambientale da vari altri sollevate, nelle proposte circolate vi sia anche un problema di identificazione delle priorità nella progettazione urbanistica dell'intervento, di cui occorre discutere.



Le opere pubbliche di per sé stesse non sono necessariamente un beneficio, specie se non si pensa a chi portano beneficio e quali sono i benefici che portano.

Dare accessibilità allo stadio è in questo caso un interesse anzitutto dell'investitore; l'interesse pubblico reale invece è di sfruttare l'incremento infrastrutturale per dare accessibilità ed accrescere le dotazioni anche al resto della città.

Detto in sintesi, non pensare le infrastrutture in funzione dello stadio, ma lo stadio e il relativo incremento infrastrutturale in funzione della città.

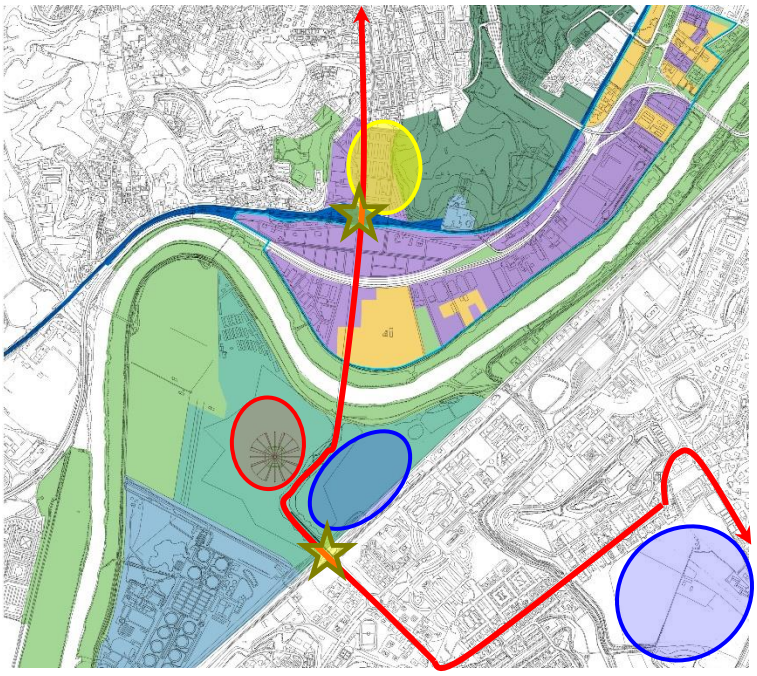
Inserire una nuova centralità metropolitana nel PRG di Roma (questo è il nocciolo della proposta) non può esser fatto senza un ripensamento complessivo di tutto il quadrante urbano direttamente interessato, nonché con una rivisitazione di tutte le priorità fra i diversi interessi pubblici in gioco in quel contesto.

Ho visto che la proposta che viene dalla società prevede il nuovo ponte sul Tevere a Muratella. Nel mio laboratorio di urbanistica dello scorso anno a Roma Tre, nel quale un folto gruppo di studenti ha trattato il tema, se c'è una cosa che era emersa con chiarezza è che fare il ponte a Muratella, se è più semplice, è però anche uno sbaglio.

In quel quadrante urbano la parte di insediamento che soffre di più di mancanza di infrastrutture su ferro non è quella lungo le due dorsali del ferro già esistenti, ma quella distante da essa. Quindi il primo obiettivo di ogni irrobustimento infrastrutturale deve esser quello di diffondere l'accessibilità in zone oggi poco servite.

Inoltre come semplici rudimenti di tecnica dei trasporti insegnano, fare peduncoli alle linee su ferro (nel caso alla linea B) non funziona gran che bene, perché si generano sovraffollamenti sub-ottimali nei tratti di binario condivisi (come già l'esperienza della B1 per Conca d'Oro-Val Melaina insegna). È invece preferibile im-

piantare nuove linee, che consentono anche di incrementare il numero dei nodi del sistema, e la sua resilienza.



Nello specifico, il collegamento fra le due dorsali del ferro, se fatto fra il Trullo, la Magliana e Decima, può dare accesso al ferro a territori oggi tagliati fuori, specie se si realizza una linea di tram che lungo Via di Decima arrivi fino a intersecare il Superotto. Ad esempio lungo Portuense, Isacco Newton, Agnelli, Ramazzini. Dando così supporto su ferro sia a San Camillo-Forlanini sia alle Caserme Donato al Trullo (utile per riqualificarla).

E dall'altra parte, oltre la Via del Mare, passando lungo Fiume Bianco, Grande Muraglia e viali degli Oceani potrebbe servire Castellaccio e raggiungere dal retro la Nuvola.

Con un colpo solo si realizzerebbero ben quattro nodi del sistema del ferro, alle intersezioni con Superotto, FR1, Roma-Ostia, MetroB. E collegando col ferro quattro centralità: S. Camillo, nuovo stadio, Castellaccio, EUR/Nuvola.

Ponte + raccordo viario + tram + quattro nodi del ferro; questo sì che sarebbe un bell'intervento di interesse pubblico ... e pensate quanti più romani potrebbero andare rapidamente allo stadio, facendo così felice anche la A.S. Roma. Inoltre, sarebbe l'occasione per sistemare definitivamente le infrastrutture per la ex zona D della Magliana, e di sfruttare le riserve partenariali rimaste sul campo a seguito della mancata attuazione di parte degli interventi del PRU (Programmi di Recupero Urbano) di quella zona.

Credo che nel dibattito in corso occorra valorizzare un tale punto di vista, riprendendo i concetti sopra espressi. Per vari motivi il dibattito oggi è ben lungi dall'essersi chiuso, e credo che tornare a parlare della qualità del progetto urbano, al di là dei bei “pupazzi” prodotti dalle archistar di turno, ci aiuterebbe a far emergere una diversa visione, aiutando Roma a superare uno scontro ideologicamente e spesso sterilmente strutturato solo nell'opposizione fra tutela ambientale e i c.d. “interessi del mercato”.