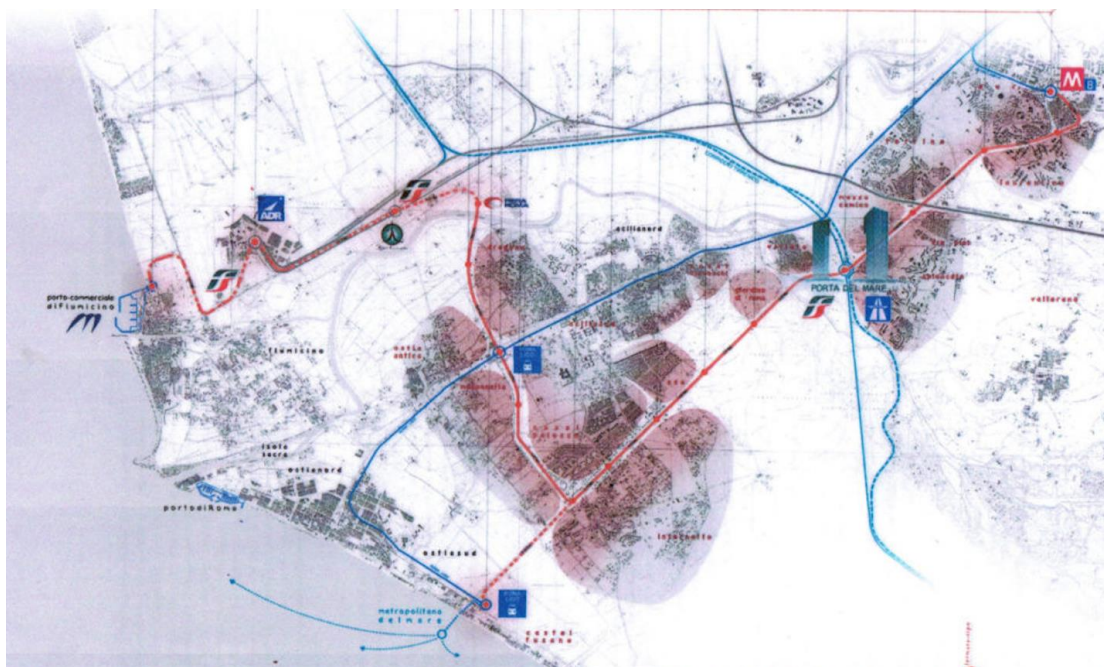


ROMA: UN NUOVO INIZIO



Roma, negli ultimi decenni, ha conosciuto una lenta, perdurante e progressiva, crisi di valori d'identità, economici, finanziari, culturali ed intellettuali tali da comprometterne lo sviluppo senza la prospettiva di un concreto rilancio che tenesse, tra l'altro, conto delle nuove realtà offerte dall'innovazione.

A questo già grigio ed anemico stato di sopravvivenza alla fine del 2019 abbiamo dovuto registrare la “Pandemia del Covid19” che ha portato l’Italia, nello scenario della globalizzazione, in uno stato di grande sofferenza di cui ancora è difficile prevederne la fine ed il costo che dovremo sostenere a tutti i livelli umani, finanziari ed economici.

Ora, però, si è raggiunta la consapevolezza della necessità di un “miglior vivere” ed in tale ottica è necessario aprire lo scenario di un nuovo programma di sviluppo della città che tenga conto delle sue specificità, delle sue potenzialità, e della sua globalità; temi per ognuno dei quali deve essere presentato un progetto non più contingente ma rivolto al futuro ed alla rinascita della città e del suo territorio.

Uno dei temi che in modo preminente ha soffocato la Capitale è quello della mobilità; materia che è stata spesso affrontata in modo frammentario e con soluzioni spesso slegate tra loro dimenticando l'urgenza e la necessità di una visione di ampio respiro e futuribile che dia un concreto ristoro al cittadino nei suoi spostamenti.

In tale quadro desidero, ad esempio, ricordare, come già nel “Piano Strategico della Mobilità Sostenibile” approvato con delibera comunale di Roma Capitale il 16 marzo 2010 (e son già trascorsi secondo gli usi consueti della burocrazia italiana ben 10

anni) fossero stati inseriti due corridoi di grande utilità nei quadranti della città soffocati dal traffico, come il Settore EST di Roma con la “Metro est” (corridoio Rebibbia - Guidonia – Tivoli) che seguiva l'antico tracciato

dell'acquedotto dell'acqua Marcia e la “Metro Sud – Ovest” meglio conosciuta come “Corridoio Colombo”.

Tale opera rappresenta il punto di non ritorno per offrire un futuro ad una zona vocativamente rivolta alla crescita, al progresso ed all'espansione e che comprende aree di grande sviluppo.

La progettazione di tale opera è stata curata dall'arch. Andrea Giunti e dal dott. Sergio Baldini di “Progetti e Territorio” e dall'arch. Armando Latini e dall'arch. Giancarlo Sapia del “Consorzio stabile di ingegneria European Engineering” ed è stata presentata a livello di metaprogetto al Dipartimento Sviluppo Infrastrutture del Comune di Roma nel giugno 2010 e poi ufficialmente in Campidoglio nel luglio successivo; prevede, in effetti, la realizzazione di una metropolitana leggera che rappresenta un programma determinante per lo sviluppo della città.

Tale opera, infatti, congiunge Roma a Fiumicino con un sistema di trasporto pubblico su sede propria a guida automatica, del tipo monorotaia che serve circa 12.000 passeggeri/ora e che si avvale di un massimo di 16 fermate di cui 6 attrezzate con servizi di quartiere ad es. centri commerciali, asili nido e scuole materne, Asl, ecc.). poste in modo nodale sul territorio.

L'impianto è costituito da pilastri di circa 6 metri di altezza posti ad una distanza di circa 35 metri l'uno dall'altro sui quali sono posate due travi una per ogni senso di marcia che costituiscono i “binari” del materiale rotabile.

La scelta di questo sistema di trasporto passeggeri ha, per di più, tenuto conto dei tempi di realizzazione, dei costi, e soprattutto di una cantierizzazione che non provocasse la paralisi del traffico ormai congestionato e saturo dalle auto private.

Allo stato attuale nell'importante quadrante Sud - Ovest la via Cristoforo Colombo, progettata nel 1937 e completata, dopo le dolorose vicende vissute dall'Italia, nel 1954, periodo in cui il peso del traffico veicolare non era certo quello di oggi, è l'unica arteria che permette ai residenti di raggiungere il luogo di lavoro ed i principali servizi (ospedali, università, ecc.) e supporta un bacino di utenze di diverse centinaia di migliaia di persone distribuite in vari quartieri dall'EUR al Torrino Sud, Mezzocammino, Spinaceto, Acilia, Dragona, ecc..

L'opera oltre che di servizio ai pendolari è determinante per alcune funzioni fondamentali presenti sul territorio quali: la Fiera di Roma, l'Aeroporto Leonardo da

Vinci di Fiumicino con il suo programma Business City Hubtown, Il Parco fluviale del fiume Tevere, ecc..

Lo sviluppo, inoltre, di nodi di scambio, posizionati in modo strategico, permetterà ai numerosi pendolari provenienti da una ampia area metropolitana (Ardea, Pomezia, Latina, Civitavecchia, Santa Marinella, ecc.) di parcheggiare la propria vettura e raggiungere Roma su un sistema di trasporto pubblico su rotaia e quindi non pesare sul traffico veicolare e limitare l'inquinamento e gli incidenti.

Roma, ormai, ha bisogno di grandi opere che oltre ad essere un volano di crescita economica, hanno il vanto di riportare la città a quel lustro che ha rappresentato un richiamo incontrollato e incontrollabile di turismo; una delle prime voci del nostro Pil e del nostro futuro.

Dal punto di vista finanziario l'investimento richiesto per la realizzazione dell'opera presenta orientativamente parametri di redditività soddisfacenti tanto che alcuni gruppi d'investimento internazionali si erano proposti quali finanziatori dell'opera a condizione che l'opera stessa fosse inserita nei programmi del Comune di Roma. Inoltre l'impatto socio – economico ed ambientale dell'opera corrisponde al raggiungimento di obiettivi di interesse collettivo ed appare più che positivo.

SINTESI DEL PERCORSO

Il progetto prevede la partenza della metro "Corridoio Colombo" dalla fermata EUR – Fermi della linea B della metropolitana che, tra l'altro, potrebbe essere congiunta alla "Nuvola" di Fuksas mediante un percorso pedonale sotterraneo.

Il primo tratto viene previsto in galleria per uscire ed andare in quota all'altezza del Palazzo dello Sport e proseguire tangente alla Via Cristoforo Colombo; inoltre si prevede la realizzazione per tutto il percorso dell'opera di una pista ciclabile attrezzata.

È previsto uno strategico interscambio nella Stazione denominata "Porta del Mare" punto di intersezione con il "corridoio tirrenico" ovvero con il futuro collegamento autostradale Latina - Cecina (anch'esso giacente da anni nei cassetti della Regione Lazio) consentendo così a molti pendolari provenienti dal sud e dal nord del litorale laziale di usare un sistema di trasporto collettivo veloce, lasciando il mezzo privato.

All'altezza di Casal Palocco e Infernetto il percorso verrà deviato verso Dragona ed attraversato il fiume Tevere toccherà la Fiera di Roma, il Parco Leonardo per concludere il percorso all'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino.

arch. giancarlo sapio

In località Casal Palocco verrà, inoltre, realizzato un ulteriore ramo di metropolitana che permetterà di raggiungere la stazione di Castel Fusano.