

Comune di Roma

Società di trasformazione urbana per la riqualificazione del lungomare di Ostia e dei sistemi dell'entroterra

L'iniziativa si configura come un'operazione di trasformazione urbana i cui effetti vanno oltre i caratteri del singolo intervento e con una ben definita idea guida; un progetto unificante che coinvolga due dorsali: quella di collegamento con la città di Roma per riqualificare l'entroterra attraverso un sistema di attrezzature lungo la linea ferroviaria, che siano di supporto agli insediamenti di Ostia Antica, Acilia e di Stagno, quella del lungomare tra Fiumicino e Torvajonica, come attestamento di una serie di iniziative di riqualificazione e sviluppo. La costituzione di una Società di trasformazione urbana (Stu) trova quindi la sua motivazione nel voler restituire ad Ostia il suo antico splendore.

E' bene ricordare che la città ha subito nel corso degli anni una fase di declino, coincidente con il bombardamento del 1944 e la grande espansione urbanistica del dopoguerra, che ha portato alla conseguente perdita della sua funzione turistica: quello che era un quartiere di villeggiatura immerso nel verde e sul mare, con edifici residenziali di alta qualità architettonica, come quelli di Libera e Moretti e servizi riconosciuti come opere d'arte, quale l'edificio delle poste di Mazzoni, nel periodo della ricostruzione, si è trasformato rapidamente in un quartiere residenziale dai connotati tipici delle moderne megalopoli, senza nemmeno dotarsi delle infrastrutture necessarie. Inoltre con il conflitto bellico vanno distrutti la stazione di Piacentini e lo stabilimento Roma: si perdono così due importanti punti di riferimento della città e il tessuto urbano originario della nascita di Ostia si interrompe definitivamente. L'attuale visione del lungomare e del tessuto urbano è frammentaria e discontinua: ad un fronte mare costituito dai villini del primo '900, spesso in forte stato di degrado, seguono zone di insediamento del secondo dopoguerra di scarsa qualità architettonica. Anche le attrezzature balneari hanno subito la stessa sorte: completamente sparite le prime strutture, sopravvissuti pochi nuclei importanti di servizi, soffocati dalla successiva aggiunta di attrezzature, non certo dello stesso valore architettonico.

All'inizio degli anni novanta una serie di investimenti pubblici, per la ricostruzione delle spiagge sottratte all'erosione e il miglioramento del sistema di depurazione degli scarichi, danno avvio ad investimenti privati da parte dei concessionari degli stabilimenti balneari. Dal '97 al 2001 esplose infatti la corsa al restauro degli stabilimenti balneari e la conseguente riscoperta di una sua prospettiva di sviluppo, in relazione alla città di Roma, come luogo di intrattenimento legato al tempo libero.

E' però indubbio che Ostia abbia delle potenzialità non ancora pienamente sfruttate: come centro balneare, oltre ai normali servizi per il periodico utilizzo dell'arenile, è carente di un sistema di attrezzature di supporto di spicco complementari a quelle balneari, carenza che si accompagna alla scarsa valorizzazione delle sue emergenze storiche-ambientali, quali: l'area archeologica di Ostia Antica, le torri e gli insediamenti storici

lungo il fiume, la Riserva Naturale del Litorale Romano, Gli arenili di Castel Porziano e di Capocotta, la città giardino, l'architettura razionalista.

Tra febbraio ed aprile 2002 gli uffici del VI Dipartimento ed il gruppo di progettazione, con la consulenza e l'assistenza tecnica di Risorse per Roma – Divisione I ha quindi individuato, attraverso uno studio di prefattibilità, degli ambiti territoriali nei quali avviare programmi di intervento, da attuarsi appunto mediante una Stu.

Con Deliberazione 53 del 30 aprile 2002, il Consiglio comunale ha espresso quindi la volontà di affidare ad una Stu, la promozione ed attuazione di tutti gli interventi, valutati opportuni dal Consiglio stesso, di concerto con il XIII Municipio, per lo sviluppo sostenibile di Ostia, del suo litorale ed il riequilibrio territoriale con i sistemi urbani dell'entroterra, nel rispetto delle peculiarità ambientali, storiche ed archeologiche del quadrante. Attualmente è in atto lo Studio di fattibilità tecnico, giuridico, economico finanziario per la costituzione della Stu.



Immagine del lungomare di Ostia.

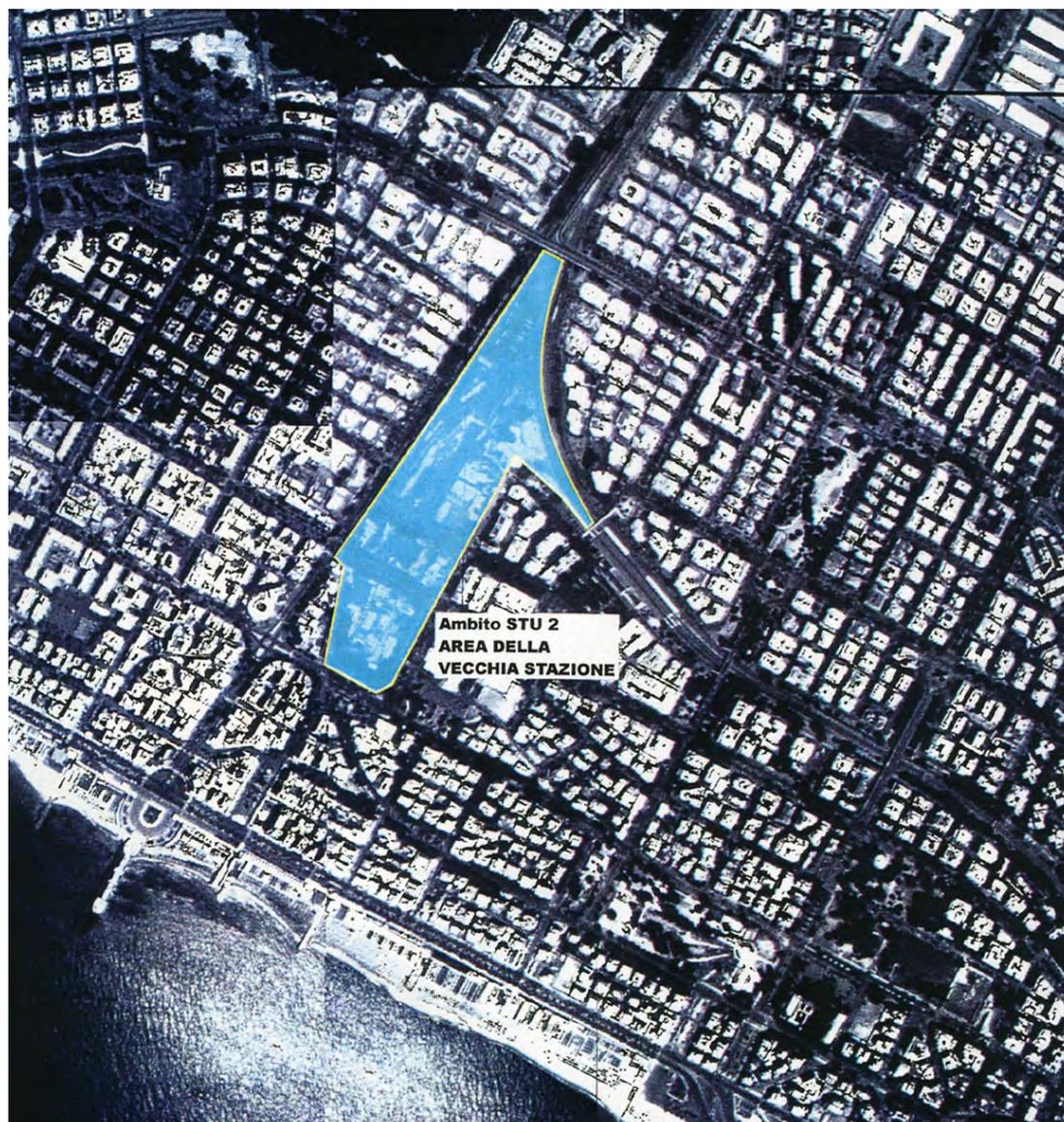
L'ipotesi generale è che la Stu realizzi la trasformazione e commercializzi gli interventi a destinazione privata, mentre le opere pubbliche verranno date in concessione a soggetti privati al fine di generare i flussi di cassa necessari a rimborsare il debito e remunerare l'investimento privato. Allo scadere della concessione la pubblica Amministrazione entrerà in possesso delle opere pubbliche. Nello specifico sono stati elaborati tre diversi scenari e su questi sono stati valutati i costi dell'operazione e i possibili ricavi a seconda della destinazione d'uso ipotizzata (residenziale, commerciale, uffici, parcheggi, servizi, ecc.) e a seconda della localizzazione (litorale, entroterra).

Il primo scenario è costruito secondo una rigida conformità al Piano regolatore adottato, il secondo è costruito per evidenziare il profilo turistico e per il tempo libero di Ostia, il terzo è costruito per potenziare al massimo tutte le funzioni urbane compatibili comprese le attività direzionali. Lo Studio di fattibilità individuerà quindi tra i possibili scenari, il modello di assetto ottimale, in grado di soddisfare le finalità pubbliche e il ritorno economico-finanziario dei privati.

Pertanto l'idea progetto che conforma la Stu è quella di:

- costituire, attraverso la produzione di attrezzature ed infrastrutture di servizio lungo il mare, un sistema organizzato per la fruizione del tempo libero;
- accompagnare le trasformazioni lungo la costa, legate all'identità balneare del quartiere, ad iniziative per la riscoperta e messa in valore delle altre identità storiche dell'entroterra: la stazione di Acilia, punto di attestamento dei Romagnoli giunti a Roma per la bonifica, la stazione di Ostia Antica, come porta di accesso verso gli scavi della città romana, connesse al porto antico attualmente nel Comune di Fiumicino;
- perseguire la valorizzazione dell'area libera centrale dell'antica stazione, in modo che si sovrappongano le identità di luogo del centro città e di intersezione con il litorale, nel quale si offrono occasioni qualificate di ricettività. Infatti l'area è in posizione privilegiata e facilmente accessibile rispetto all'aeroporto di Fiumicino e può offrire un mix di funzioni direzionali e ricettive, inserito in un contesto ad

- elevata qualità ambientale e ricreativa;
- intervenire a favore dell'edilizia residenziale pubblica, anche con interventi di riqualificazione e completamento dell'esistente, in funzione della risoluzione dei problemi dell'idroscalo e per il consolidamento e sviluppo del Villaggio dei Pescatori.



Ambito della STU2 "Area della vecchia stazione".

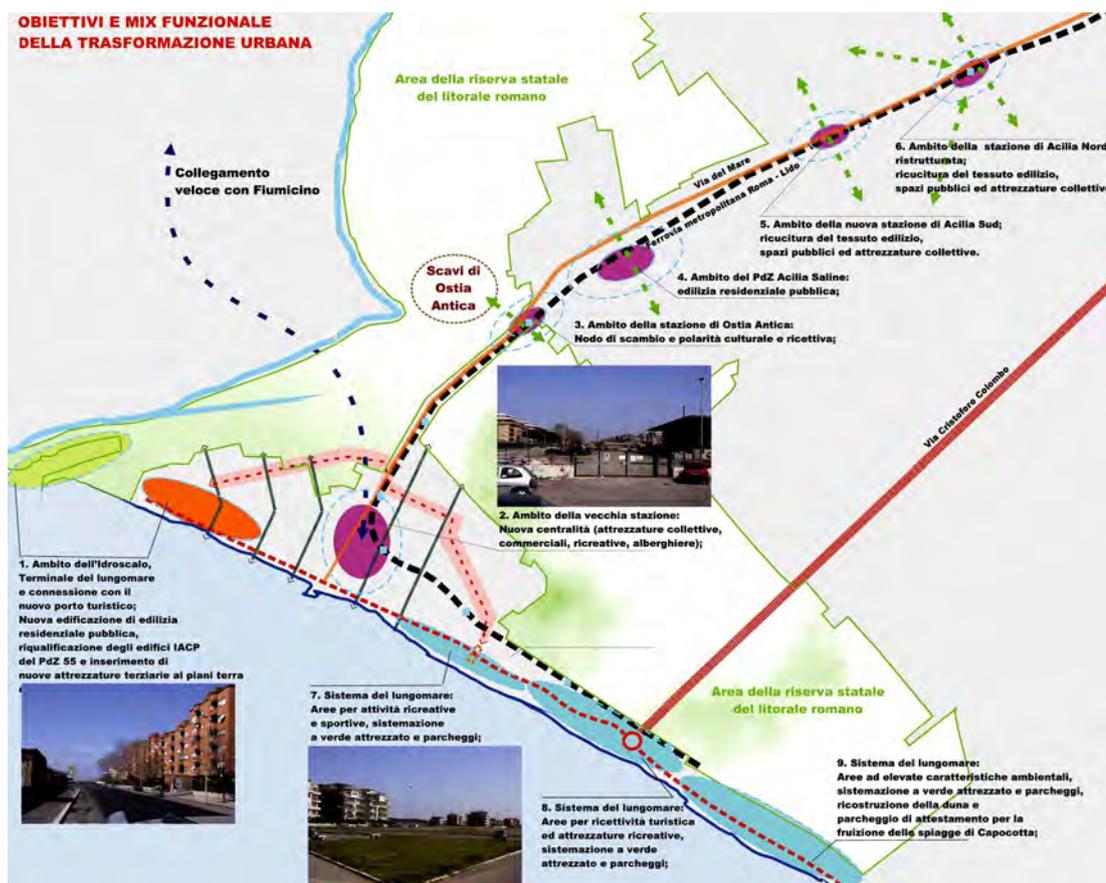
Gli ambiti d'intervento individuati

Ambito 1 – idroscalo, terminale del lungomare ed edilizia residenziale pubblica

L'intervento si colloca in un'area che presenta elevate condizioni di disagio sociale, insediativo ed abitativo dove attualmente sono già in atto interventi di recupero edilizio ed ambientale, inseriti nel Programma di riqualificazione urbana "Ostia Ponente" ex art 2 della Legge 179/92 e nel Programma di recupero ex art 11 Legge 179/92. Gli obiettivi della trasformazione sono finalizzati alla realizzazione di un nuovo intervento di edilizia residenziale pubblica, al fine di organizzare un'alternativa alloggiativa per coloro che attualmente risiedono nell'area dell'idroscalo (di massimo rischio idraulico) e per coloro che occupano abusivamente i piani terra degli edifici di proprietà comunale "Nuova Ostia" e i nuclei di servizio degli edifici lacp del Piano di zona 55 "Ostia Ponente". Di conseguenza si potrà intervenire sia per la messa in sicurezza idraulica dell'area dell'idroscalo, attraverso il ripristino delle condizioni di naturalità, sia per inserire nuove attrezzature di servizio ai piani terra degli edifici di proprietà comunale. La trasformazione permetterà inoltre la creazione di percorsi pedonali di riconnessione con il sistema del lungomare.

Ambito 2 – area dismessa della vecchia stazione

Dopo la distruzione della stazione di Piacentini nel 1944, il vuoto urbano venutosi a creare è attualmente utilizzato come scalo ferroviario che, insieme al prolungamento della ferrovia fino alla via C. Colombo, hanno determinato una rottura del tessuto edilizio, mentre le aree antistanti lo scalo ferroviario sono occupate da attività improprie, prive di caratteri morfologici ed urbani definiti, in un'area di importanza strategica, poiché presenta la triplice valenza: di area centrale, di porta di accesso per chi proviene dall'entroterra e nodo di scambio di livello metropolitano, data la vicinanza alla nuova stazione. L'obiettivo che la trasformazione si propone è la riqualificazione dell'area attraverso la creazione di una polarità per grandi attrezzature collettive e ricreative, ricettive con servizi altamente qualificati, anche connessi ad attrezzature congressuali in grado di attrarre i flussi dell'aeroporto, direzionale pubblico e privato, attrezzature commerciali e una quota di residenza di qualità, nonché strutture atte al potenziamento della connessione e lo scambio tra la linea del ferro e il trasporto veloce su gomma per Fiumicino. Quindi il lungomare, tramite il progetto per l'area centrale della vecchia stazione, diviene punto di snodo tra il litorale con la propria identità balneare, con l'entroterra e l'identità della città romana, con Acilia e l'identità dei Romagnoli e delle Tenute bonificate.



Planimetria generale.

Ambito 3 – area della stazione di Ostia Antica

L'ambito si localizza in corrispondenza della stazione di Ostia Antica, punto di approdo strategico a confine con la Tenuta di Castel Porziano e in prossimità dell'ingresso dell'area archeologica e del nucleo storico di Ostia Antica, emergenze storiche-ambientali scarsamente valorizzate in quanto attualmente non si configurano come un sistema, supportato da un percorso culturale-ambientale in grado di fornire attrezzature adeguate alla fruizione turistica.

L'obiettivo è di riqualificare il parcheggio di scambio della stazione e creare "una porta di accesso" adeguata ad Ostia Antica, attraverso la costituzione di un polo di attrezzature ricettive e culturali, un complesso museale, connesso alla fruizione della Riserva del litorale, dell'area archeologica e punto di partenza di un itinerario storico-naturalistico di valorizzazione del sistema delle torri e degli insediamenti lungo il fiume: Borgo di Ostia, Ostia Antica, Torre Boacciana, Tor San Michele fino a raggiungere l'attuale foce del Tevere e il porto turistico.

Ambito 4 – Piano integrato con edilizia residenziale pubblica "Stagni"

L'ambito si configura come area interstiziale, caratterizzata prevalentemente da un insediamento sparso, in un contesto degradato altamente compromesso da edilizia spontanea, dotata di servizi insufficienti e priva di

relazione con l'insediamento illegale adiacente.

L'intervento intende riqualificare il contesto, realizzando un complesso di edilizia residenziale mista a completamento del tessuto esistente, occasione importante soprattutto per la possibilità di migliorare i collegamenti ed operare l'inserimento di servizi ed attrezzature in relazione alle zone limitrofe ex abusive e la valorizzazione dell'accesso ad Ostia Antica. La trasformazione prevede quindi nuove funzioni residenziali, per servizi intorno ad una vasta area verde di accesso ad Ostia Antica, al fine di connotare l'ambito come un polo di attrazione.

Ambito 5 – nuova stazione di Acilia sud

L'ambito è attualmente caratterizzato da grandi barriere e divisioni nel tessuto edilizio e da carenze nei servizi e nelle attrezzature. La stazione prevista a servizio dell'area industriale e degli insediamenti di Dragoncello e Acilia sud offre l'occasione per un intervento di ricucitura del tessuto edilizio e per l'inserimento di servizi ed attrezzature pubbliche e private.

Ambito 6 – stazione di Acilia nord

L'ambito è attualmente contraddistinto da grandi divisioni nel tessuto edilizio tra i settori di Acilia, Dragoncello, Villaggio San Francesco. L'interramento delle reti della mobilità su ferro e gomma, che ha attualmente creato uno vuoto non connotato né fruibile, costituisce invece un'importante opportunità per un intervento in grado di riqualificare lo spazio pubblico, puntando all'integrazione con la nuova Piazza Capelvenere, di riconnettere e ricucire i diversi ambiti, di inserire attività di servizio pubblico e commerciali.

Ambito 7 – lungomare tra piazzale Magellano e via dei Pescatori

L'ambito è connotato dalla presenza di aree scarsamente utilizzate, degradate dal punto di vista ambientale, prive di identità e sconnesse dal sistema del lungomare. L'obiettivo della trasformazione è quello di realizzare aree verdi e per parcheggi pubblici, inserire attività e servizi privati compatibili con la residenza (attrezzature sportive, scuole e servizi logistici per la vela e l'attività subaquea, per le attività sportive in genere.

Ambito 8 – lungomare ai lati dell'attestamento di via Cristoforo Colombo

L'ambito è caratterizzato dalla presenza di aree scarsamente utilizzate, degradate dal punto di vista ambientale, prive di identità e sconnesse dal sistema del lungomare. L'obiettivo è quello di creare aree verdi e parcheggi pubblici, attività e servizi privati legati alla ricettività alberghiera, al tempo libero e alla vita notturna al fine di costituire un terminale della via C. Colombo e organizzare l'accesso alla "città balneare".

Ambito 9 – lungomare ad elevate caratteristiche ambientali fino a via Tenuta Castel Porziano

L'ambito si contraddistingue per la presenza di tracce di duna ad elevato rischio di degrado per la forte pressione antropica. La trasformazione mira alla ricostruzione della duna, ove possibile, e alla creazione di un parcheggio – nodo di scambio per la fruizione delle spiagge di Capocotta.

SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA

Comune di Roma

IL CASO

Società di trasformazione urbana per la riqualificazione del lungomare di Ostia e dei sistemi dell'entroterra

CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO

Aree urbanizzate / ambiente naturale

A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE

Programmi e progetti urbani

RIFERIMENTI

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/dipartimentoVI/promozione/default.asp>