

Comune di Roma

Centralità direzionale Pietralata

Nella Legge 396 “Interventi per Roma, Capitale della Repubblica”, approvata nel dicembre 1990, la realizzazione del Sistema direzionale orientale e del connesso Piano di rilocalizzazione delle sedi della Pubblica amministrazione rappresentavano il primo degli obiettivi strategici individuati dallo Stato.

Il testo legislativo si ispirava infatti al modello di sviluppo del Piano regolatore all'epoca vigente, che trasferiva le funzioni amministrative della capitale, localizzate nell'area centrale, in un insediamento lineare, denominato Sistema direzionale orientale (Sdo), dotato di grandi infrastrutture viarie e mirato anche alla riqualificazione urbana del quadrante est della città.

Alla legge per Roma Capitale hanno però fatto seguito importanti leggi di riforma della Pubblica amministrazione, riguardanti anche l'ordinamento delle autonomie locali, che hanno introdotto la nozione di Città metropolitana, sovraordinata al Comune, con funzioni di indirizzo e coordinamento.

Questo nuovo scenario di organizzazione amministrativa ha necessariamente influenzato la politica urbanistica della capitale ed in particolare la pianificazione della nuova direzionalità. Il Progetto direttore per l'attuazione dello Sdo, approvato dal Consiglio comunale di Roma nel luglio 1995, ha infatti fornito un nuovo e più realistico quadro di assetto urbanistico, anticipando una strategia di crescita urbana policentrica.

Nel nuovo Piano regolatore di Roma, adottato nel marzo 2003, il Sistema direzionale orientale si è così trasformato in un sistema di centralità direzionali, più rispondente agli obiettivi di decongestionamento del centro storico e di riqualificazione della periferia; tale sistema si presenta, infatti, più accessibile dalle linee di mobilità su ferro, più integrato ai tessuti urbani consolidati e, quindi, più sostenibile sotto l'aspetto ambientale.

In fase attuativa, il Comune di Roma ha dato priorità alla centralità di Pietralata per la sua maggiore accessibilità rispetto al sistema di mobilità su ferro, in relazione alla presenza della linea metropolitana B e della stazione ferroviaria Tiburtina, destinata a trasformarsi in nodo di mobilità urbana di livello nazionale; sulla base del Programma pluriennale per l'attuazione dei comprensori direzionali, approvato ai sensi dell'art 8 della Legge 396/90, nell'ottobre 1994 sono state così avviate e concluse le procedure di acquisizione delle aree del comprensorio di Pietralata, con un impegno di spesa di circa 120 miliardi di lire, dei quali 65 a carico dello Stato.

Parallelamente è stato elaborato il Piano particolareggiato del comprensorio, approvato dalla Regione Lazio nel gennaio 2001.

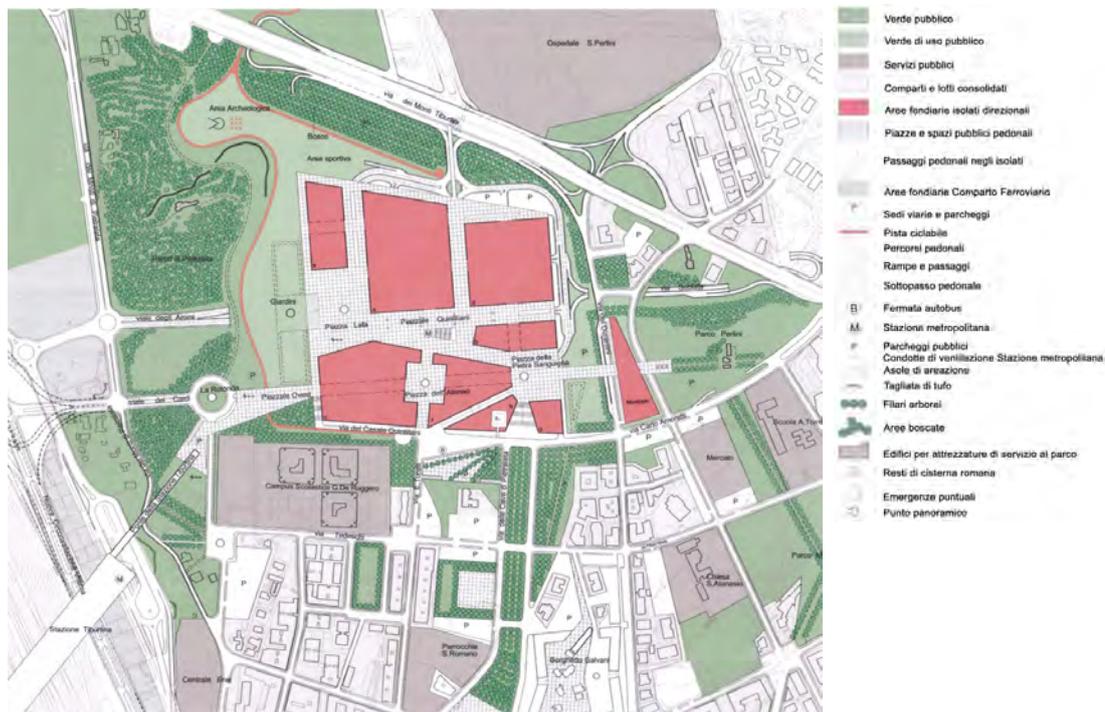
Il percorso urbanistico seguito per la centralità di Pietralata è stato, per scelta, quello della attuazione di una procedura di pianificazione ordinaria; ciò non ha impedito di coniugare le esigenze di un approccio progettuale innovativo, sviluppato attraverso lo strumento del progetto urbano, con il rispetto del dettato

normativo vigente ai livelli nazionale e regionale.

Il territorio di Pietralata ha anche svolto, in questi ultimi anni, il ruolo di un grande laboratorio urbanistico all'interno del quale i temi dell'archeologia urbana, della riqualificazione ambientale, della comunicazione, della qualità progettuale, della perequazione delle aree sono stati approfonditi e discussi con i diversi soggetti interessati.

Le questioni da affrontare nella fase di attuazione del Piano sono ancora molte e riguardano principalmente tre aspetti: il rapporto dello Stato con la città; il controllo della qualità progettuale dei nuovi interventi; le modalità di partecipazione degli utenti alla formazione delle scelte.

In primo luogo, il rapporto con lo Stato.



Centralità direzionale Pietralata. Il Progetto unitario del Polo direzionale. Deliberazione G.C. n. 169 del 30 marzo 2004.

Il ruolo dello Stato è di primaria importanza per l'avvio della fase attuativa, non solo sotto il profilo, non secondario, della messa a disposizione delle risorse necessarie, considerato l'interesse prevalentemente pubblico degli interventi direzionali.

La funzione di città Capitale si svolge anche attraverso l'esercizio del potere amministrativo e le sedi della Pubblica amministrazione sono, per eccellenza, il simbolo di questo potere; l'aspetto più visibile dell'operazione Pietralata resta, dunque, quello del trasferimento nella nuova centralità delle funzioni amministrative attualmente concentrate nel centro storico.

In questo quadro, il Piano di rilocalizzazione coordinato dallo Stato deve coniugare l'esigenza di una alta rappresentatività delle nuove sedi della Pubblica amministrazione (si pensi alla operazione effettuata a Parigi con i Ministeri dell'Habitat e dell'Economia) con un riuso delle sedi storiche altrettanto rappresentativo per Roma capitale.

In secondo luogo, la qualità progettuale.

Un'operazione di riqualificazione che interessa circa 200 ettari di territorio e insediamenti per oltre un milione di metri cubi deve saper garantire una elevata qualità architettonica dei nuovi interventi: infrastrutture, parchi, giardini, edifici pubblici, residenze, strutture terziarie. In alcuni esempi stranieri, molto più concentrati, come *La Defense*, *London Docklands*, *Battery Park City*, tale funzione è affidata soprattutto al linguaggio architettonico degli spazi pubblici e dell'arredo urbano. A maggior ragione l'operazione progettuale avviata con il concorso per la centralità di Pietralata deve proporre un linguaggio che restituisca identità ad un territorio ricco di segni della memoria, non più leggibili a causa delle profonde trasformazioni intervenute nel tempo.

Si tratta di definire regole di comportamento progettuale, in parte già delineate nel Progetto direttore del 1995 e nelle consultazioni di architettura, che trovino fondamento nelle strutture storico ambientali esistenti, tutelando e valorizzandole, ma che siano anche ispiratrici di una trasformazione fisica ordinata e riconoscibile.

In terzo luogo, la partecipazione degli utenti.

Anzitutto, occorre rilocalizzare le residenze e gli insediamenti produttivi espropriati che debbono essere demoliti. Per questo va costruito il consenso realizzando, prioritariamente, il Polo artigianale, progettato

recuperando l'antico nucleo del Borghetto Galvani e definendo procedure per la permuta e l'assegnazione degli alloggi e delle botteghe artigianali.

È evidente che l'acquisizione del consenso sugli interventi dipenda anche dalla capacità che avranno l'Amministrazione comunale e gli altri soggetti proponenti di comunicare le proposte progettuali attraverso strumenti adeguati. Il procedimento dell'inchiesta pubblica diventa dunque, in questa fase, campo di sperimentazione per un più stretto rapporto tra architettura ed istanze sociali.



Centralità direzionale Pietralata. Il Ponte di collegamento pedonale alla stazione Tiburtina. Veduta prospettica da piazza Bologna.

Il quadro di riferimento programmatico

La Legge 396/90 "Interventi per Roma, Capitale della Repubblica" ha dichiarato di preminente interesse nazionale "gli interventi funzionali all'assolvimento da parte della città di Roma del ruolo di Capitale della Repubblica: tra questi la realizzazione del Sistema direzionale orientale e delle connesse infrastrutture del tessuto urbano e sociale del quadrante Est della città, nonché la definizione di un piano organico di localizzazione delle sedi del Parlamento, del Governo, delle amministrazioni e degli uffici pubblici, anche attraverso il conseguente programma di riutilizzazione dei beni pubblici".

Con la delibera Cc 26/1994 il Comune di Roma ha approvato il Programma pluriennale per la realizzazione del Sistema direzionale previsto dalla Legge 396/1990 ed ha avviato, prioritariamente, l'acquisizione delle aree del comprensorio di Pietralata, già servito dalla linea metropolitana ed in stretta continuità con l'area della stazione ferroviaria Tiburtina, oggetto di interventi di trasformazione finanziati con la stessa legge 396/1990.

Con la delibera Cc 75/1995, il Comune di Roma ha approvato il Progetto direttore per l'attuazione dei quattro comprensori direzionali (Pietralata, Tiburtino, Casilino e Centocelle), quale strumento garante del raggiungimento degli obiettivi strategici di carattere urbanistico, economico e sociale posti alla base dell'attuazione del Sistema direzionale orientale.

Con la stipula dell'Accordo di programma per la riqualificazione dell'area della Stazione Tiburtina¹, è stato approvato il Piano di assetto per gli interventi sull'area ferroviaria della Stazione Tiburtina.

Il Progetto urbano Pietralata - Tiburtina, strumento programmatico propedeutico al Piano particolareggiato di Pietralata (1996), mette in coerenza finalità e obiettivi del Progetto direttore dello Sdo e del Piano di assetto generale delle aree ferroviarie, proponendo lo sviluppo coordinato dei due poli direzionali Pietralata e stazione Tiburtina.

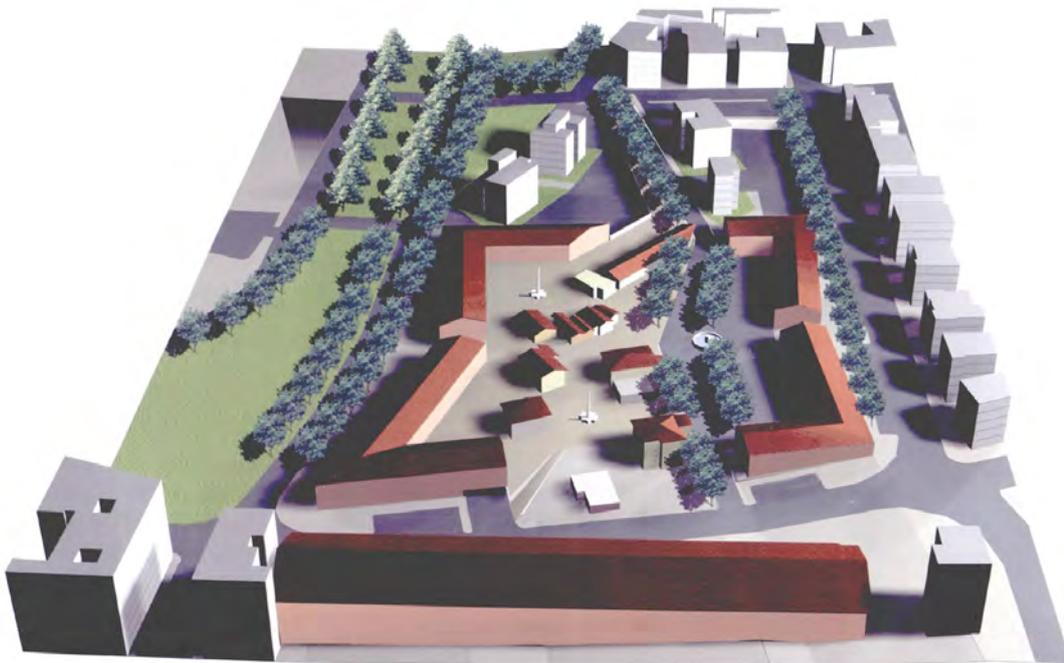
Il Piano particolareggiato del comprensorio di Pietralata, approvato dalla Regione Lazio con deliberazione della Giunta 79/01, propone una profonda riqualificazione del quartiere di Pietralata attraverso il completamento delle infrastrutture viarie, la dotazione di parcheggi e di servizi e la fondazione di un sistema di parchi urbani e locali.

Le nuove sedi per la Pubblica amministrazione, da localizzare in oltre 230.000 mq di superfici utili, sono concentrate intorno alla stazione Metro Quintiliani (linea B) e rese accessibili al piano dei parcheggi interrati

1. L'Accordo è stato sottoscritto l'8 marzo 2000 dal Ministro dei Trasporti e della navigazione, dal Ministro dei Lavori pubblici, dal Ministro delle Finanze, dal Presidente della Giunta regionale del Lazio, dal Sindaco di Roma e dall'Amministratore delegato delle F.S. Spa.

da una nuova viabilità di collegamento tra la Circonvallazione interna, in corso di realizzazione, e via dei Monti Tiburtini, denominata via Sublata.

Il rapporto della nuova direzionalità con l'esistente quartiere di Pietralata è prevalentemente pedonale; l'impatto ambientale è mitigato da un grande parco di nuova fondazione, esteso anche all'area ferroviaria Tiburtina e collegato al parco dell'Aniene a nord e al quartiere di piazza Bologna ad est.



Centralità direzionale Pietralata. Il Polo artigianale. Veduta prospettica dalla via Tiburtina.

La realizzazione della centralità di Pietralata permetterà anche di migliorare la qualità dei servizi a disposizione degli abitanti della zona. Sono previsti infatti, oltre a nuove residenze (900 alloggi) e un polo artigianale (40 botteghe), nuovi complessi scolastici, un mercato, un centro sociale, un centro parrocchiale, impianti sportivi e verde di quartiere.

Il progetto, infine, tiene conto del Piano di assetto per la riqualificazione dell'area della stazione Tiburtina, in corso di attuazione, dettando criteri per i collegamenti funzionali tra il Polo direzionale di Pietralata ed il polo terziario previsto intorno alla stazione Tiburtina.

L'Atto di intesa per la rilocalizzazione delle sedi della Pubblica amministrazione e per la riqualificazione dell'area di Pietralata, sottoscritto il 9 settembre 2003 dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Sindaco di Roma, sancisce la necessità di accelerare la realizzazione del comprensorio direzionale di Pietralata secondo i criteri già condivisi nel precedente Protocollo dell'aprile del 2000 e stabilisce i reciproci impegni.

L'obiettivo è quello di fare della centralità di Pietralata una grande occasione di riqualificazione urbana attraverso la realizzazione di infrastrutture e parchi e la rilocalizzazione di alcune delle sedi più rappresentative della Pubblica amministrazione: Ministero dell'Ambiente e tutela del territorio, Provincia di Roma, Università "La Sapienza" di Roma, Istituto nazionale di statistica, Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici, Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare.

Il Progetto unitario del Polo direzionale, approvato dalla Giunta comunale di Roma il 30 marzo 2004, definisce la conformazione geometrico - urbana del Polo direzionale di Pietralata e delle aree contermini attraverso una progettazione urbanistico - edilizia unitaria che indirizza i successivi interventi progettuali, diversificati nei tempi di realizzazione e nei soggetti attuatori.

Il progetto definitivo della via Sublata, approvato nella Conferenza dei servizi del 23 giugno 2004, prevede la realizzazione di una struttura viaria complessa, che collega il Polo direzionale con la nuova circonvallazione interna ad est, in prossimità della stazione ferroviaria Tiburtina, e con la via dei Monti Tiburtini ad ovest, in prossimità della stazione della linea B della metropolitana.

L'Atto di intesa, sottoscritto il 9 settembre 2003, prevede, tra l'altro, l'elaborazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Comune di Roma, di un bando di gara per la progettazione archi-

tettonica del complesso delle sedi destinate alla Pubblica amministrazione nel Polo direzionale di Pietralata. Il concorso è stato ampliato all'intera centralità di Pietralata includendo, oltre al Polo direzionale, anche il Parco urbano e il Ponte di collegamento pedonale alla Stazione Tiburtina.

Dati generali	Superficie	182 ha
	Abitanti insediati	10.067
	Abitanti da insediare	3.633
	Dotazione totale di spazi pubblici	136 ha
Interventi direzionali	Pubblica amministrazione e terziario	924.000 mc
	Residenze speciali (70 alloggi di servizio)	21000mc
Interventi di ristrutturazione	Borghetto Casale Galgani (residenze e attività artigianali)	50.000 mc
	Comparti residenziali (890 alloggi)	267.000 mc
	Comparti misti (attività produttive)	38.000 mc
Interventi di Riqualificazione Ambientale	Verde di quartiere	27 ha
	Piazze pedonali	4 ha
	Parcheggi (80% interrati)	33 ha
	Pista ciclabile	3 km
	Viabilità locale (riammagliatura)	10 km
Nuove Attrezzature di Servizi	Complessi scolastici e Asilo nido	3
	Mercato	1
	Centro sociale	1
	Centro parrocchiale	1
	Impianti sportivi	3
Costo complessivo presunto	500.000.00 euro	

SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA

Comune di Roma
Assessorato alle Politiche della Programmazione e Pianificazione del Territorio – Roma Capitale. Ufficio progetti metropolitani.

IL CASO

Centralità direzionale Pietralata

CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO

Aree urbanizzate

A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE

Piani urbanistici

RIFERIMENTI

<http://www.comune.roma.it>
Urbanistica n.106 gen.-giu 1996 "Il Progetto Urbano"; n.116 gen.-giu. 2001 "Il Sistema delle centralità direzionali"