

Mobilità pubblica sostenibile e rigenerazione delle periferie. Il quadrante ovest di Roma Città Metropolitana

La storia del progetto e le innovazioni della legge della Regione Lazio sulla rigenerazione

Lo Studio Cappiello & Testaguzza che opera nell'area romana da oltre trent'anni, principalmente sui temi urbanistici e di sviluppo ambientale con la consegna della consulenza relativa al Tevere e al Litorale Romano per il nuovo PRG di Roma, ha proposto al Comune (il 07/07/2003 prot. 35916 del Dip. XII) un progetto per un collegamento di mobilità pubblica, innovativo e sostenibile, dall'Aeroporto fino ad Infernetto, mediante l'uso di una Monorotaia da realizzarsi con le regole del Project Financing.

Un progetto che ha trovato sempre il consenso dei residenti (vedi nella Conferenza Urbanistica del X Municipio del 2015) e che ha raccolto anche la validazione da parte della Direzione Generale TPL del M.I.T. con la nota del 12/07/2017.

La recente approvazione della legge della Regione Lazio n. 7 del 2017 in materia di rigenerazione urbana offre opportunità in più per questo impegno e consente di perseguire obiettivi più generali di valorizzazione ambientale e di riqualificazione urbanistico-edilizia, utilizzando come catalizzatore ovviamente la tratta ferroviaria.

L'interesse espresso da ASPESI di affrontare in uno specifico laboratorio queste nuove esigenze costituisce un valore aggiunto per il futuro di questo progetto poiché stanno emergendo, con il coordinamento dell'ing. Fausto Testaguzza e dell'Arch. Salvatore Codispoti, nuove importanti potenzialità rigenerative sui territori attraversati dalla monorotaia per innescare così le premesse concrete per l'attuazione di quel completamento e riqualificazione delle periferie, auspicata dalla Regione Lazio con la citata legge.

Il recupero delle periferie e le politiche integrate della mobilità

Ciò ha rafforzato la convinzione che oggi a Roma occorra fare un salto di qualità culturale e politico per affrontare concretamente il "recupero delle nostre periferie" utilizzando una nuova "rete di mobilità pubblica urbana sostenibile", innovativa e di livello europeo, capace di offrire servizi ad ogni quartiere interessato, come confermato anche dal recente studio sul TPL (Trasporto Pubblico Locale) della CdP. Come accadde con il "risanamento ambientale e urbanistico" del Piano Borgate degli anni '70, recuperando velocemente questo livello di visione del ruolo dei servizi di mobilità pubblica per il futuro della nostra città, offrendo soluzioni alle numerose vicende ancora aperte nella periferia romana, come quelle ad esempio del recupero dei Toponimi e della dotazione dei servizi primari e secondari per questi luoghi.

Pensare, progettare e incominciare a cantierare questi servizi di mobilità, non deve essere visto, superficialmente, come un nuovo incremento di spesa per Roma Capitale e per le altre istituzioni interessate, ma come un investimento, che partendo dall'introduzione nella periferia di un nuovo servizio di multi-mobilità pubblica, moderno ed efficiente, integrato anche con piste ciclabili e percorsi pedonali, possa offrire concrete speranze d'incrementare, in modo significativo, non solo il benessere degli abitanti, ma anche il valore aggiunto immobiliare delle loro proprietà, rendendo così molto più fattibili quelle operazioni di "rigenerazione e riqualificazione" che finora si sono arenate sulla sostituzione e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente perché troppo finalizzate solo a stimoli economici legati al singolo edificio, ma non all'area urbana.

Il consenso alle proposte e le linee guida del progetto. Una svolta culturale e politica.

Gli abitanti delle periferie sembrano apprezzare questa nostra proposta, perché hanno compreso che la riqualificazione avrà molte più speranze di manifestarsi se si aggiungono agli incentivi sulle cubature anche i servizi di multi-mobilità pubblica ovvero un sistema integrato, fatto di piste ciclabili, Tram, Mono ecc. ecc., e perché il limite della bassa densità edilizia può diventare una qualità se abbinata con servizi di pubblici mobilità adeguati, permettendo così alla periferia di diventare, finalmente, una città; una città con standard di verde europei, immersi nell'archeologia dell'Agro romano.

Occorre pertanto che la politica e le Istituzioni aiutino questo processo, prima possibile, perché rappresenta una vera e propria svolta nella gestione del territorio a Roma e nella Regione.

Una svolta prima di tutto culturale e politica che riaffermi con decisione la volontà degli abitanti della città ed, in particolare delle periferie romane, di ritornare ad essere soggetti attivi e protagonisti delle scelte della vita della nostra città, realizzando così una vera Area Metropolitana e quel decentramento del Centro storico che fa bene a Roma e a tutti i suoi cittadini.

Se negli anni '70, l'emergenza è stata dare "acqua, strade e fogne a tutti", oggi la nuova emergenza è garantire a tutti una "nuova multi-mobilità pubblica sostenibile", in un modo semplice, economico, efficiente e sostenibile e per tutta l'area metropolitana romana, come previsto anche nel nuovo Testo Unico di Urbanistica regionale che prevede appunto il Piano Metropolitan della Mobilità.

Questo Piano deve essere messo in pratica al più presto, per incominciare a raccogliere il meglio di quanto si produce nel mondo su questi temi, per poi adattarli alle nostre realtà, non rinunciando però ad indicare altre linee di ricerca, per fare in modo che Roma, per qualità della vita, ritorni ad essere una capitale di un Paese importante, come lo è l'Italia nel mondo di oggi.

Rinunciamo, volutamente, a facile agganci storici sulle qualità della civiltà romana che ancora oggi il mondo viene a visitare e poi cerca d'imitare, ricordando solo che siamo stati noi romani che abbiamo inventato le strade e che grazie a quest'infrastruttura, la velocità degli spostamenti umani è stata decuplicata.

Aspetto questo che non ci deve far sedere in una pigra contemplazione, ma deve essere di stimolo per inventare oggi una nuova mobilità, pubblica in particolare, per dare, attraverso essa, quel nuovo valore aggiunto che rende appetibile un intervento di rigenerazione e riqualificazione, non solo con l'aumento dei metri cubi, ma con dei servizi di mobilità, in particolare, perché ciò permette di eliminare a Roma il concetto stesso della periferia, in favore di una qualificata estensione metropolitana della città.

La mobilità pubblica e il recupero delle risorse economiche. Le esperienze degli altri paesi.

Il tema della mobilità pubblica sostenibile deve diventare a Roma la priorità per ogni classe dirigente che vuole essere tale perché, semplicemente, non può essere ragionevolmente risolto solo migliorando le infrastrutture che favoriscono la mobilità privata. Basti pensare al fatto che oggi abbiamo circa 3 milioni di automobili su una popolazione di poco inferiore di abitanti e questo schema non ha futuro se non si riequilibra questo rapporto in favore della mobilità pubblica che renda, semplicemente, inutile avere un'automobile personale.

Occorre pertanto inventarsi, così come stanno già facendo molte città nel mondo, una rete di mobilità pubblica che, ad esempio, individui sistemi di trasporto pubblico, anche diversi, in una maglia di 500 x 500 metri, nella quale ogni cittadino abbia a disposizione un servizio di mobilità semplice, efficiente, un servizio lungo tutte le 24 ore, tale da rendere inutile il possesso di un'auto individuale che garantisca sempre la più ampia e libera mobilità ad ogni individuo, come supporto al miglioramento della qualità della nostra città.

Per mettere in cantiere quanto finora esposto, occorrerà reperire risorse importanti, per le quali sarà fondamentale coinvolgere anche il risparmio privato e l'imprenditoria con la tecnica del Progetto di Finanza secondo le linee più evolutive indicate dalla più recente legislazione favorendo, ad esempio, la raccolta di risorse private locali ed anche di quote, volontarie, dall'autorecupero, attratte da un investimento sul trasporto collettivo, rivolto alla creazione di beneficio comune locale e garantito dallo Stato.

Occorre avviare questi investimenti locali, alternativi a quelli finanziari che ancora oggi le nostre Banche promuovono, con i risultati che conosciamo, affidandosi alle possibilità del Nuovo Codice Appalti che promuove queste iniziative con la procedura del "progetto di fattibilità" che permette di avere risposte dalle Istituzioni in 6 mesi al massimo, per poi recepirlo nel Piano Triennale ed avviare così la realizzazione e poi la gestione di questi servizi pubblici attraverso un Bando pubblico per operatori qualificati (ATAC compresa), in cui la sorveglianza delle Istituzioni sia capace di garantire efficienza e qualità.

Queste proposte sono particolarmente importanti per le nostre “periferie” che potranno aspirare a diventare città solo se riusciranno a realizzare una sistemazione urbanistica degna delle nostre tradizioni e nella quale la “mobilità pubblica sostenibile” svolgerà un ruolo determinante e garantirà agli abitanti che dovranno sentirsi di nuovo protagonisti superando l’uso dell’auto privata, e puntando a superare gli spazi urbani senza qualità e a pagare anche i costi derivanti dalle alte categorie catastali (A7 e A2), in favore di un centro che invece è ben servito, ma contribuisce meno delle periferie al bilancio comunale con le sue categorie, quasi tutte (A4 e A5), molto meno onerose, rispetto a quelle delle periferie.

Noi speriamo di poter portare sul tavolo argomenti degni di discussione che saremo felici di sviluppare insieme per arrivare ad una loro implementazione al più presto possibile, per superare i cronici ritardi della periferia.

Lo schema del progetto

A completamento di quanto detto finora, alleghiamo un nostro primo schema di “Mobilità Pubblica Sostenibile” che abbiamo pensato per il Litorale Romano e che è composto da quattro linee di Monorotaia, tutte indipendenti fra loro e tutte da realizzare con la Finanza di Progetto ed in particolare:

- **Linea rossa 26 Km:** che individua una Monorotaia che collega EUR a Ostia Lido, passando per Tor di Valle, nuova Fiera di Roma, l’Aeroporto di Fiumicino, il nuovo Porto passeggeri, quello turistico per poi superare la foce di Fiumara e raggiungere la ferrovia Roma – Lido ad Ostia Lido;
- **Linea azzurra 21 Km:** che individua una Monorotaia che collega la linea, sopra indicata, Aeroporto – EUR, nel nodo Fiera, e lo mette in collegamento, attraversando il Tevere sul nuovo Ponte di Dragona, con Acilia, Casal Palocco, Infernetto per poi ritornare verso Ostia Lido, attraversando e collegando Casal Palocco sud, Stagni Di Ostia e Ostia Antica con la Roma Lido e Ostia lido;
- **Linea arancione 20 Km:** una linea che aggiunge una Monorotaia, fatta sulle complanari della Via Cristoforo Colombo e che collega EUR al mare, offrendo un’alternativa alla Roma Lido e una intermodalità con essa attraverso la linea azzurra nei punti d’incrocio;
- **Linea verde 22 Km:** è la classica monorotaia che corre parallela al mare, pensata per offrire una mobilità ai bagnanti e per un collegamento Ostia – Pomezia che finora è stato molto trascurato, ma che è invece in forte incremento, causa adeguamento dell’Aeroporto di Fiumicino e della messa in esercizio del nuovo Porto passeggeri che stanno attirando e attireranno nuovi addetti.

Questa breve relazione non vuole essere esaustiva di questo argomento, ma ha l’ambizione di indicare una soluzione concreta per l’offerta di una mobilità pubblica nelle periferie romane, da troppo tempo dimenticate.

Roma 11 Novembre 2019

Arch. Salvatore Codispoti

ing. Fausto Testaguzza

