

COMUNE DI ROMA DIPARTIMENTO VI Politiche della Programmazione e Pianificazione del Territorio - Roma Capitale	
23 DIC. 2004	
PROT. N.	<i>18455</i>

**LA CICLOSTAZIONE
LO STRUMENTO, IL TEMA, L'ARCHITETTURA**

REGIONE LAZIO
 Il Presidente della Conferenza di Servizi
 (Arch. Antonino Bianco)



COMUNE DI ROMA
 Dipartimento VI
 S.C.P. Piani Urbanistici
 COPIE
 all'originale
 IL DIRIGENTE
 Arch. Giampaolo Colatti



Lo strumento:

Il progetto é inserito in un'area in cui l'amministrazione comunale, con deliberazione n.41/95 , ha inteso avviare un Programma di Recupero Urbano ai sensi della L. 493/93. L'ambito territoriale di tale intervento é quello della Magliana circa 170 ettari ricadenti nella Circostrizione XV. Tralasciando la descrizione di questa parte di città e delle motivazioni che hanno costituito il presupposto alla delibera comunale, riportiamo alcuni stralci, tratti dal bando di concorso, che hanno rappresentato le linee guida della nostra proposta:

" Condizioni di degrado diffuso su tutto l'ambito, con carenza di parcheggi, verde e servizi".

" Per quanto riguarda i parcheggi la situazione è poi davvero drammatica.....Le strade risultano perciò trasformate in enormi parcheggi, peraltro insufficienti a contenere l'elevato numero di autovetture....."

" La capacità di carico ottimale deve essere stimata dunque operando una sintesi tra le prescrizioni di normativa urbanistica, gli accordi di partenariato pubblico-privato, le istanze delle associazioni di base, le esigenze di tutela ambientale, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile."

"Alcuni pesi di tipo non residenziale potrebbero anche essere sostenibili e anzi tornare utili per articolare la monofunzionalità del quartiere e rompere l'emarginazione, oltre che per riconvertire in forme urbane più qualificate le aree degradate dai capannoni."

“Si può far riferimento ad eventuali funzioni di servizi privati (cinema-discoteca; centri medico diagnostici, scuole private, banche) o funzioni ricettive (alberghi, ostelli per la gioventù, convegni, ristorazione) o di vendita qualificata e prevalentemente non alimentare (show-rooms, arte, antiquariato; informatica etc.).....”

Il tema:

Questa la direttrice su cui si basa la strategia dell'impianto urbanistico della presente proposta:

La realizzazione di uno spazio pubblico attrezzato e di un nodo di raccordo fra le parti residenziali del quartiere Portunse e il nucleo polifunzionale del parco di Villa Bonelli e la stazione FM1.

La via Frattini, in corso di realizzazione, presentava la condizione naturale allo sviluppo di questa idea. Il percorso rigidamente rettilineo e pressochè pianeggiante aveva suggerito la provocazione in termini tecnologici: l'indicazione di mezzi di trasporto alternativi a quelli convenzionali con la previsione di una pista ciclabile da affiancarsi a quella veicolare. Quindi, proprio la funzione contemporanea dello scambio motore-pedale, ha permesso di disegnare nell'area a disposizione una struttura tipologicamente innovativa.

Luogo di sosta e di scambio per il traffico di mezzi di comunicazione alternativi; luogo di incontro sociale; area di ristoro come servizio sociale e per il traffico: questi i temi ispiratori del progetto: *la ciclostazione*, come supporto ai percorsi ciclabili, è per la città un servizio che costituisce ammodernamento e valorizzazione della rete del flusso di traffico veicolare e per questo ne è completamento tipologico e funzionale.

La sua collocazione, al limite della pista ciclabile, le conferisce la possibilità di realizzare, senza alterarlo, il progetto di piano generale, in quanto la deroga allo strumento urbanistico è a supporto dalla maggiore incisività del servizio pubblico: la contemporanea previsione di attività differenziate, sosta permanente e di scambio, ristorazione e spazi collettivi per il tempo libero e servizi del verde pubblico esclusivi (area per cinofili) sono le caratteristiche innovative del servizio pubblico che la norma generale di PRG limitava nella destinazione.

Il tessuto di questo brano della città é stato l'antitesi al progetto: l'altissima densità dell'insediamento umano e l'insufficienza gravissima di aree di sosta e di incontri sociali hanno stimolato un tema che, mentre é provocazione, fornisce esso stesso soluzione ad una esigenza urbanistica e sociale.

La grande cementificazione ai fini della produzione del reddito residenziale non ha concesso la realizzazione di aree e spazi idonei a servizi pubblici differenziati e flessibili. Pertanto l'intervento progettuale, dato il ristrettissimo campo di azione, dovuto allo spazio altamente degradato dalla grande concentrazione urbana, si é rivolto alla ricerca di trovare risposta a quanti più gradi di libertà ormai compromessi.

Ed é importante come il progetto in sé ricalchi oltre la metafora una condizione imprescindibile dello sviluppo compatibile della città: in verità non siamo nel caso dello sviluppo, nel nostro caso non proponibile ! E' però esigente la necessità di ricucire l'ormai compromissione dell'ambiente riprendendo l'antico tema della economia del trasporto, non solo in termini di sistemi non inquinanti, ma anche nel recupero di mezzi tecnologicamente mai superati e qui valorizzati a livello di città come soluzione idonea e convenzionale.

Lo stesso PGTU, il Piano Generale del Traffico Urbano, prevede che occorra "definire le linee direttrici principali utili a prefigurare un sistema di percorsi ciclabili di valorizzazione per la circolazione di velocipedi quale altra componente del traffico utilizzabile nella strategia di miglioramento della mobilità cittadina un carattere ordinario (per motivi di studio e di lavoro, oltre che ricreativi e sportivi) ".

Pertanto, la struttura progettata rientra nel "programma di sgombero della sosta veicolare dalla viabilità principale".

Riepilogando, il progetto di una struttura estremamente significativa é finalizzato alla formulazione di un archetipo urbano che eviti di ricadere nella enfasi che oggi vuole nella bicicletta il totem esclusivo del tempo libero: oggetto effimero in quanto tale e perciò estremamente variabile, perchè dipendente dagli imprevedibili orientamenti di maniera del costume sociale. Perciò mezzo di trasporto da prospettare con un segno forte e da consolidare nell'uso quotidiano quale scelta tecnica possibile sia dell'evasione sia della partecipazione alla vita del lavoro.

L'architettura:

La *ciclostazione* si distribuisce su tre livelli: uno, interrato per parcheggio di autoveicoli; un altro al piano terra che interessa una superficie pari a quella del piano garage, ma differenziato secondo un'area destinata a piazza-incontro e una coperta destinata a funzioni di ristorazione; il terzo livello, la copertura della superficie a ristorazione, è destinata a grande terrazza con ricovero aperto per i velocipedi, che vi accedono con rampa leggera parallela ad una seconda rampa per disabili, e con piccola zona da riservare a spazio-gioco per l'infanzia.

La limitata volumetria fuori terra è stata quasi adagiata sul terreno sfruttando il piccolo dislivello del piano altimetrico circostante.

E' antica la dicotomia fra architettura e urbanistica: come se fosse semplice ridurla ad una questione duale, separandone gli ambiti ma conservandone l'autonomia.

Qui non si pone. Lo spazio vuoto del non costruito conferisce al tessuto la stessa valenza simbolica di uno spazio pieno ed è, esso stesso, disegno urbano, progetto urbanistico di una piazza, luogo di sosta e di incontri sociali, ma anche riferimento e momento d'ordine del tessuto stradale. E vuole essere discreto, quasi casuale, senza quel senso di centralità obbligata del polo di attrazione dei percorsi; privilegio della funzione, meditata e serena, di un ritorno al senso della città, fatto di quotidianità semplice e riflessiva, oltre il segno dell'evento che conferisce alla città il riferimento formale obbligato.

L'architettura tende manifestamente alla negazione della risonanza formale, anche nelle semplici e leggere rampe ciclabili e pedonali, caratterizzate dai materiali antichi: mattoni a cortina, copertine in travertino, pavimentazioni in selci.

L'unica licenza formale, la tettoia e la pensilina lignea in mensole di legno lamellare sagomate secondo un disegno elementare e sostegno di copertura trasparente in plexiglas antigraffio che rende visibile la struttura e le intelaiature di raccordo previste in acciaio inox. Tutto il disegno, senza ricercatezza, sottolinea l'assoluta semplicità e linearità quale negazione di ogni pretenziosità. Perché è pur sempre vero che il meno è il più.

Ma i materiali, memoria romana della costruzione, diventano estremamente rinnovati dalla soluzione prettamente organica dei

gradoni segnati ai vari livelli del percorso articolato e scandito da alberi che diventano essi stessi parte viva del tutto, quasi che il loro emergere sia guida e presenza per il passante.

In particolare, la destinazione di questo percorso, rivolto ai cinofili e al loro spazio autonomo, riservato è quasi nascosto, delimita un'area esclusiva per un servizio sociale e per l'ambiente che la città dovrà sempre più prevedere.

La nostra attenzione va infine rivolta al progetto di recupero urbano inteso come partecipazione diretta del privato alla realizzazione di servizi. Questo segna un passaggio fondamentale nella politica urbanistica, perchè, dopo una storia lunga e sofferta di scontri e dibattiti ideologici, apre la stagione del confronto in cui il privato può acquisire a pieno titolo un ruolo paritetico con il pubblico nella costruzione della città.



CAMAD s.r.l.
VIA CRESCENZIO 25
00193 ROMA

