



Rigenerazione urbana attraverso il riuso del viadotto dei Presidenti a Roma

Tesi di laurea di **Stefano Ragazzo**

Relatore **Luca Reale**



Oggi l'orizzonte è lavorare sulla trasformazione e il riuso piuttosto che sull'espansione o sulla costruzione ex-novo. Questo progetto tenta di interpretare uno dei temi di maggior impegno per gli architetti nei prossimi anni: il riciclo e la "sovrascrittura" della città. Una questione importante e complessa nel cui quadro ancora più specifico risulta l'intervento di riuso di un'infrastruttura urbana.

La tesi tenta anche di raccontare, attraverso un progetto che infonde speranza nel futuro, uno dei tanti fallimenti dell'urbanistica romana. Il viadotto dei Presidenti, su un tracciato già previsto già dal PRG del 1962, avrebbe dovuto costituire la testa nord di un sistema viario ad alto scorrimento, solo in parte realizzato, in grado di favorire uno sviluppo anulare del traffico in una città che da sempre è impostata essenzialmente su una mobilità radiale.

Dopo decenni di stallo nel 1996 viene realizzato l'asse viario ad alto scorrimento che unisce via della Bufalotta al quartiere di Colle Salario con al centro il viadotto tranviario. Il Piano delle Certezze del 1997 (variante al PRG) mettendo in atto la cosiddetta "cura del ferro", inserisce il tracciato (la linea sopraelevata T3) nel sistema urbano di mobilità tranviaria con capolinea Fidene a Nord e Centocelle a Est. Nulla di questo asse di trasporto leggero fu realizzato a meno dei circa due km di viadotto con doppia sede tranviaria e due stazioni complete di banchine e risalite per i disabili (Serpentara e Vigne Nuove). Improvvisamente il progetto, nonostante venga inserito nel PSMS (Piano Strategico della Mobilità Sostenibile) del 2006, viene del tutto abbandonato: il NPRG del 2008, colpevolmente non propone alcuna soluzione; il Comune risponde nel 2010 alle osservazioni degli abitanti decretando la struttura come "non idonea ad accogliere le tecnologie tramviarie moderne".

Trasformare un problema in risorsa, questo l'obiettivo del lavoro che intende usare il viadotto non solo come sistema di trasporto alternativo all'automobile ma anche "abitare" la struttura con servizi pubblici e privati. Questo percorso longitudinale – oggi barriera fisica tra quartieri molto popolati (Vigne Nuove, Val Melaina - Nuovo Salario, Fidene, Serpentara) – potrebbe diventare un tracciato strutturante e unificante tra enclaves oggi indipendenti e non comunicanti tra loro, favorendo, alla scala territoriale, un collegamento ciclabile e pedonale tra il Parco delle Sabine e il quartiere Talenti. Il riuso di un'infrastruttura della mobilità rispetto ad un manufatto architettonico o ex-industriale in disuso pone questioni differenti e maggiormente legate ai temi dello spazio aperto e del paesaggio (urbano e naturale), che, profondamente investiti dal progetto, ne diventano il centro e il punto di forza. Come strategia di riciclo a consumo di suolo=0 l'infrastruttura urbana diventa l'occasione di rigenerazione di un tracciato ma anche di creazione di nuovi luoghi - attrattivi e singolari non solo per il pedone o il ciclista che li attraversa o li frequenta ma anche per chi li osserva dall'automobile – che diventano due spazi pubblici di grande respiro, si sarebbe detto un tempo due piazze, in corrispondenza delle aree più densamente abitate (Colle del Sole e Val

Melaina).

Luca Reale

recensioni/segnalazioni/ragazzo