

PORTI E CITTÀ: DA PERIFERIA A PORTA DI ACCESSO ALLA METROPOLI. IL CASO DI FIUMICINO

Luciano FONTI, Diana MASIELLO, Clorinda PAGANO

Università degli Studi di Roma La Sapienza, Facoltà di Architettura Valle Giulia, Via Gramsci 53, 00186 Roma

SOMMARIO

Resosi indipendente dalla città di Roma nel 1992, il Comune di Fiumicino oggi gioca un duplice ruolo nel quadro del panorama urbanistico laziale. Da una parte comune autonomo, dall'altra satellite di un'area metropolitana. La recente indipendenza amministrativa da Roma si rilegge ancora nello stato delle cose: Fiumicino seppur dotata di una identità caratteristica non riesce ad affrancarsi dallo status di "ex-periferia" romana. Fin dall'antichità Fiumicino ha rappresentato per la Capitale la principale porta d'accesso via mare (si pensi al Porto di Traiano del II sec d.C.), dagli anni 50 del novecento poi, è sede del principale aeroporto di Roma, il terminal "Leonardo da Vinci", che rappresenta una vera e propria porta d'accesso via aria alla capitale. Nel contesto attuale, in relazione ai processi di crescita della Capitale, che tende ad inglobare i centri limitrofi costituendo con essi un unico sistema territoriale policentrico, non si può non considerare Fiumicino come un'appendice di Roma. Il progetto del nuovo porto dona a Fiumicino un forte potenziale di sviluppo economico, ed un'occasione per partecipare attivamente alla crescita del territorio. Il porto, nell'accezione contemporanea, non è più un locus conclusus, ma è un nodo complesso, diviene "il portale di accesso" alla città, attraverso esso si intrecceranno flussi di persone e merci, scambi e commerci. Il porto di Fiumicino sarà quindi un vero e proprio gateway di flussi di risorse ed energia economica e rappresenta un trampolino di lancio per un processo di sviluppo e riqualificazione urbana.

Il presente lavoro si inquadra nella Ricerca MIUR Ateneo 2009-2010 "Città e network portuali: nuove frontiere per lo sviluppo territoriale" di cui è responsabile il Professore L. Fonti, e di cui fanno parte tra gli altri come ricercatori la Dott.ssa Diana Masiello e l'Arch. Clorinda Pagano.

1 LE AREE METROPOLITANE E LE CITTÀ SATELLITE

Negli ultimi decenni l'attenzione dell'urbanistica si è concentrata principalmente sul recupero e sulla riqualificazione delle fasce periferiche delle grandi città metropolitane, cresciute rapidamente nel territorio prima negli anni della rivoluzione industriale e poi in quelli del dopoguerra.

In particolare, nei primi anni del Novecento si è rafforzata la presenza nel territorio delle grandi infrastrutture (porti, stazione, ferrovie ecc...), mentre nelle città si è assistito alla rapida crescita di vaste zone industriali e dei quartieri operai. Intorno agli anni '60, invece, la logica espansionistica con cui lo sviluppo della città veniva programmato ha comportato una forte accelerazione nella costruzione di nuovi quartieri periferici, soprattutto residenziali. Sono questi gli anni del "disordine urbanistico" durante i quali insieme alla periferia si sono sviluppate le ben note problematiche che attualmente la pianificazione tenta di risolvere tramite processi di trasformazione e riqualificazione urbana.

Il paesaggio ai bordi della città, così come quello oltre i suoi confini, ha quindi subito nell'ultimo secolo un rapido cambiamento: la città si è trasformata in un organismo dinamico e la "fame" di suolo dell'edilizia di massa ha comportato una radicale trasformazione morfologica e funzionale sia del territorio sia degli insediamenti in esso presenti, che, nella maggior parte dei casi, sono stati inglobati nei nuovi perimetri comunali perdendo la propria identità originaria.

Oggi è infatti facile individuare nelle aree di periferia, non solo delle metropoli ma anche delle altre città europee di medio-grandi dimensioni, delle concentrazioni abitative che presentano la connotazione tipica del piccolo centro rurale anche dal punto di vista sociale, così come è possibile riconoscere nel territorio oltre la città quei nuclei urbani che hanno perso la loro identità autonoma a favore di una completa condizione di dipendenza dalla vicina metropoli.

Tale mutamento è evidente soprattutto in quei centri in cui sono state realizzate opere infrastrutturali importanti (autostrade, ferrovie, stazioni, aeroporti ecc...), che in breve tempo hanno assunto il ruolo di elemento caratterizzante del luogo e che hanno generato una accelerazione nel processo di trasformazione già in atto. Le realtà urbane locali hanno quindi abbandonato la loro tradizionale connotazione che le distingueva nettamente dalla città intorno alla quale gravitavano, per trasformarsi in una sorta di appendice ibrida della metropoli, un satellite della città.

Le città satellite delle grandi capitali europee oggi si presentano quindi come nuovi distaccamenti urbani, in cui le metropoli hanno dislocato porti, aeroporti, zone industriali, grandi centri commerciali e direzionali trasformando non solo le singole realtà locali ma anche il territorio compreso, caratterizzato da grandi arterie di connessione, servizi e aree rurali intercluse.

Questa nuova configurazione degli assetti, nonostante l'attenzione che negli ultimi anni è stata rivolta alla riqualificazione, alle tematiche ambientali e alla eccessiva consumazione del suolo, denota come la tendenza all'espansione urbana sia ancora la logica predominante negli indirizzi della pianificazione ad ogni livello.

Il processo di trasformazione urbana fin qui brevemente riassunto ha avuto quindi importanti ripercussioni non solo nella città ma anche al di fuori dei confini, interessando una vasta fetta di territorio (la regione metropolitana), ormai caratterizzata da un paesaggio eterogeneo e dinamico, non più scindibile in categorie statiche ben distinte (paesaggio rurale, paesaggio naturalistico, etc...) ed in cui il limite della città, se non coincide con un elemento geografico di margine (un fiume, una costa ecc..) è sempre meno identificabile.

2 L'AREA METROPOLITANA DI ROMA

La città di Roma negli anni dell'espansione e del boom economico ha moltiplicato la propria estensione: oggi l'area del Comune supera i 1200 chilometri quadrati mentre il territorio della Provincia (circa 5300 chilometri quadrati) è pari per estensione alla Regione Liguria. Anche le altre capitali europee sono state ovviamente interessate nell'ultimo secolo dal fenomeno di trasformazione in città metropolitane: Parigi, Londra, Mosca in pochi decenni hanno visto aumentare vertiginosamente il numero dei propri abitanti, così come la propria estensione territoriale.

Oggi Roma-città rappresenta il cuore pulsante di una vasta fetta di territorio che supera i confini provinciali, influenzando con la sua presenza l'intera regione del Lazio. Gli interventi di ottimizzazione delle arterie stradali e ferroviarie sono infatti mirati a connettere in modo rapido le città limitrofe alla Capitale, così da poter consentire una efficiente dislocazione di funzioni di diversa tipologia nell'intero territorio. La città di Frosinone ad esempio è destinata a diventare una piattaforma industriale, mentre la realizzazione di un aeroporto nella provincia di Viterbo premetterà lo sviluppo ulteriore dei traffici merci e passeggeri da e verso Roma, alleggerendo il carico che attualmente grava su Civitavecchia, sede del porto di Roma, anch'esso attualmente in forte sviluppo, e su Fiumicino, sede dell'aeroporto intercontinentale Leonardo Da Vinci.

Questa breve descrizione dello scenario attuale e futuro conferma quanto detto in precedenza: la tendenza all'espansione coinvolge ormai il processo di pianificazione ad ogni livello, dalla scala comunale fino a quella territoriale, che prevede in una sorta di macro-zonizzazione la realizzazione strategica di una complessa regione urbana, in cui il centro nevralgico è rappresentato dalla città metropolitana di riferimento mentre le città satelliti sono specializzate in settori funzionali.

Tra le tante città satellite di Roma questo studio pone l'attenzione sul centro urbano di Fiumicino, neonato comune dell'area romana, recentemente affrancatosi dallo status di ultimo quartiere periferico della Capitale per divenire il primo centro autonomo oltre il perimetro comunale verso il mare.

Caratterizzato dalla presenza dell'aeroporto e dei grandi servizi dislocati lungo l'asse di connessione con Roma, oggi il centro urbano di Fiumicino si presenta come un luogo dall'identità ibrida: una modesta realtà autonoma, in cui l'attività prevalente è la cantieristica navale e lo smistamento della pesca, con un piccolo centro storico e importanti risorse archeologiche, che per anni è stata immersa nella vasta periferia metropolitana, subendone l'influenza e la contaminazione.

3 FIUMICINO: STORIA, EVOLUZIONE E PROSPETTIVE FUTURE

Dalle origini al XX secolo

Sorta e sviluppatasi intorno alla foce del Tevere, Fiumicino per secoli ha rappresentato la porta di accesso via mare alla capitale dell'impero romano.

Il porto Fiumicino ha rappresentato il paradigma dei porti romani* ed è stato espressione dell'alta tecnologia e del lusso sviluppato dal mondo romano. Dominatrice dell'intero bacino del Mediterraneo, Roma considerava questo come un lago interno, e pertanto nei porti romani non si rendevano necessarie opere di fortificazioni importanti, ed il contatto con il waterfront era diretto.

Il primo grande porto, voluto dall'imperatore Claudio nel I sec. d.C., portato avanti e inaugurato oltre 10 anni dopo da Nerone, era sostanzialmente un grande bacino artificiale, in cui potevano ormeggiare circa 250 navi. Venne costruito anche per cercare di ovviare ai problemi di accesso alla foce del Tevere e per regolarne le ondate di piena, che periodicamente allagavano Roma. Ma i fenomeni di insabbiamento, tipici del bacino del Mediterraneo, presto resero inutilizzabili le strutture claudiane.

Tra il 110 e il 112 d.C., nell'ambito della politica di risanamento dei vecchi porti e di impianto di nuovi, Traiano restaurò il porto di Claudio; venne scavato un bacino esagonale di 357 mt di lato alle spalle di quello allora esistente, che si collegava al mare tramite la fossa traiana (detta foce micina). Lungo questo canale sorse e si sviluppò l'antica città di Portus, che divenne ben presto il più importante porto del Mediterraneo. Con la caduta dell'Impero Romano, le invasioni barbariche e quelle islamiche, l'antico splendore di Portus si spense. Durante il periodo medievale il bacino Traiano quasi completamente riempito dalle acque venne adibito ad allevamento di pesci.

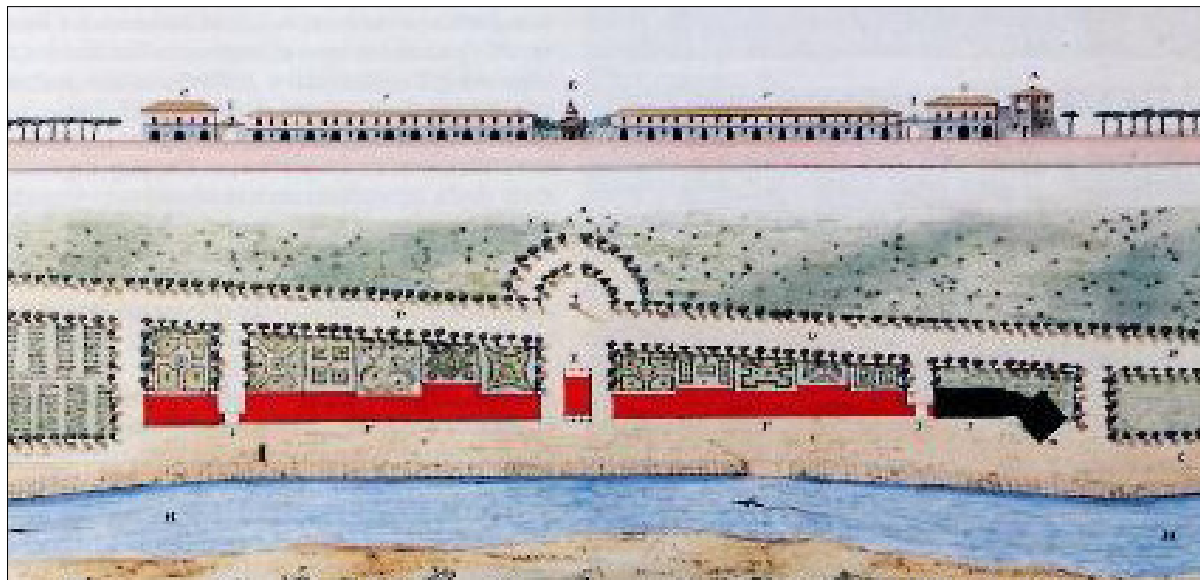


Solo alla fine del XVI sec. (1580), con la costruzione di moli e banchine per la flotta peschereccia, volute da Papa Gregorio XIII, la zona tornò ad essere un centro peschereccio vivo e fiorente, e raccordo privilegiato tra la Città Eterna e il mare.

A testimonianza del mutare delle epoche e delle necessità difensive dello Stato Pontificio i papi Alessandro VII e Clemente XIV fecero costruire Torri di avvistamento e sorveglianza, i cui resti oggi rimangono a testimoniare anche il progressivo avanzamento della linea di costa.



Su quella che si chiama oggi via Torre Clementina, tra 1823 e il 1828, per interessamento del tesoriere camerale Belisario Cristaldi, nasceva il borgo marinaro di Fiumicino. Il cuore dell'attuale Fiumicino, cresciuta attorno al porto-canale, venne costruita sui resti dell'antica città di Portus, seguendo il progetto dell'architetto Giuseppe Valadier.



Nel 1825 nasce il comune di Fiumicino come entità autonoma, ma in realtà mai completamente indipendente dalla capitale.

Con la proclamazione dell'unità d'Italia, e la decisione di trasferire a Roma la capitale, presero avvio imponenti opere di bonifica totale, che interessarono l'intera area dell'attuale Comune. La presenza del Tevere, nel corso dei secoli, aveva facilitato la comunicazione tra la città di Roma ed il litorale e, al contempo, aveva reso possibile l'insediamento umano; però, le numerose piene del Tevere e la violenza con cui si manifestavano, resero la sua presenza un fattore destabilizzante e distruttivo, di conseguenza la conduzione economica di questa parte dell'Agro romano assumeva aspetti particolari e solo alcuni piccoli lembi di terra potevano essere messi a coltura.. Grazie ad imponenti opere di bonifica, l'area divenne una fertile zona agricola, richiamando da tutta Italia contadini e agricoltori per la coltivazione di quelle vaste aree che a tutt'oggi rappresentano un importante valore ambientale ed economico per la zona.

Il novecento e l'indipendenza amministrativa

Nei primi anni del 1900 il ruolo commerciale di Fiumicino e del suo porto, rimase trascinante, tanto che tra il 1910 e il 1925 vennero eseguiti lavori di costruzione e ristrutturazione delle banchine e dei moli per l'ormeggio della nutrita flotta mercantile di Fiumicino.

A testimonianza della vitalità della cittadina in quell'epoca rimangono i resti dell'antica vetreria costruita dalla ditta tedesca Stokler nel 1923, e distrutta dagli stessi tedeschi nel 1944

durante la ritirata, e che ha rappresentato la prima vera industria fiumicinense. Intorno alla fabbrica, sorse e si sviluppò uno dei primi agglomerati urbani della città costruito per ospitare i dipendenti della ditta. In ottimo stato di conservazione, le case sono ancora oggi abitate e rappresentano un buon esempio di edilizia popolare degli anni Venti.



Negli anni successivi forse per i cambiamenti del mercato dovuti all'apertura verso il commercio estero e alle velocità degli scambi, Fiumicino perse di importanza economica e socio-culturale.

Gli anni '60 segnarono per Fiumicino un punto di svolta; lo storico ruolo di luogo di approdo e porta per la città di Roma è stato riconfermato dalla costruzione, negli anni tra il 1958 e il 1963, dell'Aeroporto internazionale Leonardo da Vinci. Pur essendo ad oggi l'elemento che identifica maggiormente Fiumicino dal punto di vista funzionale, l'aeroporto non ne costituisce la vera identità, in quanto strettamente legato alla città di Roma, per il ruolo di sua porta di accesso via cielo.

Sempre negli anni '60, sulla scia della nautica da diporto, cominciò a nascere a Fiumicino il porto OMBRA, sulle rovine delle vecchie darsene interrate, con la ristrutturazione di capannoni abbandonati ed il banchinaggio sulle sponde di Fiumara Grande. Nacquero così i primi circoli nautici, seguiti poi dai primi cantieri artigianali con darsene e banchine in cemento armato, che andarono ad occupare con facilità i terreni demaniali.

L'aeroporto e gli anni del boom economico del secondo dopoguerra diedero nuovo impulso alle attività economiche di Fiumicino, che registrò in quegli anni una forte espansione edilizia, purtroppo in larga parte abusiva.

Neanche la pianificazione territoriale ha donato negli anni a Fiumicino un'identità precisa. Infatti l'appartenenza, fino al 1992 alla giurisdizione della Capitale ha determinato la pianificazione della cittadina in relazione più al suo ruolo periferico che alla sua qualificazione identitaria ed individuale, e ad oggi all'interno del Comune si registrano numerose incongruenze e contraddizioni in merito alle infrastrutture, alla distribuzione dei servizi e al sistema ambientale.

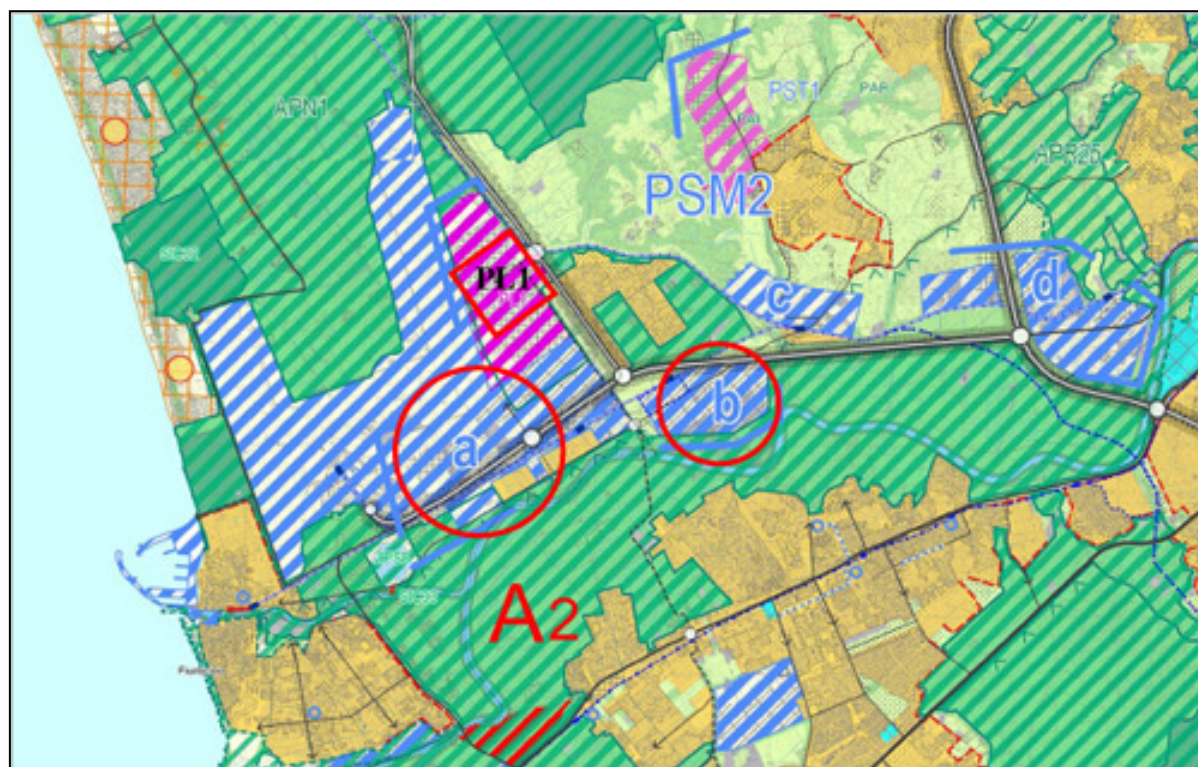
Scenari attuali e prospettive future

Dal 1992, con la Legge Regionale n. 25 del 6 marzo, Fiumicino è un Comune autonomo.

A distanza di quasi venti anni dal riconoscimento dell'autonomia amministrativa dal Comune di Roma ed assorbite le prime fasi di instabilità e di effervescenza legate alla nascita di un nuovo ente, la domanda che ci si pone oggi rispetto al futuro è quale potrà essere il ruolo del Comune di Fiumicino proprio in presenza di un vicino da cui ci si è affrancati, ma che tuttavia appare ancora così “ingombrante”.

Fiumicino infatti ad oggi gioca un duplice ruolo nel quadro del panorama urbanistico laziale. Da una parte comune autonomo, dall'altra satellite di una città metropolitana in continua espansione. Analizzando le tendenze romane di sviluppo, è palese che tale espansione si collocherà nel settore commerciale piuttosto che industriale.

Sul ruolo, in termini strategici e di rilevanza economica, che Fiumicino potrà svolgere al suo interno ci sono molti interrogativi.



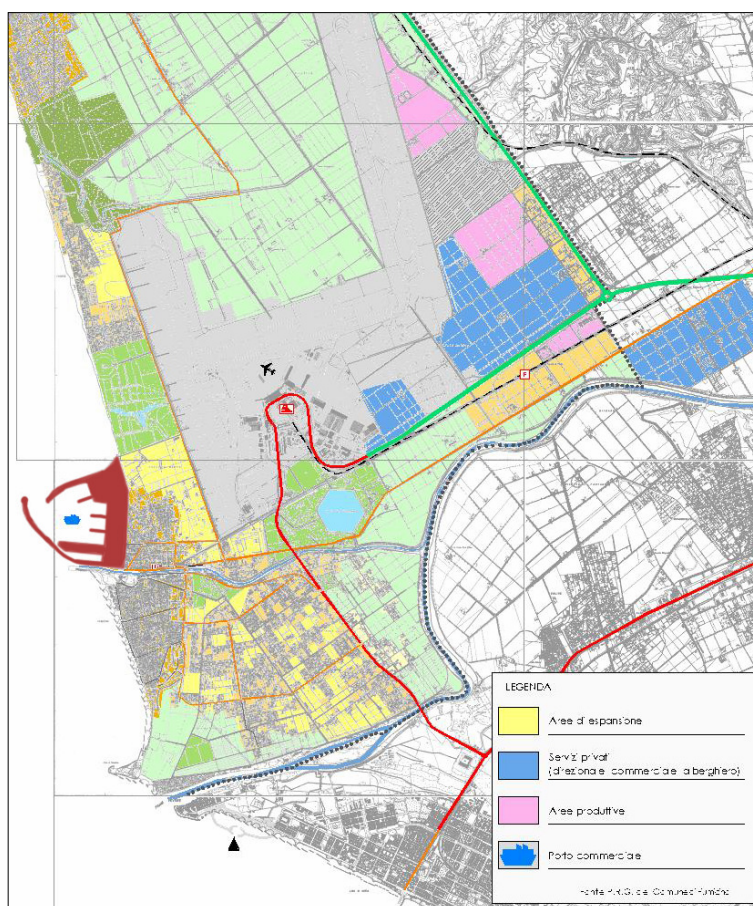
SEDI DELLE FUNZIONI STRATEGICHE METROPOLITANE	
	<p>Sedi delle funzioni strategiche metropolitane legate al ciclo dell'economia (business e marketing, direzionalità economica ed amministrativa) della conoscenza e dell'innovazione (ricerca e sviluppo, innovazione tecnologica, università, comunicazioni) e del tempo libero</p> <p>a) Aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci, Parco Leonardo</p> <p>b) Nuova Fiera di Roma - Commerciti</p>
SEDI DELLE ATTIVITA' STRATEGICHE METROPOLITANE	
	<p>Sedi per le attività legate al ciclo della produzione, distribuzione e commercializzazione</p> <p>PL1 Interporto di roma</p>

Ad ogni modo, tale ruolo potrà in ogni caso essere assunto grazie alla sua dimensione territoriale che ne fa uno dei comuni più estesi d'Italia oltre che alle peculiarità naturalistiche, alla vocazione “residenziale” e turistica, alla rilevanza del settore agricolo e in misura minore su ciò che potrà offrire sul piano dei servizi. Si tratterà certamente di un ruolo multiforme, ovvero al tempo stesso “porta d'accesso” alla capitale, centro di scambio e di supporto alle attività commerciali ed entità connessa all'aeroporto, ma mai luogo di decentramento delle diverse attività del Comune di Roma.

Sul piano politico ed economico il peso di Fiumicino sarà sicuramente superiore a quello attuale e sarà attribuibile al porto commerciale e alla presenza di maggiori risorse per il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture.

Tutto ciò fa prevedere che

Fiumicino non avrà né un ruolo marginale né di contrapposizione a Roma - vista da alcuni



esperti come “città ingoia tutto”- e non potrà essere una cultura di stampo tradizionale il carattere distintivo della sua classe politica, anzi, un approccio più aperto ad una visione d’insieme delle problematiche e degli attori in gioco, è che ciò faciliterà i rapporti con i diversi interlocutori.

Il nuovo porto, il cui iter di approvazione è già in fase avanzata, rappresenta un trampolino di lancio e punto di partenza per la nuova Fiumicino, che, coerentemente con le attuali strategie di riqualificazione e recupero delle città di mare, si presume verrà investita da un generale processo di sviluppo e riqualificazione urbana.

In quest’ottica sarebbe auspicabile che Fiumicino rappresentasse l’esempio del nuovo modo di intervenire sulle città portuali, che mira a far divenire le aree del porto dei reali punti strategici nella riqualificazione dell’intera città, segnando così un punto di confine con le strategie fin’ora adottate che hanno prodotto interventi limitati alle fasce costiere (si pensi ai numerosi progetti e concorsi per i waterfront) lasciando la città avulsa dal contesto portuale.

4 IL PORTO DI FIUMICINO

Scenario attuale

A differenza dei più importanti porti europei, l’area portuale di Fiumicino non è interna ad una densa città metropolitana, ma si trova in posizione marginale, con collegamenti più o meno strutturati con la metropoli romana.

Attualmente il porto di Fiumicino è un porto-canale, ed è costituito pertanto dalle sponde banchinate del tratto terminale del canale navigabile derivante dal prolungamento in mare dell’antica fossa traianea. E’ quindi un porto interno, che si addentra con i suoi bacini nell’entroterra. Anche se la lunghezza del canale è di circa 7,7 km, il porto vero e proprio è costituito dal tratto compreso tra il ponte elevabile e la foce, per una lunghezza di circa 1200 mt e una larghezza che varia tra i 25 e i 49 mt, arrivando però a sfiorare, alla radice dei due moli circa 65 mt .

I natanti da pesca, attività attualmente importante dal punto di vista economico, hanno a disposizione solo 300 mt di banchina, spazio che risulta insufficiente ad accogliere i circa 40 pescherecci in attività. Scarsità di spazio, fondali bassi, una passerella pedonale e un ponte levatoio carrabile che si apre solo in determinati orari durante il giorno rappresentano notevoli limitazioni alla navigazione.

A causa di queste e di altre problematiche di varia entità, nel corso degli ultimi anni il porto commerciale di Fiumicino è stato rapidamente abbandonato da quel poco traffico mercantile che aveva, a vantaggio di Civitavecchia, che ha invece intrapreso un notevole sviluppo diventando a pieno titolo il porto polifunzionale di Roma, soprattutto a seguito delle disposizioni in materia portuale sancite dalla Legge 84 del 1994, che ha istituito una

differenziazione più precisa dei porti italiani in classi tipologiche e che ha istituito le Autorità Portuali nei porti di elevato livello in termini di traffico merci e passeggeri.

Il porto di Fiumicino è stato quindi relegato ad una posizione subordinata rispetto a Civitavecchia e quindi a Roma, perdendo il ruolo di porta commerciale della Capitale, con esclusione però dei prodotti petroliferi scaricati ai terminali al largo della foce tiberina, che rappresentano attualmente il 90% del movimento delle merci¹.

Il mancato adeguamento delle strutture portuali all'evolversi dei tempi e delle esigenze ha quindi reso del tutto inservibile il porto-canale, rimasto oggi ad uso dei romani come passeggiata domenicale. L'unica attività che ancora utilizza questo canale è la pesca: Fiumicino è il quinto porto italiano per l'attività peschereccia, con il 10% di prodotto sul totale nazionale.

DATI PASSEGGERI					
	2003	2004	Var.% 03/04	2005	Var.% 04/05
PASSEGGERI	145.391	167.086	+ 15%	170.245	+ 2%
AUTOMOBILI	44.839	51.101	+ 14%	52.502	+ 2,5%

Dati tratti dal Report del 2006 dell'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta.

DATI MERCI		
CATEGORIA	2004	2005
Rinfuse liquide	5.938.900	5.399.000
Rinfuse solide	-	-
Merci varie	-	-
Totali	5.938.900	5.399.000

Dati tratti dal Report del 2006 dell'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta.

Un altro settore molto sviluppato nella zona è senz'altro quello della costruzione, della riparazione, e del rimessaggio di barche. L'attività di parcheggio, ossia l'affitto privato di sponde e acque pubbliche rappresenta la base economica di tali imprese. Tale attività ha creato, in forma del tutto abusiva, uno tra i porti turistici più grandi del Mediterraneo.

¹ Prima del 2000 lo scalo svolgeva infatti essenzialmente un ruolo di porto petrolifero. Attività che, potenziata con la realizzazione del terminal Off- shore, registra circa 5 milioni di tonnellate all'anno di prodotti petroliferi. Nel Porto canale è collocata la marineria locale e non vi erano attività destinate ai passeggeri o alle merci fino al 1999 quando è stato attivato, per la sola stagione estiva, un collegamento giornaliero con il Porto di Golfo Aranci che attualmente registra una media di 95.000 passeggeri/anno. Inoltre dal 2003 è in funzione un servizio bisettimanale con Arbatax.

Scenario futuro: il Network portuale Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta

Nonostante lo stato di abbandono, oggi l'area di Fiumicino è oggetto di grande interesse per quanto riguarda lo sviluppo strategico del traffico merci e passeggeri dell'intero territorio romano e nazionale. Le potenzialità economiche dello scalo portuale fiumicinense sono state recentemente rivalutate proprio grazie all'intervento dell'Autorità Portuale di Civitavecchia che a partire dal 2002 ha ampliato la propria circoscrizione territoriale, includendo nella gestione anche le aree di Fiumicino e Gaeta, per fondare la base di una nuova "piastra logistica regionale". Il nuovo Network portuale punta alla razionalizzazione delle risorse dei singoli scali coinvolti per favorire il trasporto marittimo e l'incremento dei traffici, grazie all'ampliamento dell'offerta ed alla specializzazione di ciascun porto.

I programmi di sviluppo previsti dall'Autorità Portuale prevedono per il porto di Fiumicino, il suo inserimento in alcuni segmenti forti della domanda crocieristica e il progetto di trasformazione prevede:

- una darsena per la pesca,
- una darsena per le navi da crociera;
- una darsena per il trasporto passeggeri con gli attracchi per le navi veloci per le isole;
- una darsena per le navi Ro.Ro.

In sintesi, il progetto generale prevede la realizzazione di uno scalo commerciale, che unitamente alla piattaforma logistica dell'aeroporto e alle importanti infrastrutture in programma (l'interporto, cargo city ecc...), permetterà alla cittadina di assumere la definizione di "città delle merci".

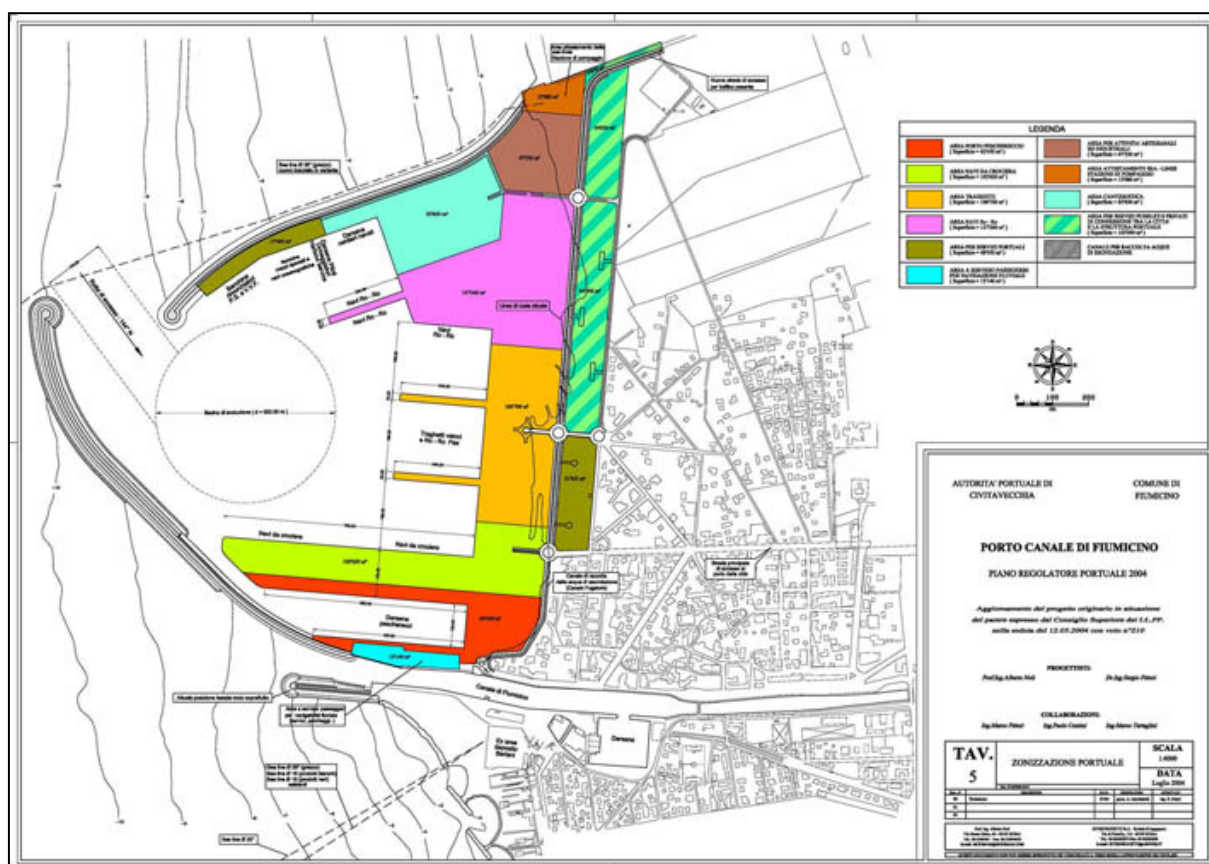
Il nuovo porto, il cui Piano Regolatore sta ultimando l'iter verso l'approvazione², sarà costituito da un bacino che si estenderà per circa 2 chilometri a nord della Foce del Tevere, in cui i traffici saranno separati: nella zona a sud sarà infatti realizzata una darsena riservata esclusivamente alla flotta peschereccia, mentre l'area centrale e la zona nord saranno destinate rispettivamente al traffico passeggeri e merci.

La nuova configurazione consentirà di ospitare nello scalo almeno due o tre navi da crociera e inoltre navi veloci per un numero non inferiore a sei unità. Per quanto riguarda il movimento

² Il Piano Regolatore Portuale è stato recentemente approvato dal Comune di Fiumicino, ed è attualmente al vaglio del Ministero dell'Ambiente per le valutazioni di impatto.

Il problema dell'impatto ambientale, se visto in termini strettamente circoscritti, sembrerebbe di fatto superato dalle condizioni oggettive di degrado di cui soffre ormai da tempo immemore l'area in cui avverrà l'insediamento: il territorio interessato, ormai irrecuperabile, sia per la presenza del porto canale, sia per l'impatto fortemente inquinante del Tevere, può sostenere senza particolari "costi" ecologici, lo sviluppo di una struttura il cui risvolto economico e strategico (vista la vicinanza con Roma) prevale su ogni altra considerazione.- Rapporto Delphi, Progetto AAAPlus "Agenda 21, Aalborg: Implementazione Sviluppo sostenibile", Comune di Fiumicino, Roma, 2002 – a cura di S3 Acta srl.

L'interporto, i cui componenti del gruppo partenariale sono costituiti dal Comune di Fiumicino, Comune di Roma, Consorzio CIRF, Aeroporti di Roma, Autorità Portuale Civitavecchia, è in realtà un sistema integrato di funzioni comprendente sia attività produttive (piattaforma logistica), che attività commerciali, direzionali, ricettive e culturali (ristoranti, alberghi, spazi meeting).



La piattaforma logistica, che si sviluppa su 715 mila metri quadri, è adibita al trasporto, movimentazione e gestione delle merci in arrivo, in giacenza e in partenza, con spazi destinati a magazzini, uffici, parcheggi, piazzali di manovra, servizi doganali. L'interporto si connetterà all'adiacente struttura di Cargo city di Fiumicino presente all'interno dell'Aeroporto e attrezzata per permettere uno smistamento agile delle merci.

Al progetto di ampliamento del porto commerciale si affianca la realizzazione di un nuovo porto turistico previsto sull'isola sacra all'altezza del faro.

Tale complesso portuale disporrà di una superficie complessiva di circa 900.000 mq e di una volumetria stimata di 129.700 mc. Il progetto prevede la realizzazione di:

- 1.445 posti barca per imbarcazioni fino a 60/70 m.;
- Cantiere navale;
- Centro commerciale;
- Albergo;
- Residence;
- Club house e centro sportivo;
- Parcheggi e servizi pubblici.



L'insieme dell'aeroporto esistente e dei porti in programma di realizzazione, in particolare di quello commerciale, renderà Fiumicino un importante nodo strategico nel quadro della rete dei trasporti nazionali e internazionali. La città di Fiumicino è, come già detto in precedenza,

ubicata in una posizione ottimale sia rispetto alla Capitale, sia rispetto all'asse nord-sud di connessione del network portuale e del corridoio nazionale dei trasporti.

Tuttavia, allo stato attuale, il Porto di Fiumicino, nonostante la vicinanza alle grandi infrastrutture autostradali, all'Aeroporto ed agli altri poli in corso di realizzazione lungo la direttrice Roma-Fiumicino, è penalizzato dalla mancanza di collegamenti diretti ed adeguati al suo previsto sviluppo sia di passeggeri che di merci. Il programma di potenziamento, proposto dall'Autorità Portuale prevede interventi, ancora in fase di studio, che riguardano sia un nuovo collegamento autostradale diretto al porto che un nuovo collegamento ferroviario.

5 IPOTESI DI SVILUPPO E RIQUALIFICAZIONE PER LA NUOVA CITTÀ-SATELLITE DI FIUMICINO

Attualmente, il comune di Fiumicino non è servito direttamente da una linea ferroviaria a causa di scelte poco accorte dell'amministrazione comunale che alcuni anni fa decise di togliere la stazione centrale e disattivare il servizio. Pertanto le relazioni con Roma avvengono prevalentemente su gomma privata. Inoltre gli stessi poli in via di completamento lungo la Portuense, svolgono funzioni miste (produttive, commerciali, direzionali, ricettive e culturali) e questo fatto determinerà la continua commistione di flussi pesanti e automobilistici anche sulle complanari autostradali di prossima realizzazione.

Il centro abitato dal punto di vista del sistema infrastrutturale giace quindi in una condizione di isolamento rispetto al territorio circostante.

Anche lo stesso programma della futura città delle merci e del complesso sistema logistico sembra non coinvolgere in modo diretto il nucleo urbano di Fiumicino, che probabilmente rimarrà in una condizione di appendice, confermando il suo status attuale di ex-periferia metropolitana. La stessa Amministrazione Comunale, infatti, nell'approvare (nel 2006) il nuovo Piano Regolatore non ha tenuto conto delle problematiche che potrebbero derivare dalle grandi trasformazioni in atto, in termini di riqualificazione urbana e di valorizzazione dell'identità locale.

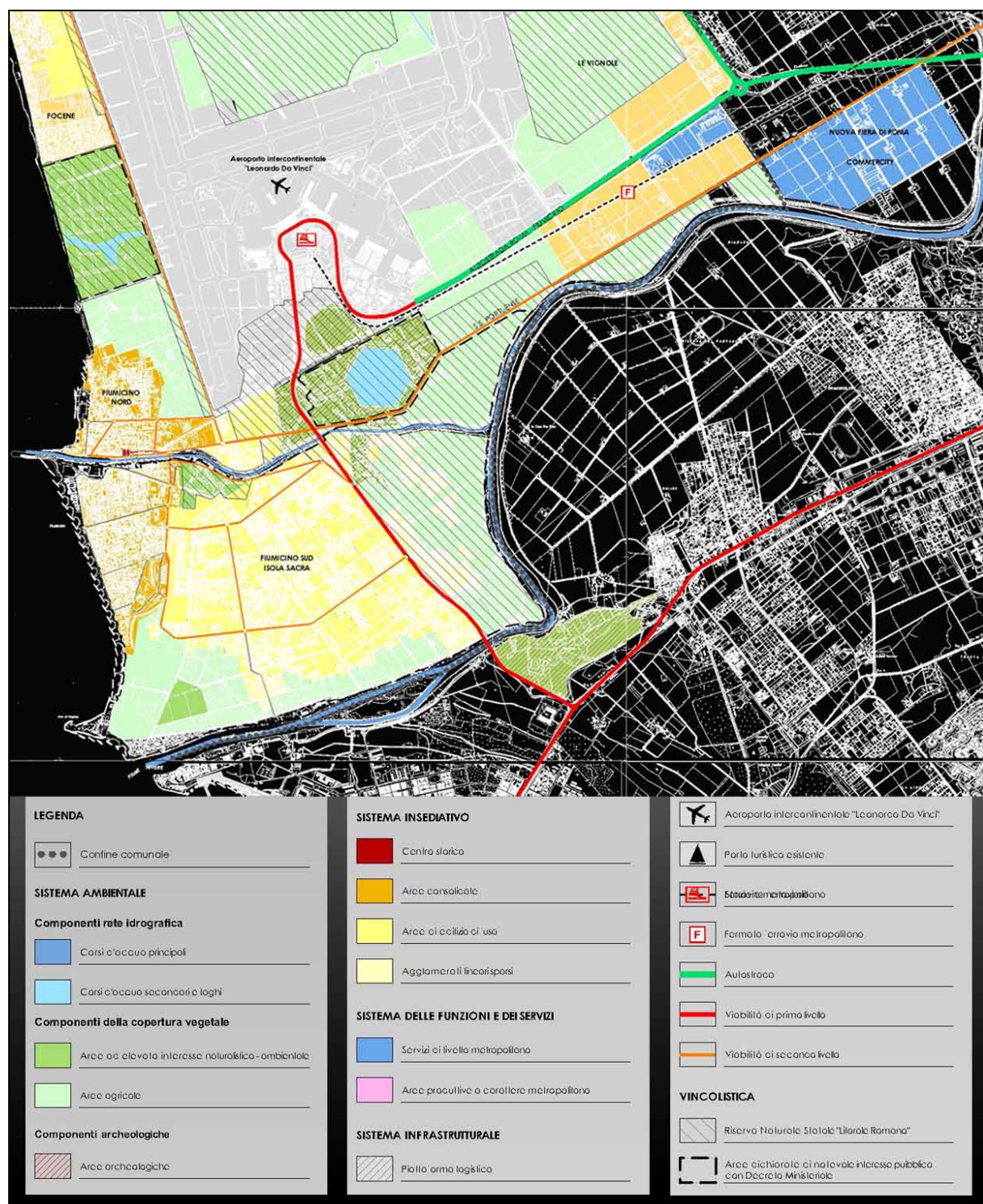
Lo studio si rivolge a questa problematica in particolare, ponendosi domande in merito al ruolo di Fiumicino-città rispetto alla futura Fiumicino-città delle merci, cogliendo l'occasione della realizzazione del nuovo porto come incipit per un processo di riqualificazione e recupero dell'antica città portuale.

Il Comune, che fino a pochi anni fa rappresentava la XIV Circoscrizione del Comune di Roma, si estende su una superficie di circa 22000 ettari, contando circa 48000 abitanti. Il Comune è stato istituito il 4 aprile 1992 in seguito al referendum popolare del 1991. Il territorio attualmente comprende 13 località: Isola Sacra, l'abitato vero e proprio di Fiumicino, Focene, Fregene, Maccarese, Passo Oscuro, Palidoro, Torrimpietra, Aranova,

Ponte Arrone, Testa di Lepre, Tragliata e Tragliatella. I centri abitati sono costituiti, nella parte nod-orientale da centri rurali, aziende agricole sparse e numerosi insediamenti rurali distribuiti lungo i canali di bonifica. Tra le ferrovia Roma-Fiumicino e la Via Portuense, si estende una porzione di territorio con caratteristiche molto differenti: la zona industriale, alcuni casali rurali e la zona archeologico-naturalistica costituita dal Porto di Traiano. Il centro abitato di Fiumicino inizia nella zona della ex-stazione e prosegue lungo il corso della Fossa Traiana (foce artificiale del Tevere) e a sud di essa, sul Lungomare della salute fino alla foce naturale del Tevere dove si trova il faro. La zona compresa tra le due foci prende il nome di Isola sacra ed è caratterizzata da un urbanizzato più denso in prossimità del mare ed uno più rado di tipo rurale verso l'entroterra.

Come si evince dalla carta dell'uso del suolo (fig. seguente), il centro abitato di Fiumicino è caratterizzato dalla presenza di importanti risorse storico-archeologiche non opportunamente valorizzate, dalla presenza di un tessuto insediativo piuttosto compatto ma non di qualità, e da un sistema infrastrutturale non efficiente, che presenta le caratteristiche della crescita spontanea. Dal punto di vista del sistema dei servizi l'offerta è piuttosto debole, eccezion fatta per quelli di livello locale equamente distribuiti in tutto il territorio. Per quanto riguarda invece le attività di tipo economico, la presenza maggiore è rappresentata dalla cantieristica navale, dislocata in modo continuo lungo le sponde del canale.

I diversi sistemi convivono in condizione di continuità e quindi spesso di conflitto. Numerose criticità si rilevano in particolare in prossimità del centro storico del Comune, data la sua ubicazione in corrispondenza degli innesti tra il sistema infrastrutturale urbano e quello extra-urbano. Inoltre, per quanto riguarda il sistema delle aree aperte si sottolinea l'assenza di dialogo e integrazione tra le più vaste aree di valore naturalistico presenti nel territorio e la città, priva di spazi verdi attrezzati di livello locale.



In quest'ottica il gruppo di ricerca ha ipotizzato degli scenari urbani possibili in dipendenza della presenza del nuovo porto e della sua tipologia specifica con l'obiettivo generale di coinvolgere l'intera cittadina di Fiumicino nel processo di trasformazione della stessa da periferia a Porta di accesso per l'area della metropoli.

Nonostante il porto previsto avrà probabilmente una vocazione polifunzionale dedicata al traffico di merci e passeggeri, lo studio si è posto nella condizione di valutare diverse

possibilità, costruendo un progetto di riqualificazione per la città di Fiumicino, dettato dalla presenza di un porto o prevalentemente commerciale, o prevalentemente turistico-crocieristico o misto.

Il tentativo è quello di riuscire ad integrare una realtà urbana esistente che, pur avendo un passato storico di città portuale, non ha oggi alcun legame né sociale, né morfologico-funzionale con la presenza di un porto di particolare entità come quello previsto.

Sulla base di una attenta analisi dell'intero territorio di Fiumicino e del legame che questo presenta con la città di Roma sono stati quindi formulati i diversi progetti che seguono.

Scenario 1_ Progetto di integrazione Porto polifunzionale-città

Scenario 2_ Progetto di integrazione Porto commerciale-città

Scenario 3_ Progetto di integrazione Porto turistico-città

SCENARIO 1_ PROGETTO DI INTEGRAZIONE PORTO POLIFUNZIONALE-CITTÀ



Il porto polifunzionale, inserito in questa simulazione, prevede la localizzazione delle banchine commerciali a nord e quelle crocieristiche a sud, che sono state prese come punto di partenza di un percorso turistico-ricettivo che culmina, passando per il waterfront marino e fluviale, nella zona di Isola Sacra dove è prevista la costruzione del nuovo porto turistico.

Per un'ottimale funzionamento del porto e per la migliore integrazione possibile con la città di Fiumicino, nello sviluppare il progetto, si è posta particolare attenzione alla separazione dei flussi di persone e merci, creando, alle porte dell'abitato, un grande nodo di scambio intermodale, in corrispondenza del quale, sulla direttrice Roma-Fiumicino, nasce una corsia

preferenziale dedicata all'imbarco delle automobili, che conduce direttamente sulle banchine portuali senza attraversare il centro di Fiumicino.

Le imponenti attrezzature retroportuali (carico e scarico merci, deposito container, stoccaggio, l'area pesa, i servizi di sicurezza e controllo etc.) sono state collocate in una vasta area in prossimità dell'aeroporto, che a nord cinge Fiumicino in una sorta di abbraccio-invito verso il porto.

Per preservare il tessuto urbano dall'impatto visivo e acustico del porto commerciale è stata prevista un'area di filtro che corre perimetralmente al porto e alle sue attrezzature, e ospita sia aree verdi di implementazione floro-faunistica, sia aree attrezzate con servizi di natura locale strettamente dedicati alla città. Connesso con questa "cintura verde" è l'asse attrezzato che attraversa trasversalmente Fiumicino, riqualificando il centro abitato ricucendone le maglie, che risultano sfrangiate e poco connesse tra loro, e divenendo di fatto l'asse strutturante del quartiere, capace di riconnettersi ad una "rete" di fronti commerciali e di relazionarsi con una nutrita presenza di percorsi ciclo-pedonali.



SCENARIO 2_ PROGETTO DI INTEGRAZIONE PORTO COMMERCIALE-CITTÀ

L'inserimento di un porto commerciale in un'area come quella di Fiumicino comporta un attento studio dell'impatto ambientale e delle interferenze tra i due sistemi messi in gioco: il porto col suo retroporto, e il nucleo centrale dell'abitato di Fiumicino, ed un'attenta analisi dei sistemi infrastrutturali, che vanno riletti con una logica completamente dedicata alle necessità logistiche del porto.

Le necessità funzionali di un porto commerciale e della sua area retroportuale, che ospita la stazione ferroviaria per il trasporto merci, le aree di stoccaggio container, aree per il deposito di merci liquide e solide e gazometri, hanno comportato la riprogettazione dei sistemi ferroviari e stradali.

Per entrambi i sistemi di trasporto sono state previste direttrici dedicate esclusivamente alle merci, e questo sia per garantire efficienza al porto, sia per evitare commistione di flussi merci-persone.



La giustapposizione tra il tessuto retro portuale di futura realizzazione e il tessuto urbano esistente, comporta notevoli problematiche, in quanto le attrezzature retroportuali, per la loro stessa natura, non rappresentano di certo elementi riqualificatori per la città.

Per evitare collisioni tra i due sistemi, e dar modo alle due macro aree di convivere come sistemi a sé stanti, autosufficienti e senza interazioni né funzionali né formali, è stato previsto l'inserimento di un'area di divisione e filtro tra l'abitato, il porto e il retroporto, dove ipotizzare l'inserimento di aree verdi attrezzate, funzioni a servizio della città e strutture che potessero essere inserite in un ambito che deve svolgere principalmente il ruolo di schermo tra città e porto.

SCENARIO 3_ PROGETTO DI INTEGRAZIONE PORTO TURISTICO-CITTÀ



L'ipotesi progettuale proposta mira ad integrare la città di Fiumicino e le sue importanti risorse storico-archeologiche con un porto destinato ad accogliere principalmente passeggeri. Il progetto pone in relazione il nuovo porto crocieristico, il marina privato in programma di realizzazione, e l'antico porto di Traiano usando come legante il tessuto urbano e i vuoti in esso presenti, configurando l'intero assetto con una logica formale "a pettine". Questa scelta formale, applicata sia agli spazi aperti che alle zone edificate, consente di integrare costantemente le parti che si susseguono senza soluzione di continuità. Tale logica permette di tracciare inoltre una sorta di collegamento ideale tra la città portuale del passato e quella del futuro, attraverso la riqualificazione dell'intero territorio.

Dal punto di vista funzionale il progetto propone tre polarità di livello elevato in corrispondenza:

- del porto nuovo, in cui sono state inserite attrezzature turistico-ricettive e i servizi portuali;
- del porto turistico, in cui sono state inserite attrezzature sportive e culturali legate alle zone di valore naturalistico già esistenti;
- del porto di Traiano, nei pressi del quale è stato ubicato un campus universitario.

L'ipotesi prevede che le tre polarità siano connesse dalla zona Waterfront, da attrezzare con servizi locali di ristorazione e spazi aperti per il pubblico.



6 COCLUSIONI

Il porto, a differenza di un aeroporto, può essere inteso come una struttura “dinamica” che può interagire con il proprio contesto di appartenenza, a patto che gli interventi di pianificazione abbiano come obiettivo principale l’integrazione tra i diversi ambiti e come campo di applicazione l’insieme porto-città inteso come unico sistema.

Dall’analisi degli scenari proposti si evidenzia, infatti, come l’inserimento di una infrastruttura portuale in un luogo come quello di Fiumicino può essere considerato un valore aggiunto non solo in termini di sviluppo economico, ma anche in termini di riqualificazione urbana, indipendentemente dalla sua tipologia. Questo perché l’area di Fiumicino è caratterizzata da una serie di piccole ma importanti potenzialità sia di tipo turistico (vedi le risorse storico-archeologiche e naturalistica) sia di tipo industriale e produttivo (vedi il sistema della cantieristica navale e il mercato ittico), che ad oggi tuttavia non si configurano in un impianto opportunamente strutturato.

Un porto di tipo commerciale quindi potrebbe rappresentare un formidabile volano di sviluppo economico per l’intera area fiumicinense, che diventerebbe così il punto d’origine dell’asse di connessione con la città di Roma che si sta espandendo proprio in direzione mare (vedi la nuova fiera di Roma, commercity, Parco Leonardo).

Invece un porto di tipo turistico, caratterizzerebbe Fiumicino e le sue importanti risorse connettendole al sistema delle aree verdi tutelate che circondano e penetrano Roma (vedi la Riserva naturale dell'Agro Romano, la Pineta di Castelfusano e il Parco dell'Appia antica). In definitiva Fiumicino, grazie alla sua posizione strategica rispetto alla metropoli romana e grazie alla sue potenzialità, potrebbe acquisire con la presenza di un "qualsiasi" tipo di porto un nuovo ruolo nel panorama delle città satelliti romane, quello di porta di Roma, affrancandosi definitivamente dal suo status di brano di ex periferia.

7 Bibliografia generale

- AAVV (2000), Fiumicino tra cielo e mare. Una storia da vedere, Publidea, Ostia Antica
- AAVV (1985), I porti alla foce del Tevere, Unipress, Roma
- Albano A. (1999), Il piano della città multipolare, Dipartimento di pianificazione territoriale e urbanistica, Roma
- Barbieri P. (2006), Infraspazi, Meltemi, Roma
- Bastianelli A. (1989), Fiumicino si racconta, Associazione culturale Amici di Fiumicino, Roma
- Bruttomesso R. (eds) (2006), Città-Porto. Palermo, Marsilio, Venezia
- Carta M. (2004), Next city: culture city, Meltemi, Roma
- Di Venosa M. (2002), Porti di città, SALA, Pescara
- Fonti L., Pagano C., Di Paola L. (2007), Città' e aree portuali: strategie per la rifunzionalizzazione e l'integrazione urbana , Relazione presentata alla XXVIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Bolzano.
- Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain M.S. (eds.) (1988), Revitalizing The Waterfront: International Dimension Of Dockland Development, Bellhaven Press, Londra
- Mannucci V. (1992), Il parco naturalistico del Porto di Traiano: metodo e progetto, Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali, Soprintendenza Archeologica di Ostia, Gangemi, Roma
- Mastronardi A. (2007), Il linguaggio della natura e lo spirito dei luoghi, Gangemi, Roma
- Polo S., Benelli E. (2003), Guida al territorio del Comune di Fiumicino, Monsignorini, Roma
- Ricci del Riccio F. (a cura di) (2002), Fiumicino e il suo territorio, Palombi, Roma
- Rosselli A. (2005), Il porto come struttura e significato, Portus, 10, 4-9.
- S3 Acta srl. (a cura di) (2002), Rapporto Delphi, Progetto AAAPlus Agenda 21, Aalborg: Implementazione Sviluppo sostenibile, Comune di Fiumicino, Roma
- www.provincia.roma.it – sito istituzionale della Provincia di Roma
- www.regione.lazio.it – sito istituzionale della regione Lazio
- www.fiumicino.net – sito istituzionale del Comune di Fiumicino
- www.fiumicinoweb.it

ABSTRACT

The municipality of Fiumicino, independent of Rome since 1992, plays two important roles in regional planning: it can be considered both an autonomous town and a town-satellite of Rome.

Actually Fiumicino presents the outskirts characteristics and not the shape of an independent town, although some important and characteristics elements such as the fish market and the archaeological area. Since the ancient time Fiumicino has represented the gate of Rome from the sea thanks to the Traiano's port (II p.C.) and since 1950 from the air thanks to the Leonardo da Vinci airport. Today, because of Capital's process of growth, which absorbs all near minor towns, Fiumicino is considered an appendix of Rome, without a specific identity.

The new port project consists in the realization of an important logistic hub for trade and passengers, and is also an important occasion for the urban renewal of Fiumicino and for the economic development not only of the town but also of the whole territory. The port the airport and the new town are going to form a new complex system, the gateway of Rome.