

ISSN 1970-9870 Volume 4 - Numero 1 - marzo 2011

0111



TeMA

trimestrale del *Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA Lab*

*UNITA' D'ITALIA
E MOBILITA'*



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

TeMA
01.11

TeMA

trimestrale del *Laboratorio* Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA*Lab*

Volume 4 | Numero 1 | marzo 2011



Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Direttore Responsabile

Rocco Papa, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Iscritto all'Ordine Regionale dei Giornalisti della Campania
Elenco Speciale n. 5260

Comitato scientifico

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Paesi Bassi
Virgilio Bettini, Università Iuav di Venezia, Italia
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italia
Enrique Calderon, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Spagna
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italia
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, Regno Unito
Raffella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, Stati Uniti d'America
Agostino Nuzzolo, Università di Roma Tor Vergata, Società Italiana Docenti di Trasporto, Italia

Redazione

Carmela Gargiulo, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Adriana Galderisi, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Romano Fistola, Dipartimento di Ingegneria - Università degli Studi del Sannio
Giuseppe Mazzeo, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Rosaria Battarra, ISSM CNR - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Cristina Calenda, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Daniela Cerrone, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Andrea Ceudech, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Rosa Anna La Rocca, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Enrica Papa, Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

Rivista edita da

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II"

ISSN: 1970-9870
Chiuso in redazione nel marzo 2011

Autorizzazione del Tribunale di Napoli n. 6 del 29 gennaio 2008

Sede:

Università degli Studi di Napoli "Federico II"
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Piazzale Tecchio, 80 - 80125 Napoli

Sito web: www.tema.unina.it

info: redazione@tema.unina.it

Open Access:

È disponibile una versione on-line della rivista all'indirizzo <http://www.tema.unina.it>. La decisione di fornire accesso aperto e immediato ai contenuti della rivista consente di rendere le ricerche disponibili liberamente al pubblico aumentando così i livelli di conoscenza.

EDITORIALE	5	EDITORIAL PREFACE
Unità d'Italia e mobilità <i>Rocco Papa</i>		Italian Unification and Mobility <i>Rocco Papa</i>
RICERCHE		RESEARCHES
I treni e l'unificazione d'Italia: l'epoca delle costruzioni ferroviarie <i>Stefano Maggi</i>	7	Trains and the Italian Unification: the Time of the Railways Buildings <i>Stefano Maggi</i>
Trasformazioni urbane nelle capitali post-unitarie: Torino, Firenze, Roma <i>Giuseppe Mazzeo</i>	15	Urban Transformations in the After-Unity Capitals: Turin, Florence, Rome <i>Giuseppe Mazzeo</i>
SPERIMENTAZIONI		APPLICATIONS
Infrastrutture e pianificazione nella Napoli dell'Ottocento <i>Pasquale Rossi</i>	29	Infrastructures and Planning in Naples in Nineteenth Century <i>Pasquale Rossi</i>
CONTRIBUTI		FOCUSES
Le Ferrovie e la costruzione dell'Italia unita <i>Laura Facchinelli</i>	41	Railways and the Making of Italian Unification <i>Laura Facchinelli</i>
L'Italia unita... dalle infrastrutture <i>Stefania Maffeo</i>	51	Italy United... by the Infrastructures <i>Stefania Maffeo</i>
Porti, trasporti e cultura del mare nelle città d'Italia, per i 150 anni dall'Unità <i>Marta Moretti</i>	61	Ports, Transport and Marine Culture in the Cities of Italy, for the 150th Anniversary of the Unification <i>Marta Moretti</i>
Italia 2011: territorio senza politiche politiche senza territorio <i>Carlo Salone</i>	69	Italy 2011: Territory Without Policies Policies Without Territory <i>Carlo Salone</i>

OSSERVATORI

Web
a cura di Cristina Calenda
I grandi eventi: opportunità di riqualificazione urbana

Pubblicazioni
a cura di Andrea Salvatore Profice
Città e mobilità in Italia dal 1861 ai giorni nostri

Normativa
a cura di Giuseppe Mazzeo e Cristina Calenda
Evoluzione della normativa urbanistica:
la frammentazione dopo l'omogeneità

Pratiche urbanistiche
a cura di Fiorella de Ciutiis
La pianificazione urbanistica dopo l'Unità d'Italia:
alcuni esempi

Roma
a cura di Daniela Cerrone
Il Piano Strategico di Roma Capitale

News ed eventi
a cura di Rosa, Alba Giannoccaro
I "150 anni" per l'infrastrutturazione del territorio

AUTORI

Profili degli autori

REVIEWS

Web
ed. Cristina Calenda
Mega Events: Opportunity of urban Requalification

Book Review
ed. Andrea Salvatore Profice
Cities and Mobility in Italy from 1861 to Today

Laws
eds. Giuseppe Mazzeo and Cristina Calenda
Evolution of the Urban Planning Rules:
the Fragmentation after the Homogeneity

Urban Practices
ed. Fiorella de Ciutiis
Urban Planning after the Unification of Italy:
Some Examples

Rome
ed. Daniela Cerrone
The Strategic Plan of Roma Capitale

News and Events
ed. Rosa, Alba Giannoccaro
The "150 Years" for Infrastructuring the Territory

79

83

87

91

95

99

103

AUTHORS

Authors' Profiles

Roma

Il Piano Strategico di Roma Capitale

The Strategic Plan of Roma Capitale

a cura di Daniela Cerrone

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II
e-mail: cerrone@unina.it; web: www.dipist.unina.it

Roma Capitale

Con la Legge sul federalismo fiscale (Legge n. 42/2009) è stato avviato il processo amministrativo teso a costruire Roma Capitale. Una Roma dotata di una speciale autonomia, statutaria, amministrativa e finanziaria che consentirà alla città di disporre di tutte le funzioni amministrative adesso appartenenti al Comune di Roma e di acquisirne di nuove quali la promozione dello sviluppo infrastrutturale, economico e sociale non solo alla scala urbana ma territoriale.

In particolare, competenze quali:

- la valorizzazione dei beni storici, artistici, ambientali e fluviali;
- lo sviluppo economico e sociale con particolare riferimento al settore produttivo e turistico;
- lo sviluppo urbano e la pianificazione territoriale;
- l'edilizia pubblica e privata;
- l'organizzazione e il funzionamento dei servizi urbani e di collegamento con i comuni limitrofi, con particolare riferimento al trasporto pubblico e alla mobilità;
- la protezione civile (in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione Lazio).

Il Piano strategico

Contestualmente al processo teso alla definizione di Roma Capitale è stato avviato il processo di Pianificazione Strategica che, a partire dall'opportunità offerta dalla nuova autonomia, ma anche dalla consapevolezza dell'eccezionale fase di crisi internazionale, è finalizzato ad avviare il rilancio dello sviluppo della città facendo leva sulle, anche se scarse, risorse disponibili, economiche, sociali e professionali, perché siano utilizzate nel modo più efficace per consentire a Roma Capitale di svolgere il ruolo di motore dello sviluppo territoriale, così come è avvenuto per molte delle grandi capitali europee che si sono dotate di un Piano Strategico.



Obiettivi, temi progettuali e azioni nella visione strategica di Roma Capitale.

Così come per molte città europee, anche per Roma si ricorre infatti, al Piano Strategico quale principale strumento per la definizione di uno sviluppo strutturale e duraturo perché fondato su un'attenta analisi della città e teso a definire progetti e azioni indispensabili per un concreto sviluppo della città e della sua area metropolitana, a mezzo di un'ampia partecipazione dei settori pubblici e privati nelle fasi di individuazione delle strategie, degli obiettivi, delle azioni e degli interventi da realizzare (Cerrone, 2009).

Strategia di fondo del Piano di Roma Capitale è lo sviluppo di azioni tese alla realizzazione di un territorio che si ponga nel contesto nazionale ed internazionale come

- territorio capace di attrarre risorse;
- soggetto credibile da designare nell'assegnazione economica e politica di ruoli e funzioni;
- ambito locale capace di salvaguardare, accrescere ed estendere al maggior numero di cittadini del suo ampio territorio metropolitano la ricchezza e il benessere della città.

L'assunto di base del processo di Pianificazione Strategica avviato da Roma Capitale è una città che, in un contesto globale in forte crisi, "sa trovare nuove opportunità di sviluppo sostenibile generando, contemporaneamente, un clima di solidarietà e un livello alto di coesione sociale, su un territorio che salvaguardi e valorizzi l'ambiente" (Progetto Millennium, 2011). 5 le "ambizioni" e 14 gli "obiettivi" individuati nel documento, reso pubblico nel marzo 2009, dalla Commissione per il futuro di Roma Capitale.

Così come nelle principali esperienze europee, nei documenti di piano si evidenzia la necessità di individuare sistemi di interventi finalizzati a garantire concretezza, fin da subito, al processo di sviluppo pur essendo inquadrati in una strategia unitaria di più ampio respiro (progetti pilota o bandiera).

Il Piano viene definito "di rilancio delle basi economiche e sociali della città che coinvolge istituzioni e cittadini, pubblico e privato, nella ridefinizione delle linee di sviluppo del territorio urbano e nelle strategie utili per il raggiungimento dei suoi obiettivi.

Esso è, quindi, un atto volontario di costruzione partecipata della visione e dell'identità futura del territorio, di definizione del posizionamento, anche internazionale, che ne consegue, di esplicitazione di strategie e obiettivi da raggiungere mediante politiche e interventi pubblici e privati" (Progetto Millennium, 2011).

Infine, anche il Piano Strategico per Roma Capitale, così come accade nella maggior parte dei processi di pianificazione strategica, si *aggancia* alla possibilità di accogliere e gestire un grande evento: i Giochi Olimpici del 2020.

Il 19 Maggio 2010, infatti, su proposta del Comune, il CONI ha individuato Roma quale città designata a rappresentare l'Italia per l'assegnazione dei Giochi Olimpici del 2020. Auspicio è la mobilitazione, l'impegno e l'adesione dei principali attori pubblici e privati su un progetto concreto sul quale concentrare le risorse con l'obiettivo che il grande evento,

di elevato interesse ed immediato riscontro, diventi una occasione di sviluppo *strutturale* per la città.

In tal senso, le principali esperienze in tema di Pianificazione Strategica rilevano elevati successi in termini di sviluppo urbano e metropolitano quando il processo, facendo leva sull'ingente quantità di risorse economiche ed organizzative mobilitate per l'organizzazione prima, e la gestione poi, viene ben organizzato, finalizzando le risorse su azioni ed interventi utili per il territorio e convogliando, anche attraverso il consenso del settore privato sulle scelte effettuate, l'attenzione e l'impegno anche economico sin dalle fasi di individuazione e definizione degli interventi ma soprattutto nella fase di attuazione delle scelte di Piano che diventano obiettivo comune da raggiungere.

Mobilità sostenibile e città

Già nel documento della *Commissione per il futuro di Roma Capitale* assumevano particolare importanza le strategie finalizzate al potenziamento della mobilità integrata e sostenibile e allo sviluppo della dotazione infrastrutturale.

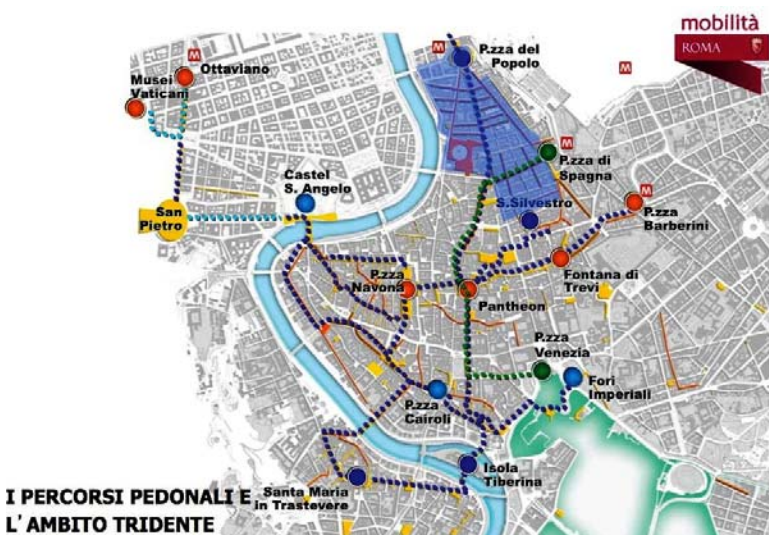
Da un lato, per rispondere ad esigenze "interne" di qualità della vita (città sostenibile) ed efficienza nei collegamenti (città policentrica) dall'altro, per rendere Roma città competitiva ed internazionale. Scala urbana, scala territoriale e scala internazionale.

Risposta alle esigenze dei cittadini e dei molteplici utenti ma contestualmente slancio verso la competizione internazionale che passa anche attraverso un'efficiente dotazione di infrastrutture per la mobilità.

Quelle che potrebbero definirsi indicazioni strategiche si specificano ancora meglio nel documento *La Visione Strategica* in cui, ad esempio, la strategia di sviluppo sostenibile si orienta verso la progressiva pedonalizzazione del Centro Storico, a partire dall'area del Tridente Mediceo, grazie alla realizzazione di aree esclusivamente pedonali, la creazione di percorsi pedonali protetti e una serie di itinerari pedonali tematici, ma anche, la riorganizzazione del sistema delle regole del traffico urbano con la ri-pianificazione dei terminali del trasporto pubblico locale e delle aree per la sosta ed il parcheggio.

Nevralgica diventa la realizzazione di una rete di trasporto pubblico di superficie ad elevata capacità e frequenza, cui si accompagnano misure a favore della mobilità dolce (mobilità ciclabile e pedonale, mobilità elettrica, etc.) e politiche di servizi per la condivisione dei veicoli quali il *car-sharing*.

D'altronde in una città quale Roma i cui residenti superano la quota dei 2,7 milioni e interessata nei giorni feriali da circa 7,1 milioni di spostamenti (di cui 6,5 effettuati da residenti del Comune di Roma) diventa fondamentale predisporre politiche tese alla riduzione degli inevitabili effetti negativi correlati ad un numero così elevato di spostamenti che è



aggravato dalla circostanza che raggiunge a mala pena il 27% la percentuale di utenti che utilizza il sistema di trasporto pubblico mentre, il 67% effettua spostamenti con mezzi di trasporto individuali in particolare con autovetture (52%) e motocicli (15%).

Il problema di una migliore accessibilità delle persone e delle merci all'area romana e al suo hinterland, viene affrontato individuando interventi ed azioni tese a spostare la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico locale ed andando ad incidere, contestualmente, sulla riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico e acustico conseguenze dirette del traffico urbano e della inevitabile congestione dei flussi.

La strategia si attua, in particolare, predisponendo azioni di:

- pedonalizzazione e incremento delle zone a traffico limitato;
- riorganizzazione del traffico veicolare;
- riorganizzazione del trasporto pubblico locale;
- potenziamento e creazione di nodi di scambio.
- promozione all'uso di veicoli maggiormente sostenibili

L'obiettivo *Roma Città della sostenibilità ambientale* si concretizza anche attraverso lo sviluppo di forme di mobilità sostenibile quali la progressiva pedonalizzazione del Centro Storico a partire dall'area del Tridente Mediceo.

Altro intervento particolarmente interessante è il Recupero del Tevere come asse vitale della Città. Il progetto che interessa, in particolare, il tratto di Tevere che si estende da Castel Giubileo fino al Ponte della Musica per uno sviluppo lineare di circa 12.4 km, ridisegna l'area candidata ad accogliere alcune delle principali trasformazioni urbane legate all'evento olimpico del 2020 per il quale la città si è candidata.

Rappresenta inoltre, grazie anche alla riorganizzazione del traffico veicolare e del trasporto pubblico locale (TPL), una delle aree bersaglio su cui è concentrata l'attenzione nelle strategie di sviluppo e di crescita competitiva di Roma Capitale.

Il tratto fluviale interessato dal progetto pilota, già presenta un buon livello di connessione carrabile, ciclabile e pedonale con l'asse museale e culturale che gravita intorno al complesso dell'Auditorium e del MAXXI di via Guido Reni.

La messa in rete degli spazi verdi e attrezzati esistenti, il completamento e l'integrazione dei percorsi ciclopedonali e la loro connessione con le altre reti infrastrutturali del TPL, l'attuazione dei numerosi interventi di riqualificazione ambientale e strutturali (messa in sicurezza argini, interventi sulle banchine, etc.) pianificati sul Tevere potrebbero, oltre che essere funzionali

alla realizzazione di un Parco Urbano Fluviale, contribuire, in chiave sinergica, a migliorare i sistemi di connessione del fiume con la città oltre che potenziarlo in uno strategico canale di collegamento se realizzati gli interventi per potenziare la navigabilità del Tevere, allo stato attuale, limitata ai tratti Ponte Duca d'Aosta – Isola Tiberina a nord e Ponte Marconi – Ostia Antica a sud.

I principali interventi a sostegno del recupero dell'area sono:

- il rafforzamento del sistema ferroviario con la chiusura dell'anello ferroviario nord - nodo di scambio Tor di Quinto;
- la riorganizzazione del traffico veicolare con il sistema dei Lungotevere,
- l'integrazione e il potenziamento della rete del trasporto pubblico locale (TPL),
- la realizzazione di nodi di scambio modale (parcheeggi e aree di sosta),
- il potenziamento della mobilità alternativa (bike sharing, percorsi naturalistici, etc.),
- l'integrazione e il completamento dei percorsi ciclopedonali.

L'accessibilità intermodale per Roma Città nella competizione globale

Uno degli obiettivi del Piano è, a partire dal ruolo che la città ricopre a livello internazionale, elevarla a "Porta del Mediterraneo" intensificando ed intercettando le principali direttrici di traffico internazionale. In termini pratici, ed analizzando esclusivamente gli aspetti legati alle infrastrutture per il trasporto e la mobilità, l'obiettivo si traduce, in primo luogo, nella razionalizzazione del sistema di infrastrutture di trasporto, sia in termini di traffico passeggeri che di merci, al fine di superare l'attuale congestione dei traffici e prevenire eventuali criticità legate all'auspicato aumento del sistema di relazioni nazionali e internazionali. A scala più ampia invece, nella realizzazione ed il potenziamento dei nodi di accesso all'area metropolitana e dei collegamenti tra questi e le principali direttrici di traffico internazionale (Progetto Millennium b, 2011).

Obiettivi operativi del Piano sono quindi:

- il rafforzamento delle connessioni con le principali reti per la mobilità di persone e merci dell'armatura infrastrutturale europea con particolare riferimento al Corridoio I e alle autostrade del mare;
- la realizzazione di una diffusa rete di terminali di trasporto e di logistica integrata;
- il decongestionamento delle reti viarie attraverso l'incremento dell'offerta su ferro con conseguente spostamento della domanda di trasporto verso un modello di mobilità sostenibile;
- il potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico.

Le azioni previste sono:

- lo sviluppo dell'hub aeroportuale di Fiumicino;
- la realizzazione di un nuovo scalo aeroportuale di Viterbo (low cost);
- il potenziamento del porto di Civitavecchia;
- la realizzazione del centro intermodale di Tivoli;
- il potenziamento del terminal ferroviario dell'aeroporto di Fiumicino;
- Il potenziamento (da 1 a 4 linee) della linea FR1 per la tratta: Fiumicino aeroporto - Ponte Galeria;
- la realizzazione della stazione Fiera di Roma.

Due i progetti pilota individuati: il potenziamento dell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino che oggi movimentava un traffico passeggeri superiore ai 33 milioni l'anno e che secondo le previsioni potrebbe raggiungere circa i 60 mln nel 2020 e 100 mln nel 2040; il completamento della rete metropolitana.

In riferimento all'hub di Fiumicino, lo sviluppo a breve-medio termine prevede la realizzazione a sud di nuovi terminal (T4), nuove aree di imbarco (Area imbarco A, E, F, J), nuovi sistemi di trattamento bagagli, nuovi parcheggi multipiano e un nuovo sistema automatizzato di collegamento tra i terminal e l'area est (GRTS ground rapid transit system).

Quello a lungo termine, oggetto di un Masterplan in corso di elaborazione, prevede l'ampliamento delle infrastrutture aeroportuali (airside e landside) su un'area di 1300 ettari a nord della Pista 07/25.

Il nuovo terminal verrà servito da una nuova stazione ferroviaria che consentirà il collegamento diretto con il centro di Roma e sarà collegato agli altri terminal attraverso l'estensione del sistema di trasporto automatizzato "GRTS" il quale, connettendo i sistemi di accesso all'aeroporto attuali e futuri su gomma e su ferro, contribuirà all'effetto rete del sistema di trasporto del quadrante ovest di Roma.

Per il completamento della rete metropolitana i principali interventi da realizzare sono:

- il prolungamento della linea B verso est con la realizzazione di un nuovo tratto di linea metropolitana (B2 lungo circa 3,8 km) e tre stazioni (San Basilio, Torraccia e Casal Monastero dove verrà creato un nodo di scambio con il trasporto pubblico di superficie e la viabilità stradale a ridosso del GRA);
- il prolungamento della linea B1 con la realizzazione di un tracciato di circa 3,8 km, e tre stazioni (Jonio, Vigne Nuove e Bufalotta).

Va invece completata la redazione dei progetti definitivi relativi al prolungamento della linea A verso ovest (circa 2 km di linea con le 2 stazioni Bembo e Torrevecchia) e verso sud, con una metropolitana leggera di 7 km e 13 stazioni. Sono parte del progetto anche la ristrutturazione ed il potenziamento del nodo di scambio Anagnina e la realizzazione dei nuovi nodi di scambio Ponte Linari e Autostrada A1.

Completano il progetto la riprogettazione della nuova linea D e l'ottimizzazione e l'ammodernamento delle linee A e B già in esercizio.

Completano il progetto la riprogettazione della nuova linea D e l'ottimizzazione e l'ammodernamento delle linee A e B già in esercizio.

Riferimenti bibliografici

Cerrone D. (2009) "Nuovi strumenti per il governo dei sistemi urbani" in Papa R. ed, *Il governo delle trasformazioni urbane e territoriali*, FrancoAngeli, Milano.

Progetto Millennium (2011) *Piano Strategico di Sviluppo di Roma Capitale - La Visione Strategica*, Roma.

Progetto Millennium (2011) *Piano Strategico di Sviluppo di Roma Capitale - I Progetti Pilota*, Roma.

Referenze immagini

Le immagini riportate sono state tratte dalle pubblicazioni a cura di Roma Capitale "Piano Strategico di Sviluppo Roma Capitale".

TeMA è il bollettino trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMA_{Lab} del Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II". La rivista propone ricerche, sperimentazioni e contributi che affrontano con un approccio unitario i temi dell'urbanistica, della mobilità e dell'ambiente. La rivista si articola in quattro sezioni: ricerche, sperimentazioni, contributi e osservatori.

TeMA is the official journal of the TeMA Research Group of the Urban and Regional Planning Department of the University "Federico II", Naples. The journal seeks to encourage debate about the integration of urban, mobility and environmental planning. The journal is articulated into four sections: researches, applications, focuses, reviews.

**Di.Pi.S.T. - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it>**

**TeMA_{Lab} - Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente
Università degli Studi di Napoli "Federico II", Piazzale V. Tecchio 80 Napoli
<http://www.dipist.unina.it/ricerca/temalab.htm>**

**www.tema.unina.it
redazione@tema.unina.it**