HAL
open science

La foce del Tevere nella metropolizzazione del territorio romano

Dominique Rivière, Aurélien Delpirou, Coline Perrin

To cite this version:

Dominique Rivière, Aurélien Delpirou, Coline Perrin. La foce del Tevere nella metropolizzazione del territorio romano. 2017. hal-02787391

HAL Id: hal-02787391

https://hal.inrae.fr/hal-02787391

Submitted on 5 Jun 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

TIBRE/TEVERE / VOIES D'EAU

La foce del Tevere nella metropolizzazione del territorio romano

PAR DOMINIQUE RIVIÈRE · PUBLICATION 14/12/2017 · MIS À JOUR 14/12/2017

La foce del Tevere nella metropolizzazione del territorio romano*

Dominique Rivière – Aurélien Delpirou – Coline Perrin

La foce del Tevere è oggi un territorio strategico, tra progetti e grandi opere già realizzati (raddoppio dell'aeroporto, progetti sul Tevere, porti, Fiera) e altri falliti (interporto, porto della Concordia, etc.). Questi progetti generano una "mobilizzazione territoriale", in una metropoli storicamente dominata dalla rendita, oggi in crisi.

Per capire questa situazione, proponiamo di guardare al contesto, cioé al processo di metropolizzazione che trascina il territorio romano e quello della foce del Tevere in nuove problematiche. Essendo geografi, ci interessiamo alla dimensione trans-scalare di questo processo: il sistema delle comunicazioni, dall'aeroporto al trasporto dei pendolari, è coinvolto a tutti i livelli: locale, regionale, nazionale e globale; e le articolazioni tra questi livelli non sono semplici: ne sono testimoni appunto i numerosi conflitti e contestazioni presenti su questo territorio.

Illustreremo come la metropolizzazione rinnova la problematica della Città eterna, e successivamente come si presenta concretamente nel territorio della foce.

La metropolizzazione a Roma

Secondo le definizioni usuali, la metropolizzazione riveste tre aspetti che non si sviluppano sempre allo stesso ritmo, ma che sono tutti e tre presenti a Roma, segnale evidente che Roma conosce una metropolizzazione spesso sottovalutata.

Il primo aspetto è demografico: Roma è rappresentativa delle grandi città europee medie di 3 o 4 milioni di abitanti. Come le altre grandi città meridionali, ha registrato uno sviluppo molto veloce nel dopoguerra e la sua crescita è ormai stabilizzata. Roma supera Milano: il comune conta 2,6 M ab., la provincia circa 4 milioni. Sul piano morfologico ma anche dell'economia, Roma, dall'Unità in poi, è una città che, come Atene o Madrid, si nutre della sua stessa crescita. A questo si aggiunge la "città degli affari", un aspetto emerso oggi, ma che non è né nuovo né specifico delle città del Mediterraneo, come dimostra la crisi delle subprimes.

Il secondo aspetto è funzionale: la metropolizzazione si accompagna allo sviluppo delle funzioni innovative del terziario avanzato, una dimensione importante nell'economia produttiva attuale. Su

quest'aspetto, la metropolizzazione romana è incompleta: nei numerosi rapporti sul sistema urbano europeo, Roma non è mai classificata come città « globale » – diversamente da Parigi o Londra – e spesso non è nemmeno una "città europea maggiore" (Rozenblat – Cicille 2003). Milano esporta più di Roma e il PIL del Lazio nel 2009 vale la metà di quello lombardo e un terzo di quello parigino. La città eterna è invece "mondiale", concetto che Ghorra-Gobin (2010) definisce come la città che attrae "per il suo passato storico, il suo patrimonio, la specificità del suo ruolo culturale a una certa epoca, anche per la sua capacità ad attrarre turisti". Tuttavia, questo processo è polarizzato sul centro storico di Roma e non coinvolge tutto il territorio urbano (Delpirou – Rivière 2013).

Dal punto di vista delle dinamiche, sebbene Roma sia come tutta l'Italia in crisi socio-economica (MEFRIM 2013), lo scarto tra Roma e Milano si è ridotto molto negli ultimi decenni. Già prima della crisi del 2008, la Lombardia o l'Emilia-Romagna erano tra le "regioni che perdono" a livello europeo, accanto alle solite regioni italiane meridionali. Questo affermarsi della capitale non è una specificità italiana, ma interessa quasi tutte le capitali europee. Fiumicino è l'aeroporto italiano maggiore per il traffico di viaggiatori con 36,7 milioni di passeggeri. Il progetto di raddoppio dell'aeroporto non ha tuttavia tempi di realizzazione certi; il traffico è diminuito nel 2011 e 2012, prima di risalire nel 2014. E Malpensa mantiene la sua prima posizione per il traffico di merci.

Il dinamismo economico romano è dunque ambiguo. La concorrenza con Milano rimane, ma non più il dualismo storico "Roma consuma, Milano produce" – un'idea ormai diventata un "cliché" brandito dalla Lega Nord. Sotto molti aspetti, Roma è diventata una capitale come le altre.

Il terzo aspetto della metropolizzazione è la dimensione politica, che si può ricondurre ad alcune scelte spesso collegate tra loro.

– La costruzione di una maglia istituzionale. Nel caso romano, ci sono due scale in concorrenza: la città metropolitana a scala provinciale (legge Delrio del 2014) e la maglia comunale di notevole dimensioni (Fig. 1).

Questa vicenda di un quarto di secolo (legge 142 del 1990 e leggi per Roma capitale) è in realtà vicina al dibattito francese intorno al Grand Paris o alla legge del 2014 sulle metropoli (Delpirou et al. 2015). Tuttavia, contrariamente a questa logica di aggregazione metropolitana, alla foce del Tevere, Fiumicino si è staccata da Roma con la creazione recente di un comune autonomo e la perdita della stazione ferroviaria a favore dell'aeroporto.

– La programmazione metropolitana strategica. Nel caso romano, l'ultimo documento vigente è il Piano regolatore del 2008. Il Piano strategico di sviluppo Roma capitale del 2010 è rimasto senza valore giuridico, mentre proponeva appunto come idea centrale quella della città mondiale/patrimoniale ("Roma porta dei tempi").

– Le singole politiche metropolitane. I grandi eventi si succedono con una velocità notevole nella competizione metropolitana. Per esempio, a Roma, citiamo la candidatura alle Olimpiadi del 2010 o il Giubileo.

– La

Fig. 1- Le maglie territoriali della metropoli.

Fonte: A. Delpirou, 2009. La fin de la ville loin du fer ? Transport et urbanisation dans la Rome contemporaine : les politiques publiques face aux héritages territoriaux, thèse de doctorat, dir. C. Vallat, Nanterre, Univ. Paris-Ouest Nanterre La Défense

rete metropolitana di trasporto. Il nodo romano si rinforza con l'apertura della LGV Napoli-Roma-Milano. Tuttavia, anche sotto quest'aspetto, la foce del Tevere rimane una zona ambigua, non una priorità a livello europeo e neanche nazionale. Per l'aeroporto sono previsti 3 miliardi di euro di investimenti fino al 2021, per la realizzazione di tre terminali e aree di imbarco, ma l'aeroporto non fa parte in quanto tale della Rete trans-europea di trasporti (RTET). Non è necessario entrare nel merito degli RTET per affermare/stabilire che questi danno maggiore legittimità ai grandi progetti nazionali. In effetti soltanto Malpensa è stato un RTET fino al 2001 in una logica di difesa rispetto al polo romano.

La zona della foce è poi coinvolta tangenzialmente nel primo dei 30 RTET: ovvero nella LGV Berlino-Messina, uno dei 9 grandi corridoi (quello "scandinavo-mediterraneo"), che potrebbe contribuire a migliorare anche il collegamento tra Roma e l'aeroporto. Tuttavia, paradossalmente, l'unico nodo laziale realmente "etichettato" come priorità europea (corridoio e RTET) è il porto di Civitavecchia.

Insomma, la metropolizzazione a Roma è un processo in atto, ma è un processo incompiuto, in particolare nel territorio della foce del Tevere.

La foce del Tevere: l'ultimo fronte dello sviluppo metropolitano romano?

Vediamo adesso come questo processo di metropolizzazione influisce sul territorio. Dal punto di vista morfologico, la crescita demografica veloce della foce del Tevere (Tav. 1) ha indotto cambiamenti nell'uso del suolo. L'urbanizzazione diffusa e policentrica ha consumato gran parte

dell'agro romano (Lelo 2006). I paesaggi agricoli sono ormai frammentati e sono diventati spazi in attesa di una variante del PRG che ne autorizzi l'urbanizzazione. Questa espansione urbana a bassa densità, spesso abusiva, ha costruito, tra Roma e il mare, un corridoio urbano quasi continuo, un asse di sviluppo preferenziale della metropoli.

Crescita della popolazione di Fiumicino e del Municipio X di Roma (Fonte ISTAT)

	2001	2011	2013	Crescita (2001-2013)
Fiumicino	50.535	67.645	76.897	+ 52%
Roma	2.545.860	2.617.175	2.863.322	+ 12%
Municipio X (ex XIII)	195.021	228.252	229.267	+18%

Come spesso nel Mediterraneo, la produzione dello spazio urbano è avvenuta senza progettazione d'insieme, sulla base del mosaico rurale (Perrin 2013). Per esempio, a Piana del Sole (Fig. 2), si intravedono ancora le strutture agrarie storiche della bonifica nei quartieri di case sparse.

Invece, i grandi progetti (aeroporto, autostrada, Parco Leonardo, fiera di Roma) ci si

Fig. 2 – Piana del sole : le strutture agrarie storiche della bonifica sono ancora leggibili

Fonte: https://www.bing.com/maps/

sovrappongono, formando una periferia metropolitana fatta di grandi tavole giustapposte (Cremaschi 2010). Valorizzare gli spazi verdi e agricoli residui in una strategia di qualità di vita e di paesaggio patrimoniale richiederebbe di operare «sulle aree intermedie, sugli interstizi, sulle commessure tra le parti 'dure', reinterpretando le parti 'malleabili'» (Secchi 1984).

Dal punto di vista funzionale, la metropolizzazione si traduce nella zona della foce in una sovrapposizione di funzioni.

La funzione *residenziale* si articola sia nella modalità di città diffusa, sia in grandi complessi monumentali. Tra questi, Parco Leonardo (Fig. 3), in costruzione dal 2005 su 160 ettari a Fiumicino, prevede 4000 appartamenti (di cui solo la metà occupati) e 12.000 abitanti. Con un costo di oltre 600 milioni di euro, rappresenta la cosiddetta "urbanistica contrattata" sviluppatasi a Roma negli anni 2000, basata su forme di negoziazioni e compensazioni tra i poteri pubblici e i grandi

proprietari-promotori – in questo caso il gruppo Caltagirone. Nel PRG del 1965, questa zona era destinata ad attività artigianali e si deve ad una negoziazione col Comune di Fiumicino il cambiamento nell'uso dei suoli.

Il mondo

Fig. 3 – Parco Leonardo

Fonte: http://www.caltagirone.com

imprenditoriale romano è sempre stato un attore dominante delle dinamiche urbane della capitale, con la sua egemonia fondiaria e la sua vicinanza agli ambienti politici locali. Questi poteri sembrano rinforzati nella globalizzazione. Come diceva Italo Insolera durante un convegno all'Ecole française nel 2012: « *la stagione delle speculazioni non è mai finita. Anzi si è intensificata* ».

Le *funzioni logistiche* e connesse al sistema dei trasporti, già evocate, si ripercuotono sulla zona della foce a tre scale diverse.

- La prima è l'interfaccia tra Roma e il mondo, con l'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci (che si trova accanto a quello che fu il più grande nodo di trasporto del mondo antico). Accanto si trovano grandi zone logistiche, come Cargo City[1] (135 mila tonnellate di merci l'anno, 8000 dipendenti). Anche i porti di Civitavecchia e Fiumicino (ad eccezione di Ostia) sono circondati da grandi piattaforme logistiche o petrolifere. Questo sistema logistico è strategico non solo per Roma, ma per tutto il paese e la sua integrazione nella globalizzazione, anche se questi "hub" sono poco collegati tra di loro.
- La scala nazionale è rappresentata dal nodo autostradale tra il corridoio Tirrenico e il GRA. Inoltre, il progetto di raccordo tra l'aeroporto e la linea ad alta velocità Milano/Napoli, oggi sostenuto dalle FS e dal governo, potrebbe cambiare tutto il sistema infrastrutturale della zona.
- Infine, la scala locale, quella degli spostamenti quotidiani all'interno dell'area metropolitana di Roma si concentra sull'autostrada Roma/Fiumicino e la linea ferroviaria regionale 1 (FR1 ormai FL1°), oggetto di lavori di modernizzazione durante la "Cura del

ferro" negli anni 1990, e oggi una delle più importante linee suburbane in Italia. Le dinamiche recenti della zona vedono fenomeni di congestione e una domanda di spostamento in crescita (circa + 20% dal 2001 al 2012), con una nuova complessità: una maggiore intermodalità e percorsi non più soltanto radiali tra Roma e il litorale, ma anche tangenziali tra diverse periferie. Tali dinamiche sono tipiche della metropolizzazione.

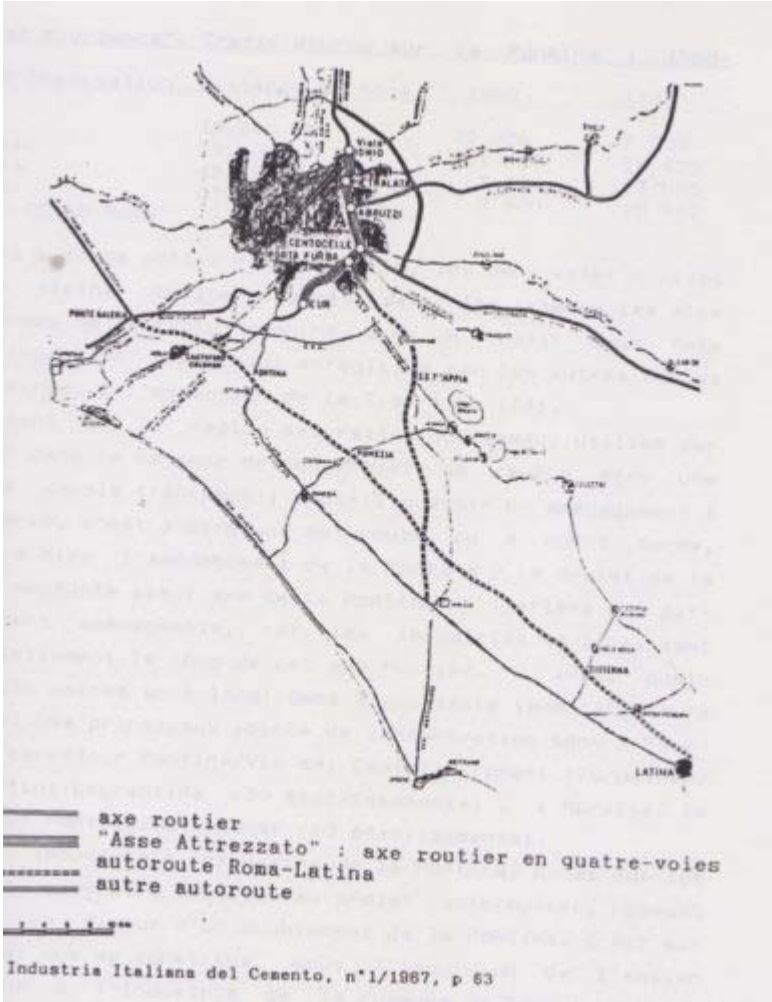

Fig. 4 – Ritorno al passato : il progetto autostradale Roma-Latina alla fine degli anni 60 Fonte: D. Rivière, 1990, Entre Rome et le Mezzogiorno, l'aménagement, l'emploi, le territoire dans l'aire de développement industriel Roma-Latina, thèse de doctorat de géographie (dir. Michel Rochefort)

Oggi proliferano dunque i progetti di trasporto. Anzi vecchi progetti riappaiono, ad esempio il prolungamento dell'autostrada Civitavecchia-Roma-Latina (oggi via la Pontina) che dovrebbe arrivare tra Fiera di Roma e Parco Leonardo. Questo progetto portato avanti da *Autostrade del Lazio* dall'inizio degli anni '90 risale in pratica agli anni '60 (Fig. 4), quando la foce del Tevere era vista, nel vecchio Piano Intercomunale del 1960, come la zona di espansione "naturale" di Roma. Il progetto era stato poi ridimensionato dalla regione Lazio, che voleva "contenere" l'espansione romana in una logica di riequilibrio regionale. Il riemergere di questo progetto è anche un segno del cambiamento di paradigma imposto dalla metropolizzazione.

Infine, anche le *funzioni ricreative e terziarie* fanno parte della metropolizzazione. I grandi centri commerciali, i *village* del tempo libero, gli *outlet*, i centri direzionali si concentrano in questa zona perché cercano grandi aree libere e accessibilità. Per questo motivo in queste aree si costituiscono come dei recinti. Ad esempio, a Parco Leonardo (Fig 3), "Atena", inaugurato nel novembre 2005, è tra i più grandi centri commerciali d'Italia (120.000 m^2 di superficie, più di 200 negozi attorno all'ipermercato Auchan ed a un multisala). La nuova sede della Fiera di Roma sulla via Portuense, struttura fieristica costruita dal gruppo Lamaro, è stata inaugurata nel 2006 (360 milioni euro), con *Commercity*, la "Città del Commercio", un polo dedicato esclusivamente agli operatori del commercio (oltre 700.000 m^2). Un altro esempio è il porto turistico di Ostia.

Elementi conclusivi. Un territorio strategico ma frammentato

Il territorio della foce del Tevere conosce dunque tante dinamiche di sviluppo legate alla metropolizzazione. Tuttavia si può mettere in dubbio l'esistenza di una visione d'insieme: qui di seguito si enunciano una serie d'ipotesi, che devono essere interpretate come una griglia di lettura in corso di elaborazione.

I progetti sono scollegati fra loro e mostrano spesso già un degrado preoccupante, denunciato dagli stessi abitanti come è il caso di Parco Leonardo e Fiera di Roma. Il loro *business model* è stato messo in discussione con la crisi. Nel quartiere Caltagirone, molti cantieri sono sospesi da tre anni. La Fiera ha perso dal 2010 la metà del fatturato (20 milioni d'euro quando Parigi fattura 282 milioni). Infatti, l'internazionalizzazione aumenta la sensibilità di questi progetti alla congiuntura internazionale.

Questi nuovi quartieri – anche se ben collegati a Roma – sono tuttavia isolati nel loro territorio, come è evidente dalla presenza di lunghissime passarelle tra la stazione ferroviaria e la Fiera. I grandi progetti non sfruttano le risorse ambientali e paesistiche del territorio, ma al contrario voltano le spalle al Tevere presentando una scarsa qualità ambientale. Come dicono gli abitanti di Leonardo, "*abbiamo un Parco Leonardo senza Parco e senza verde*"! Eppure il piano strategico del 2010 voleva fare della zona il "secondo polo turistico di Roma" con nuove infrastrutture sportive e ricreative (golf, nuovo stadio della Roma a Tor di Valle).

Infine, l'impressione dominante è quella di una periferia metropolitana urbanizzata mediante una sommatoria di progetti urbani, in preda a conflitti d'uso. Non è una specificità né della zona, né della capitale. Eppure, viste la ricchezza e la complessità del sistema ambientale della foce del Tevere, vi è un bisogno pressante di una strategia che garantisca lo sviluppo integrato del territorio, in tutte le sue varie dimensioni geo-storiche.

Bibliografia

Cremaschi 2010 = M. Cremaschi (a cura di), *Atlante e scenarii del Lazio metropolitano*, Roma, 2010.

Delpirou 2013 = A. Delpirou (dir), *Atlas historique de Rome*, Paris, 2013.

Delpirou – Rivière 2013 = A. Delpirou, D. Rivière, *Rome capitale : les enjeux métropolitains vus du delta du Tibre*, in *Métropolitiques*, 3 juin 2013, URL : http://www.metropolitiques.eu/Rome-capitale-les-enjeux.html

Delpirou *et al*. 2015 = A. Delpirou, M. Cremaschi, D. Rivière, C. Salone (dir), *Métropoles et régions, entre concurrences et complémentarités*, in *Planum – The journal of Urbanism*, 2015, (www.planum.net)

Ghorra-Gobin 2012 = C. Ghorra-Gobin (dir), *Dictionnaire critique de la mondialisation*, Paris, 2012.

Lelo 2006 = K. Lelo, *Le "frontiere" dell'urbano*, in M.F. Boemi, C.M. Travaglini (a cura di), *Roma dall'alto*, Roma, 2006, p. 69-74

MEFRIM 2013 = *Le territoire italien : crises, transitions, mutations*, *MEFRIM*, 125, 2013, 2.

Perrin 2013 = C. Perrin, *L'empreinte des structures agraires sur les dynamiques paysagères en périurbain : une modélisation spatiale diachronique comparée entre la Provence et la Toscane*, in *Méditerranée*, 120, 2013, p. 59-71.

Rozenblat – Cicille 2003 = C. Rozenblat, P. Cicille, *Les villes européennes, Analyse comparative*, Paris, 2003.

Secchi 1984 = B. Secchi, *Le condizioni sono cambiate*, in *Casabella* (Architettura come modificazione), 498/9, 1984, p. 8-13.

Pour citer ce billet: Dominique Rivière – Aurélien Delpirou – Coline Perrin, *La foce del Tevere nella metropolizzazione del territorio romano*. Publié sur *CIRILI. City, River, Littoral*, ISSN: 2494-551X, le 14/12/2017. Lien: https://cirili.hypotheses.org/1042

1. Il *progetto Interporto* a Fiumicino, destinato a diventare un *hub* intermodale, sembra fallito prima di essere costruito. [↩]