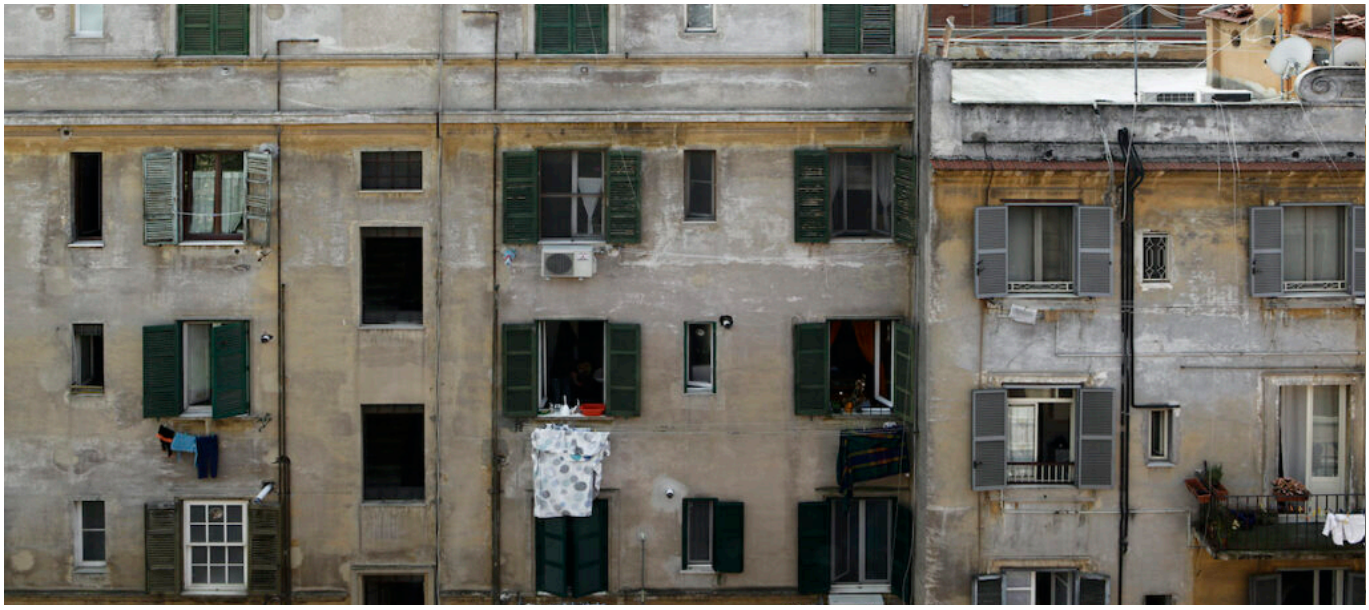
il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Il nuovo stadio: ok il posto è giusto!

Il nuovo stadio: dall'urbanistica novecentesca all'Agenda urbana

La collocazione a Pietralata del nuovo stadio della A.S. Roma, firmato da Populous, integra sostenibilità e trasporto pubblico, riducendo il carico urbanistico

Published 17 dicembre 2024 – © riproduzione riservata

ROMA. La manovra urbanistica avviata a fine anni Novanta dal sindaco Francesco Rutelli, che porterà al **PRG** approvato nel **2008**, si trova a vivere un'era nella quale l'urbanizzazione della popolazione è ormai sostanzialmente avvenuta, la spinta alla crescita insediativa è molto meno forte, e le nuove priorità provengono dalle **contraddizioni** del modello di sviluppo a cui il **PRG** del **1962** si era riferito: insostenibilità ambientale della città dell'automobile, recupero della città abusiva, tutela del paesaggio, gestione delle eccessive previsioni edificatorie rimaste inutilizzate.

Pietralata: dallo stallo urbanistico alla rinascita con il nuovo stadio

Il **piano conferma** solo in parte le **previsioni** di **nuovi quartieri residenziali** e tenta di **orientare** almeno una parte della **domanda verso le operazioni di riqualificazione urbana**

della città da ristrutturare (circa il 40% di tutto il suolo urbanizzato); ma non rinuncia all'utilizzo dei grandi servizi urbani come fattore strutturante. Gran parte delle **previsioni** del Sistema Direzionale Orientale (SDO) vengono **annullate**, **tranne che per l'altopiano di Pietralata**, dove più realisticamente s'immagina di poter orientare lo spostamento della direzionalità pubblica statale.
Ma ancora una volta le vicende storiche non seguono la traccia di futuro descritta dal piano urbanistico, e anche tale opzione si è dimostrata solo parzialmente realistica, nonché in parte insabbiata dai tredici anni persi dell'urbanistica romana, dalle dimissioni del sindaco Walter Veltroni all'elezione di Roberto Gualtieri. Solo una modesta parte delle pur ridotte previsioni di direzionalità pubblica trovano esito a Pietralata, denunciando l'ennesimo fallimento di ogni ipotesi di coordinamento fra il governo della città e il suo ruolo di capitale. Arrivano solo alcuni ampliamenti dell'Università Sapienza, e una nuova sede ISTAT.
Va quindi **accolto con favore** il fatto che dopo un più che decennale travaglio **il** tema della collocazione nell'area romana del **nuovo stadio di calcio** della A.S. Roma abbia raggiunto un esito soddisfacente, trovando spazio **all'interno dell'altopiano di Pietralata**. Con l'esito positivo della Conferenza dei servizi la parte nordovest del Piano di assetto, che in mancanza di domanda direzionale era stata dapprima destinata a residenze, quindi ad accogliere aree sportive, ospiterà il nuovo stadio, in **uno dei punti meglio infrastrutturati del territorio**, a distanza di passo dall'anello ferroviario e dalla stazione Tiburtina dell'alta velocità, nonché da ben quattro fermate della metro B: Piazza Bologna, Tiburtina, Quintiliani e Monti Tiburtini.
La realizzazione delle **connessioni ciclopedonali consentirà** inoltre di dare finalmente un **senso** alla forma a **ponte** della **stazione Tiburtina** e di **superare** la cesura del **vallo ferroviario**, offrendo un'importante occasione di riqualificazione a tutto il quadrante urbano interessato. Anche la notevole distanza del nuovo impianto dai tessuti residenziali presenti è un elemento positivo, visto il suo inevitabile impatto acustico.

Un sito sicuro

Una soluzione felice, dopo che sfruttando l'approvazione della cosiddetta legge per gli stadi una robusta coalizione d'interessi (Unicredit, Fondo sovrano del Qatar, operatori immobiliari di rango) aveva proposto di realizzarlo nell'ansa del Tevere che ospitava l'ex ippodromo di Tor di Valle, in palese contrasto con le vigenti previsioni urbanistiche e contro ogni ragionevole

considerazione dei rischi idrogeologici e climatici.
Sul tema ero già intervenuto criticamente, sollecitando una riflessione sull'opportunità di realizzare una nuova centralità terziaria (si parlava di volumi fra 600.000 e 1.100.000 mc), mentre le centralità previste dal PRG languivano inattuate. Nonostante l'iter amministrativo giunto sino alla dichiarazione di pubblico interesse, prevista dalla norma, la precoce decadenza della Giunta Marino interruppe l'iter. E per fortuna, almeno per quanto riguarda questa vicenda, visto che uno studio dell'Università Roma Tre, condotto con tecniche interferometriche su dati satellitari, ha dimostrato che quell'ansa del Tevere è soggetta a una subsidenza di 3/4 mm all'anno, e che i suoli, se assoggettati al peso di un tale intervento, avrebbero di certo accelerato nel processo, come accaduto per la nuova Fiera di Roma, anch'essa edificata in una zona in subsidenza adiacente al Tevere senza le dovute accortezze, e oggi in buona parte inagibile.
Bene quindi la proposta di costruire lo stadio in un contesto esente da rischi idrogeologici; bene che la proposta **s'inserisca in una centralità di PRG non saturata**; e bene soprattutto che essa **non preveda un aumento del carico urbanistico** di centinaia di migliaia di metri cubi per direzionale (leggasi rendite immobiliari legittimate dall'interesse pubblico per la realizzazione dello stadio), ma solo l'insediamento di 7.000 mq di attività complementari alle attività sportive.
Leggendo lo studio di fattibilità economico finanziaria della nuova proposta si scopre che, con adeguata gestione e in una realtà come quella romana, è possibile ripagare la costruzione dell'impianto attraverso le molteplici attività che si producono nel mondo dello sport, e non vi è bisogno di ricorrere se non marginalmente al supporto finanziario delle rendite immobiliari urbane.

Parcheggi sì o no? Meglio la cura del ferro

La positività della scelta del luogo, l'affrancamento dalle sirene della rendita urbana, e l'avvenuta dichiarazione di pubblico interesse non tolgono però che ci siano ancora **varie questioni oggetto di controversie**. Un problema rileva a mio avviso più degli altri; sollevato in più sedi, è stato oggetto d'intense riflessioni in sede di CdS. È quello della dotazione di **parcheggi**, che nelle soluzioni progettuali garantisce posti auto **per circa un terzo degli spettatori previsti** (in 55.000 posti, estendibili occasionalmente a 62.000 in caso di eventi

particolari). Molte osservazioni, sollevate da diverse parti, considerano tale **dotazione insufficiente**.
La mia **opinione** è invece **positiva** in merito, visto che il sito è più che adeguatamente dotato di connessioni su ferro, e che l'ampia offerta di **accessibilità sostenibile** può svolgere un'importante funzione di stimolo a che l'utenza romana possa finalmente accedere a quella diversa ripartizione modale della mobilità che la "cura del ferro" ha proposto sin dagli anni Novanta con Walter Tocci e Giuseppe Campos Venuti, condizione essenziale per avvicinare prospettive di maggiore sostenibilità urbana, ambientale come sociale.
Negli **studi** avviati dall'**Amministrazione capitolina** in occasione della redazione della **Strategia Clima di Roma** emerge che uno dei fattori determinanti per invertire l'insostenibilità delle condizioni di vita della città è rappresentato dalle soluzioni che si daranno per **uscire** dal **modello di città basato sul trasporto privato di massa**, dalla città dell'automobile. Recenti dati, che pur vedono un rallentamento delle immatricolazioni di nuove automobili (-10% fra agosto e novembre rispetto al 2023), segnalano anche una forte crescita dei furgoni (+15%) utilizzati per le consegne a domicilio dell'e-commerce (causa principale della progressiva scomparsa delle tradizionali attività commerciali, -2.000 esercizi l'anno; fonte Camera di Commercio di Roma). Perché allora continuare a realizzare impressionanti superfici di parcheggi se per motivi di sostenibilità dovremo comunque ridimensionare la quota di trasporto privato? Solo perché a causa dell'inerzia legislativa nelle norme vigenti è ancora impresso il modello della città dell'automobile che mostra oggi tutti i suoi irreparabili limiti?

I nodi da sciogliere

Altri importanti **fenomeni** sono in corso: l'avvento del lavoro a distanza, la crisi del settore industriale, la ridotta disponibilità di reddito con la conseguente crisi sociale, il fenomeno dei fitti brevi, la variegata domanda abitativa prodotta dalla nuova attrattività delle aree metropolitane e il conseguente aumento della popolazione nelle periferie esterne al Grande Raccordo Anulare, con ulteriore aggravamento dei fenomeni di pendolarismo.
Fenomeni che mostrano la profonda **modificazione** dei complessi **rapporti fra prossimità e accessibilità** e **fra condizioni di vita e disponibilità di reddito e di soluzioni abitative**, influenzati dal progresso tecnologico, che sin dalle origini dell'urbanesimo moderno hanno costituito i fondamentali della condizione urbana.

Fattori che, assieme all'**impressionante avanzamento della crisi climatica**, segnalano il progressivo esaurimento della concezione novecentesca dello sviluppo urbano e dei suoi modi di governo, e rinviano alla necessità di una profonda rimeditazione sulle priorità dell'interesse pubblico da porre a guida del governo delle trasformazioni urbanistiche di Roma, e dei suoi modi di esercizio. Riflessioni che trovano un importante riscontro nelle proposte dell'Agenda urbana avanzate dalla Strategia nazionale di sviluppo sostenibile.
In questa prospettiva, un'accorta gestione della vicenda del nuovo stadio della Roma – ancora non conclusa – può dare importanti suggerimenti per il futuro, a partire dalle attenzioni all'adattamento climatico che saprà assumere il progetto.
Immagine copertina: «Urbanity», case a Pietralata (© Francesca Pompei)

Condividi