

INTERAZIONI TRA INFRASTRUTTURE LINEARI E SPAZI METROPOLITANI: POTENZIALITÀ DEL RECUPERO DEI CORSI D'ACQUA NELLE AREE URBANE.

Vanna Madama – Università degli Studi di Cagliari, Dottorato in Ingegneria Edile – XVI ciclo

Titolo della tesi: Città, territorio, infrastruttura: metodologie del progetto di architettura.

vamadama@tin.it

La città europea, sempre più povera di spazi e sempre più protesa verso il recupero di aree verdi all'interno del tessuto urbano, non può oggi ignorare le potenzialità che provengono dal recupero dei corsi d'acqua all'interno delle aree urbane, sia per gli aspetti tecnici ad essi legati, ma soprattutto per le importanti ripercussioni che essi hanno in termini di nuove connessioni tra spazi urbani – artificiali e spazi verdi – naturali.

Il tema è ovviamente complesso e necessita di un approccio multidisciplinare, combinando tematiche relative alle caratteristiche idrauliche dei corsi d'acqua e alle condizioni climatiche dei siti, con un ampio panorama di implicazioni al livello urbano, che vanno dal recupero delle periferie alla progettazione di nuovi spazi pubblici che si basano sul miglioramento della qualità ambientale e degli standard all'interno degli spazi costruiti della città.

La necessità di trovare spazi verdi e a misura d'uomo non può infatti portare ai risultati di ulteriori compromissioni di aree libere, ma deve essere ricercata all'interno della città, tramite strategie di rinaturalizzazione di aree compromesse e di reinserimento all'interno dei tessuti costruiti.

In questo senso, assumono vitale importanza non solo le soluzioni tecnologiche adottate, ma anche la riprogettazione delle relazioni urbane che intervengono negli assetti urbani così modificati, che diventa l'elemento di chiave per un necessario accoglimento da parte della popolazione e occasione di integrazione urbana, attuata tramite la creazione di spazi oggi assenti all'interno dell'area metropolitana.

La ricerca fa riferimento alla riqualificazione di corsi fluviali e di canali nei loro tratti urbani, per i quali è possibile definire delle problematiche simili, potenzialità comuni e strategie convergenti; lo studio considera una pluralità di casi di riferimento a livello internazionale, che presentano una base e direzioni operative affini.

I casi di riferimento presentano principalmente due caratteristiche: da un lato coinvolgono aree fortemente urbanizzate, dall'altro presentano un elevato degrado dal punto di vista ambientale; l'analisi di tali ambiti è stata raffrontata con la possibilità di attuare una strategia di riqualificazione all'interno dell'area metropolitana romana, nel quadrante sud est tra il Grande Raccordo Anulare e la S.P. Pedemontana, tra la S.S. Appia e la S.S. Casilina. Il caso romano è attualmente in fase di inquadramento generale, che ha condotto alla definizione di ambiti di intervento.

I casi riguardano progetti realizzati e si identificano in:

- Four Mile Run – Virginia (USA);
- Alna River – Oslo (Norvegia);
- Riu Besòs– Barcelona (Spagna);
- Gewerbekanal, Glasbach – Freiburg (Germania).

Dal punto di vista specifico della progettazione urbanistica, l'obiettivo è quello di strutturare un sistema di relazioni tra sistemi complessi, che coinvolga il livello ambientale, infrastrutturale e urbano, capace di capire quali meccanismi possono essere messi in moto per il recupero sociale, ambientale e urbano del sito.

L'area in esame è particolarmente significativa per posizione e potenzialità nell'area metropolitana romana, presentando sia caratteristiche tipiche dell'espansione urbana metropolitana, sia fattori di elevata qualità ambientale, proprie delle zone rurali, costituendo dal punto di vista fisico e morfologico una zona di transizione tra il paesaggio fluviale romano e quello dei Colli Albani, costituito da rilievi di origine vulcanica, che circondano il lago di Albano e il lago di Nemi.

La ricerca è volta a mettere in evidenza la possibilità di strutturare il territorio in maniera da rendere partecipanti e collaboranti le diverse energie e potenzialità che il sistema offre, puntando a una loro integrazione, attuata tramite corridoi ambientali polifunzionali e l'individuazione di ambiti progettuali di intervento che siano il risultato della stratificazione di attività complesse, tramite la scissione delle reti territoriali e ambientali e l'analisi della loro interazione.

A partire dai risultati raggiunti, l'ipotesi di partenza si traduce nell'intento di favorire i collegamenti trasversali creando dei reticoli di collegamento, ambientali e ricreativi, che rafforzino la valenza ambientale dell'area, dando luogo a reti di centri, di servizi e di funzioni, mantenendo come elemento cardine l'accessibilità della rete, tramite l'interazione del sistema delle infrastrutture con il sistema morfologia/idrografia, il sistema urbano, il sistema funzionale ed il sistema ambientale in maniera da costituire il presupposto per il funzionamento della rete stessa. Su questo aspetto si è realizzata una prima idea di assetto progettuale contenente le ipotesi di assetto territoriale date dal sistema dei corridoi ambientali e infrastrutturali dei servizi.

Secondo queste considerazioni, a partire dalla Pedemontana, si dipartono due ambiti progettuali di intervento a carattere spiccatamente naturalistico o di mobilità pubblica integrata: Tor Vergata – Romanina e Ciampino.

Il primo riunisce le polarità di tipo culturale, sportivo, di ricerca, connettendole a quelle di tipo ludico – ricreativo della Romanina e dell'Ikea, al polo terziario della Banca d'Italia, al polo turistico – ricettivo di Grotte Celoni in Comune di Frascati; il secondo comprende il polo intermodale di Ciampino, connettendolo agli insediamenti turistico – ricettivi della Via dei Laghi.

Relativamente al primo ambito definito, la coesione interna è stata strutturata tramite una vasta area ambientale che parte dall'intersezione autostrada – Pedemontana, abbraccia il polo ricettivo e si protende verso gli edifici del complesso universitario: le caratteristiche di quest'ultima si configurano come quelle di un parco attrezzato con aree a tema, che ripercorre e riqualifica i tracciati dei fossi presenti e ospita funzioni ambientalmente compatibili.

Un'altra area ambientale è localizzata nella zona sud dell'ambito, tra la Tuscolana e l'autostrada, dove, in presenza di un'urbanizzazione diffusa, si prevede una struttura di micro – aree di intervento e salvaguardia. In prossimità di Pantano, all'interno di una zona con urbanizzazione molto compatta, dalla Pedemontana si dipartono altri due corridoi ambientali di salvaguardia, strutturati come microaree di intervento, verso la Casilina. In questa maniera l'ambito al suo interno si presenta come un insieme di attività molteplici collegate da una struttura ambientale forte, in grado di instaurare relazioni e fornire coesione tra esse.

L'obiettivo del progetto è quello di riconnettere, attraverso la mobilità e strutturando il sistema ambientale, le molteplici attività presenti sul territorio, e fornire un'adeguata capacità attrattiva e una forte qualità ambientale, non solo per parti, ma dell'insieme nel suo complesso, puntando su una configurazione spaziale del processo di strutturazione del territorio che si configuri più come risultato di scelte operate sulle caratteristiche ambientali piuttosto che sull'assetto del territorio stesso, con una preminenza delle attività legate all'uso del suolo e alle peculiarità locali.

Bibliografia:

- Imbesi G. (1996) - Progettare il luogo - DEI, Roma
- Rueda S. (2002), *Barcelona, ciutat mediterrània, compacta i complexa. Una visió de futur més sostenible*, Ajuntament de Barcelona, Barcellona.
- Tarroja A. (2003), "Estratègies territorials per a Catalunya: una visió socioambiental i des dels territoris", *Papers* n° 39 : 9-30
- Tourbier J., Schanze J.(2005), *Urban River Rehabilitation*, Technische Universitat Dresden, Dresden