

Introduzione

Ilaria Coppa

Roberto Secchi

Questo volume nasce dagli sviluppi di una ricerca condotta dal dipartimento DiAR dell'Università di Roma La Sapienza su commissione di ANAS SpA ed elaborata negli anni 2008 e 2009 con il titolo "Progetto di connessione del Grande Raccordo Anulare di Roma con le reti urbane".

Alla base di questo programma di ricerca sono state la convinzione del legame strettissimo che intercorre tra infrastruttura e territorio a tutte le scale della pianificazione, della progettazione, della gestione e dell'uso e la persuasione che proprio la separazione delle competenze disciplinari e politiche in materia abbia prodotto gravi fenomeni di crisi delle forme dell'evoluzione urbana e della qualità dell'abitare nella città contemporanea.

Una visione integrata infrastruttura/territorio è stata dunque essenziale all'approccio metodologico e allo sviluppo degli studi e della progettazione e ha costituito il principio di fondo del lavoro. Quest'ultimo ha un profilo essenzialmente operativo. Il programma redatto con ANAS nasce dalla comune preoccupazione per l'imminente stato di saturazione e di collasso della grande arteria anulare della città di Roma, che spinge urgentemente a studiarne alternative in telai infrastrutturali di livello territoriale in grado di assorbire il traffico passante, progettare nuove relazioni di connessione con le reti urbane esistenti e previste, in primis con le reti del ferro e del trasporto pubblico, ricercare nuove modalità d'uso e nuove modellazioni delle sue sedi, dei suoi nodi e delle aree contermini. Ma il tema è di tale ampiezza, ricchezza e complessità che non può non essere interpretato anche come una grande opportunità di studiare le dinamiche delle trasformazioni urbane tipiche della città contemporanea nel caso specifico di Roma.

In questo senso la ricerca oltrepassa il suo valore operativo circoscritto al GRA per acquisirne uno scientifico, del tutto in linea con la natura dell'istituzione universitaria.

Il profilo scientifico ci appare di una certa rilevanza, poiché la letteratura nel campo dell'urbanistica ha sinora dedicato pochissimo spazio al GRA di Roma contrariamente alle cronache quotidiane e all'opinione diffusa tra i cittadini.

È singolare questa rimozione da parte del campo disciplinare - pochissime sono le pubblicazioni monografiche al riguardo e poche le trattazioni incluse in documenti di pianificazione e strumentazione urbanistica. Tuttavia essa appare confermata anche dal nuovo Piano Regolatore, laddove il GRA non è stato inserito tra gli Ambiti Strategici di riferimento.

Se Roma non ha visto compiersi alcuno dei grandi disegni di sviluppo della propria struttura che hanno caratterizzato i suoi piani regolatori e le varianti generali di questi dalla sua origine come capitale del nostro paese ad oggi, è vero al contrario che il GRA ha costituito nel tempo - dall'inizio della sua realizzazione al completamento - un punto di riferimento costante e decisivo per tutte le scelte degli operatori e un elemento essenziale del costituirsi ed evolversi della morfologia urbana. Le stesse Centralità urbane, asse portante del disegno del policentrismo urbano evocato dal nuovo Piano Regolatore, ci appaiono ribadire

sostanzialmente la forza conformativa del GRA, "appese" come sono al suo tracciato, per quanto con connessioni non ancora progettate.

Tante volte maledetto quante percorso, il GRA è rappresentato nell'immaginario come un inferno di latta, una trappola per automobilisti, una grave causa dell'inquinamento, della segregazione urbana e del degrado. Difficilmente si considera che esso costituisca anche una grande occasione per il futuro della città, che è stato il prodotto di un'intuizione del rapporto di necessità città - territorio proiettata su un arco temporale di lungo periodo, all'altezza dunque di una sapiente capacità di visione.

Con lungimiranza il GRA di Roma fu pensato come luogo di scambio delle linee radiali di penetrazione verso il centro città, come bypass tra le regioni del nord e quelle del sud del paese, come margine dello sviluppo futuro della città. Esso ha egregiamente svolto fino agli anni Ottanta la sua funzione e tuttora, nonostante lo stato di saturazione prossimo al collasso, resta ineliminabile elemento di organizzazione della vita urbana dell'area metropolitana romana.

Uno sguardo rivolto al periodo medio lungo nella costruzione di scenari futuri coglierebbe l'opportunità di trasformare il GRA in una straordinaria risorsa per realizzare la tanto auspicata "modernizzazione" della città, il luogo fisico e concettuale di una strategia della trasformazione. Certo il miracolo non può avvenire immaginando solo interventi materiali sulla sua architettura; la questione va vista nell'ottica di una strategia fortemente integrata alle diverse scale - urbana e territoriale - e condotta da una politica condivisa da parte delle amministrazioni e di tutti i soggetti e le parti sociali interessate.

In alcuni archi il GRA potrebbe diventare un vero e proprio asse urbano, un moderno boulevard, percorso anche da mezzi pubblici che mettano in collegamento diversi nodi di scambio con le linee del trasporto collettivo, a cominciare dalle linee della metropolitana che lo intersecano, in altri archi il GRA potrebbe invece assumere la configurazione tipica della parkway attraversando riserve naturalistiche e parchi e garantendo le opportune connessioni con le reti di distribuzione dei grandi spazi aperti.

Non necessariamente la strada porta con sé inquinamento, congestione e segregazione. Esistono tecnologie e soluzioni architettoniche in grado di agire nel rispetto della sostenibilità ambientale e di fornire esiti spaziali mirati alla valorizzazione e non al degrado dei paesaggi che attraversano. Soluzioni certo più costose delle ordinarie, anche molto più costose, ma i cui benefici per la collettività ripagherebbero in tempi lunghi gli investimenti. Non mancano gli esempi cui riferirsi in tutta Europa. La disgiunzione di obiettivi verificatasi tra funzionalità delle reti del trasporto e coesione territoriale provoca in effetti risultati che alla lunga si dimostrano poco validi: l'attraversamento dei territori è spesso brutale e come tale viene percepito dai suoi abitanti. Di qui le numerose opposizioni e il malcontento generato dall'infrastrutturazione. Laddove non molto tempo addietro - basti ricordare l'Autosole negli anni Sessanta - l'arrivo di una strada veniva salutata come un evento portatore di benessere e di libertà, oggi regna la diffidenza. Se nel passato anche recente si intravedeva nella strada un'occasione di accrescimento delle opportunità di sviluppo economico e sociale di un territorio, di riscatto anche personale dalle condizioni di isolamento, oggi prevale il timore che sia proprio la realizzazione delle grandi opere della infrastrutturazione territoriale a provocare disagio, abbandono e cancellazione delle risorse identitarie.

In effetti se non integrata da una efficace visione della coesione territoriale la grande opera stradale - necessaria alla realizzazione delle connessioni tra grandi attrattori territoriali con le macromaglie delle reti - finisce per generare difficoltà ai territori attraversati impoverendone le potenzialità alla scala locale e diminuendone le possibilità di partecipazione alla competizione imposta dalla globalizzazione economica. L'interesse generale finisce così per scontrarsi con l'interesse locale. La polverizzazione della società contemporanea in interessi particolari genera conflitti.

Il richiamo pertanto ad una progettazione integrata delle infrastrutture, attenta alla singolarità dei territori, alla salvaguardia dei valori ambientali ed estetici del paesaggio - anche come risorsa economica -, alle aree attraversate e non solo agli artefatti stradali e ai poli attrattori connessi, costituisce la via maestra per superare i limiti attuali. Le opere di mitigazione e di compensazione - come esplicitato dai termini stessi - rivelano la loro essenza di provvedimenti a posteriori. Accompagnare pertanto, se non addirittura fondare le scelte di tracciato, di capacità e di velocità dei diversi archi delle reti sullo studio dei caratteri singolari dei territori risponde ad una metodologia di progettazione corretta.

Come restituire alla strada i crismi dell'opera benefica? A vantaggio dell'interesse generale ma non ostile all'interesse particolare? Come progettare e costruire strade di qualità? Cosa può definirsi qualità di una strada? Come si può misurare questa qualità?

Una rimodellazione del GRA e delle sue connessioni è una grande opportunità per la riorganizzazione della città e per il ridisegno della sua immagine.

Seguendo infatti l'indimenticabile lezione di Ernst Bloch, che ci invita ad imparare a sognare, il progetto che si presenta in questo volume è proiettato verso la definizione di paesaggi possibili, costituibili a partire da una modificazione di ruolo e di senso del GRA nei suoi rapporti con i territori che attraversa, con l'evoluzione della città contemporanea nella sua struttura e nella sua immagine. Ma poiché come ci insegna Bloch dobbiamo imparare a sognare ad occhi aperti, ovvero esercitare una fantasia concreta, alimentata dalla conoscenza profonda delle cose, dalla lucida capacità di analisi, dalla forza dell'interpretazione nel cogliere le possibilità latenti della trasformazione delle cose contenute nel loro stato attuale, la ricerca progettuale si è preoccupata di fondarsi sulle molte informazioni e sulle molte conoscenze necessarie ad inquadrare il fenomeno della mobilità e a studiare le infrastrutture nelle loro molteplici relazioni con il territorio, con le sue figure e con le attività che vi si insediano nella complessa dinamica evolutiva delle forme dell'abitare.

Il titolo della ricerca recita infatti: Progetto di connessione del Grande Raccordo Anulare di Roma con le reti urbane. L'accento è dunque posto sulle relazioni piuttosto che sull'artefatto e sulle reti - non solo quelle della mobilità - mentre il termine progetto aspira a dare un carattere operativo all'esito del lavoro all'altezza della complessità dei fattori e dei soggetti in giuoco.

Il paradosso del GRA consiste nel fatto che esso è di gran lunga il fattore fisico più determinante della forma della città e della sua evoluzione, il fattore più unificante della sua percezione, il dispositivo più decisivo per la sua funzionalità, l'argomento più frequente nelle conversazioni quotidiane della gente e l'argomento più ricorrente nella cronaca e nello stesso tempo il tema più rimosso dalla pubblicistica dell'urbanistica e dell'architettura e il più trascurato dagli strumenti della pianificazione. Dimenticato dalla pubblicistica specializzata, il GRA è protagonista del romanzo di Quartu, costruito sulla descrizione di Roma percorrendo e interrogando la lunga infrastruttura, le sue immagini e le sue storie, ricostruendo l'epoca della sua realizzazione attraverso i racconti degli abitanti delle aree urbane e degli insediamenti coinvolti. Alla letteratura non sfugge la rilevanza di questa presenza nell'evoluzione dei comportamenti e nell'evoluzione dell'immagine urbana. J. Siclair - ancora un letterato - giornalista - in London orbital viaggia lungo una grande anulare urbana a conferma delle straordinarie possibilità di lettura della molteplicità dei paesaggi fisici e antropici che questo genere di itinerari consentono di attraversare.

Già da qualche tempo il Dipartimento DiAR aveva avviato una riflessione sul GRA, organizzando nel 2006 un convegno alla Casa dell'Architettura, ma dopo una lunga gestazione nell'ottobre del 2007 ha firmato un contratto di ricerca con ANAS SpA per una ricerca operativa. Alla ricerca ha partecipato un numero assai consistente di docenti e di ricercatori del Dipartimento e attraverso la formula del workshop ha coinvolto un consistente numero di dottorandi.

Questo lavoro ha ricevuto nel 2007 l'approvazione e il sostegno del Ministero delle Infrastrutture. Il DiAR ha potuto dare un contributo all'incontro e al coordinamento di diversi soggetti operativi nel campo della mobilità come RFI, ATAC, ADR e ANAS e svolgere una funzione di catalizzatore per l'integrazione degli studi specialistici con lo studio delle ricadute territoriali, urbanistiche e architettoniche implicate. Al momento partecipa in veste di consulente ANAS a una richiesta di finanziamenti europei TEN-T.

È di particolare rilievo sottolineare che la ricerca ha portato significativi contributi per l'elaborazione della domanda di finanziamento dello "Studio di fattibilità e progetto preliminare per il miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto di Fiumicino", del Documento sullo stesso soggetto presentato al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti e dell'Ambiente "Studio territoriale e trasportistico relativo al sistema multimodale dei trasporti a servizio del quadrante sud-ovest di Roma, del Comune di Fiumicino e dell'Aeroporto "Leonardo da Vinci" del settembre del 2009 e del "Piano Strategico della Mobilità Sostenibile" dell'ottobre del 2009. In particolare per quanto attiene le progettazioni del Passante e la realizzazione di una linea del Trasporto Pubblico sul GRA.

Il volume è diviso in tre parti. Nella prima parte sono raccolti i saggi che inquadrano il progetto in una più generale riflessione sul ruolo delle infrastrutture nelle tendenze dell'evoluzione della città contemporanea e nel quadro delle problematiche derivanti dalla disgiunzione dei settori disciplinari e delle competenze tecniche e autoritative delle istituzioni che se ne occupano. Nella seconda parte è illustrato il progetto nelle sue linee principali e nell'articolazione per tematismi - i problemi dell'accessibilità nei confronti dei settori della produzione, della residenza, della grande distribuzione e del terziario, degli spazi aperti. Nella terza parte sono ricomposti, come in un grande mosaico, i sondaggi progettuali effettuati per descrivere le ricadute in termini spaziali e di nuovi paesaggi metropolitani, del progetto del nuovo assetto infrastrutturale sui territori attraversati. Particolari attenzioni sono riservate alla rimodellazione del GRA, al disegno del Passante e alle sue relazioni con la campagna urbana, ai nodi infrastrutturali e alla loro densificazione, alla dissoluzione degli svincoli del GRA in reti più idonee all'innesto nei tessuti cittadini. I progetti nascono da due workshops condotti nel Dottorato "Architettura Teorie e progetto", da tesi di laurea e laboratori di Progettazione architettonica e urbana diretti dal curatore del volume.