



Fiumicino: nuova città portuale e porta di Roma

TeMA
03.09

Contributi

Trimestrale del Laboratorio
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>
ISSN 1970-9870
Vol 2 - No 3 - settembre 2009 - pagg. 75-84

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio
Università degli Studi di Napoli Federico II

© Copyright dell'autore.

Fiumicino: New Port City and Gateway of Rome

Luciano Fonti*, Diana Masiello** e Clorinda Pagano**

* Università degli Studi di Roma La Sapienza
Facoltà di Architettura Valle Giulia
e-mail: madonna25@tiscali.it

** Università degli Studi di Roma La Sapienza
Facoltà di Architettura Valle Giulia
e-mail: diana.masiello@libero.it; clorindapagano@hotmail.com

Le aree metropolitane e le città satellite

L'urbanistica degli ultimi decenni si è concentrata principalmente sul recupero e sulla riqualificazione delle fasce periferiche delle grandi città metropolitane, cresciute rapidamente nel territorio prima negli anni della rivoluzione industriale con la realizzazione delle grandi infrastrutture, e poi in quelli del dopoguerra con l'insediamento dei grandi quartieri residenziali.

Il paesaggio ai bordi della città, così come quello oltre i suoi confini, ha quindi subito un rapido cambiamento: la città si è trasformata in un organismo dinamico che ha trasformato sia il territorio sia gli insediamenti in esso presenti, spesso inglobati nei nuovi perimetri comunali. E' infatti facile individuare nelle aree di periferia delle concentrazioni abitative che presentano la connotazione tipica del piccolo centro rurale, così come è possibile riconoscere nel territorio oltre la città, quei nuclei urbani che hanno perso la loro identità autonoma a favore di una completa condizione di dipendenza dalla vicina metropoli.

Tale mutamento è evidente soprattutto in quei centri in cui sono state realizzate opere infrastrutturali importanti (svincoli autostradali, ferrovie, stazioni, aeroporti ecc...) che in breve tempo hanno assunto il ruolo di elemento caratterizzante del luogo e che hanno generato una accelerazione nel processo di trasformazione già in atto. Le realtà urbane locali hanno quindi abbandonato la loro tradizionale connotazione che le distingueva nettamente dalla città intorno alla quale gravitavano, per trasformarsi in una sorta di appendice ibrida della metropoli, un satellite della città.

Le città satellite delle grandi capitali europee oggi si presentano quindi come nuovi distaccamenti urbani, in cui le metropoli hanno dislocato porti, aeroporti, zone industriali, grandi centri commerciali e direzionali, trasformando non solo le singole realtà locali ma anche il territorio compreso,

The municipality of Fiumicino, independent of Rome since 1992, plays two important roles in regional planning: it can be considered both an autonomous town and a satellite city of Rome.

Because of its recent history, actually Fiumicino's territory still presents the outskirts characteristics (many residential areas, lack of important public and private services, low quality of buildings and public spaces, inadequate infrastructures) and not the shape of an independent town, although some chief and characteristics elements like the fish market, which is one of the most important of the Mediterranean sea, and the archaeological area of the ancient port, build at the time of the Emperor Traiano (II p.C.). In fact, at that time, Fiumicino had a specific identity: it represented the gate of Rome from the sea thanks to this port, which was renovated several times because of problems concerning the seabed. Then, after many transformations and attempts of requalification, the port was definitively transformed into a fishing dock. Since 1960, Fiumicino has played this ancient role again, thanks to the construction of the Leonardo Da Vinci Airport; now it is considered the gateway of Rome from the air, while the same role from the sea belongs to Civitavecchia's port. However it's important to say that the airport and the town are adjacent but not integrated.

In fact, today, because of Capital's process of growth, which absorbs all near minor towns, and because of the airport, Fiumicino is considered only an appendix of Rome, without a specific identity, but in the last years, some infrastructural aspects have been reconsidered, like its geographical position on the coast and the short distance between the town and some important poles like Rome, Civitavecchia's port and the industrial areas of Gaeta and Pomezia. So the port authority of Civitavecchia has decided to extend its administration to the areas of Gaeta, which just has a trade port, and Fiumicino, with the construction of a new one.

The new port project, which is following the bureaucratic course, consists in the realization of an important logistic hub for trade and passengers; it is considered an important occasion for an increase in the economic development, because together with the realization of the port, the whole infrastructural system of the region and of the central Italy will be transformed. At the same way the port should be an important occasion also for the renewal of Fiumicino's urban territory, if local administrators and the port authority decide to cooperate for a unique strategy of planning, with the common objective to mix the port with the town, and to promote the development of Fiumicino and of the infrastructures at the same time.

In fact, the port, the airport and the other important elements of Fiumicino, could form a new complex system, a new town with a specific role in the territory and with a new distinguishing feature: the gateway of Rome.

caratterizzato da grandi arterie di connessione, servizi e aree rurali intercluse.

L'area metropolitana di Roma

La città di Roma negli anni dell'espansione ha moltiplicato la propria estensione: oggi l'area del Comune supera i 1200 kmq mentre il territorio della Provincia (circa 5300 kmq) è pari per estensione alla Regione Liguria.

Oggi Roma-città rappresenta il cuore pulsante di una vasta fetta di territorio che supera i confini provinciali, influenzando con la sua presenza l'intera regione del Lazio. Gli interventi di ottimizzazione delle arterie stradali e ferroviarie sono infatti mirati a connettere in modo rapido le città limitrofe alla Capitale, così da poter consentire una efficiente dislocazione di funzioni di diversa tipologia nell'intero territorio.

La tendenza all'espansione coinvolge quindi il processo di pianificazione ad ogni livello, dalla scala comunale fino a quella territoriale, prevedendo in una sorta di macro-zonizzazione la realizzazione di una complessa regione urbana, in cui il centro nevralgico è rappresentato dalla città metropolitana di riferimento, mentre le città satelliti sono specializzate in settori funzionali.

Tra le tante città satellite di Roma questo studio pone l'attenzione sul centro urbano di Fiumicino, neonato comune dell'area romana, recentemente affrancatosi dallo status di ultimo quartiere periferico della Capitale.

Caratterizzato dalla presenza dell'aeroporto e dei grandi servizi dislocati lungo l'asse di connessione con Roma, oggi il centro urbano di Fiumicino si presenta come un luogo dall'identità ibrida: una modesta realtà autonoma, con un piccolo centro storico e importanti risorse archeologiche, che per anni è stata immersa nella vasta periferia metropolitana, subendone l'influenza e la contaminazione.

Fiumicino: storia, evoluzione e prospettive future

Sorta e sviluppatasi intorno alla foce del Tevere, Fiumicino per secoli ha rappresentato la porta di accesso via mare alla capitale dell'impero romano.

Il porto Fiumicino ha rappresentato il paradigma dei porti romani ed è stato espressione dell'alta tecnologia e del lusso sviluppato dal mondo romano.

Il primo grande porto, voluto dall'imperatore Claudio nel I sec. d.C., era sostanzialmente un grande bacino artificiale, in cui potevano ormeggiare

circa 250 navi. Venne costruito anche per cercare di ovviare ai problemi di accesso alla foce del Tevere e per regolarne le ondate di piena, che periodicamente allagavano Roma. Ma i fenomeni di insabbiamento, tipici del bacino del Mediterraneo, presto resero inutilizzabili le strutture claudicane.

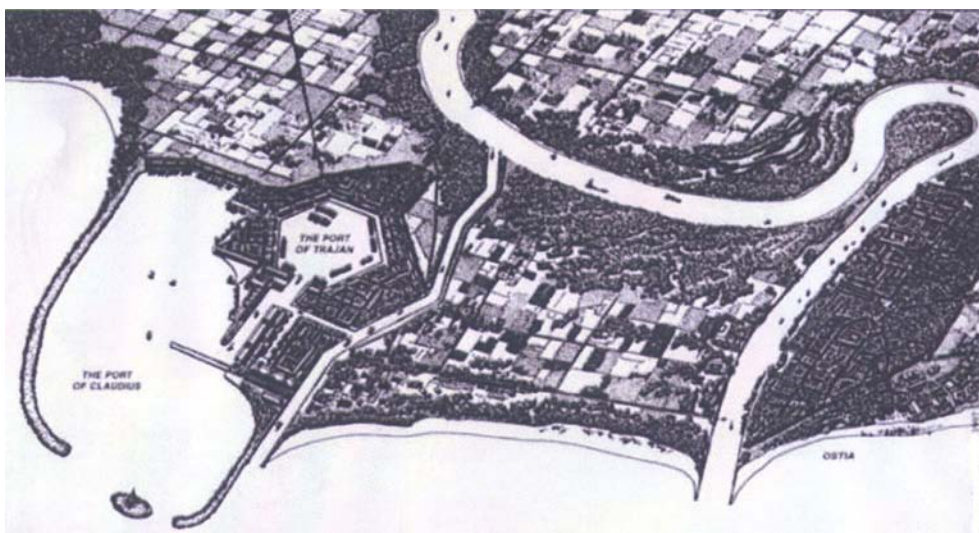
Tra il 110 e il 112 d.C., Traiano restaurò il porto di Claudio; venne scavato un bacino esagonale di 357 mt di lato alle spalle di quello allora esistente, che si collegava al mare tramite la fossa traiana (detta foce micina). Lungo questo canale sorse e si sviluppò l'antica città di Portus, che divenne ben presto il più importante porto del Mediterraneo. Con la caduta dell'Impero Romano, le invasioni barbariche e quelle islamiche, l'antico splendore di Portus si spense. Durante il periodo medievale il bacino Traiano quasi completamente riempito dalle acque venne adibito ad allevamento di pesci. Solo alla fine del XVI sec. (1580), con la costruzione di moli e banchine per la flotta peschereccia, volute da Papa Gregorio XIII, la zona tornò ad essere un centro peschereccio vivo e fiorente, e raccordo privilegiato tra la Città Eterna e il mare. Il cuore dell'attuale Fiumicino, cresciuta attorno al porto-canale, venne costruita sui resti dell'antica città di Portus, seguendo il progetto dell'architetto Giuseppe Valadier.

Nel 1825 nasce il comune di Fiumicino come entità autonoma, ma in realtà mai completamente indipendente dalla capitale.

Nei primi anni del 1900 il ruolo commerciale di Fiumicino e del suo porto rimase trascinante, tanto che tra il 1910 e il 1925 vennero eseguiti lavori di costruzione e ristrutturazione delle banchine e dei moli per l'ormeggio della nutrita flotta mercantile di Fiumicino.

Negli anni seguenti, forse per i cambiamenti del mercato dovuti all'apertura verso il commercio estero e alle velocità

Porto di Traiano e Claudio.





Fiumicino e Roma.

degli scambi, Fiumicino perse di importanza economica e socio-culturale.

Gli anni '60 segnarono per Fiumicino un punto di svolta; lo storico ruolo di luogo di approdo e porta per la città di Roma fu riconfermato dalla costruzione, negli anni tra il 1958 e il 1963, dell'Aeroporto internazionale Leonardo da Vinci. Pur essendo ad oggi l'elemento che identifica maggiormente Fiumicino dal punto di vista funzionale, l'aeroporto non ne costituisce la vera identità, in quanto strettamente legato alla città di Roma, per il ruolo di sua porta di accesso via cielo.

Sempre negli anni '60, sulla scia della nautica da diporto, cominciò a nascere a Fiumicino il porto OMBRA, sulle rovine delle vecchie darsene interrate, con la ristrutturazione di capannoni abbandonati ed il banchinaggio sulle sponde di Fiumara Grande.

L'aeroporto e gli anni del boom economico del secondo dopoguerra diedero nuovo impulso alle attività economiche di Fiumicino, che registrò una forte espansione edilizia, purtroppo in larga parte abusiva.

Neanche la pianificazione territoriale ha donato a Fiumicino un'identità precisa. Infatti l'appartenenza fino al 1992 alla giurisdizione della Capitale ha determinato la pianificazione della cittadina in relazione più al suo ruolo periferico che alla sua qualificazione identitaria ed individuale, e ad oggi all'interno del Comune si registrano numerose incongruenze e contraddizioni in merito alle infrastrutture, alla distribuzione dei servizi e al sistema ambientale.

Dal 1992, con la Legge Regionale n. 25 del 6 marzo, Fiumicino è un Comune autonomo.

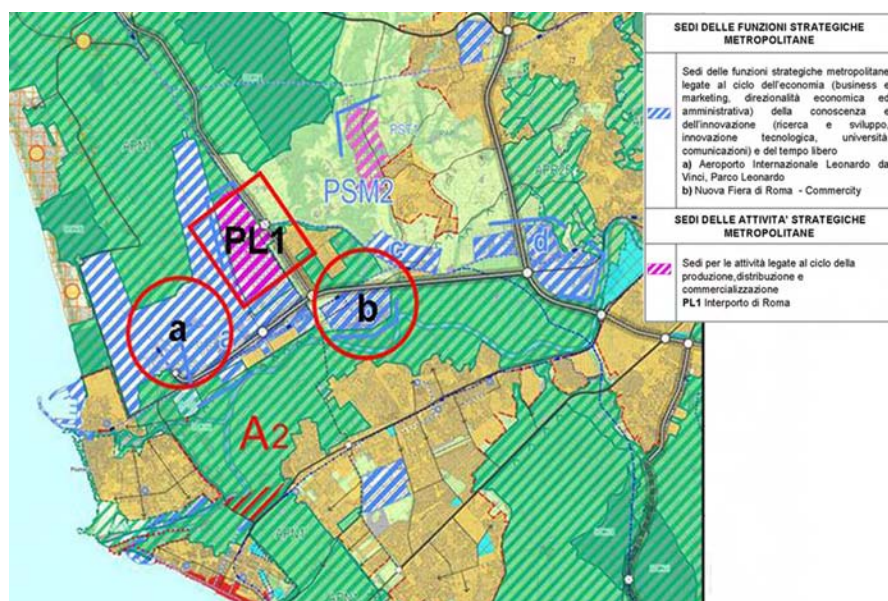
A distanza di quasi venti anni, la domanda che ci si pone oggi rispetto al futuro è quale potrà essere il ruolo del Comune di Fiumicino proprio in presenza di un vicino da cui ci si è affrancati, ma che tuttavia appare ancora così "ingombrante".

Fiumicino infatti ad oggi gioca un duplice ruolo nel quadro del panorama urbanistico laziale. Da una parte comune autonomo, dall'altra satellite di una città metropolitana in continua espansione. Analizzando le tendenze romane di sviluppo, è palese che tale espansione si collocherà nel settore commerciale piuttosto che industriale. Sul ruolo, in termini strategici e di rilevanza economica, che Fiumicino potrà svolgere al suo interno ci sono quindi molti interrogativi.

Ad ogni modo, tale ruolo potrà essere assunto grazie alla sua dimensione territoriale che ne fa uno dei comuni più estesi d'Italia oltre che alle peculiarità naturalistiche, alla vocazione "residenziale" e turistica, alla rilevanza del settore agricolo e in misura minore su ciò che potrà offrire sul piano dei servizi. Si tratterà certamente di un ruolo multiforme, ovvero al tempo stesso "porta d'accesso" alla capitale, centro di scambio e di supporto alle attività commerciali ed entità connessa all'aeroporto, ma mai luogo di decentramento delle diverse attività del Comune di Roma. Sul piano politico ed economico il peso di Fiumicino sarà sicuramente superiore a quello attuale e sarà attribuibile al porto commerciale e alla presenza di maggiori risorse per il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture.

Il nuovo porto, il cui iter di approvazione è già in fase avanzata, rappresenta un trampolino di lancio e punto di partenza per la nuova Fiumicino, che, coerentemente con

Asse Roma-Fiumicino.



le attuali strategie di riqualificazione e recupero delle città di mare, si presume verrà investita da un generale processo di sviluppo e riqualificazione urbana.

Il porto

A differenza dei più importanti porti europei, l'area portuale di Fiumicino non è interna ad una densa città metropolitana, ma si trova in posizione marginale, con collegamenti più o meno strutturati con la metropoli romana.

Attualmente il porto di Fiumicino è un porto-canale, costituito dalle sponde banchinate del tratto terminale del canale navigabile derivante dal prolungamento in mare dell'antica fossa traiana. Anche se la lunghezza del canale è di circa 7,7 km, il porto vero e proprio è costituito dal tratto compreso tra il ponte elevabile e la foce, per una lunghezza di circa 1200 mt e una larghezza che varia tra i 25 e i 49 mt, arrivando però a sfiorare, alla radice dei due moli circa 65 mt .

I natanti da pesca, attività attualmente importante dal punto di vista economico, hanno a disposizione solo 300 mt di banchina, spazio che risulta insufficiente ad accogliere i circa 40 pescherecci in attività. Scarsità di spazio, fondali bassi, una passerella pedonale e un ponte levatoio carrabile che si

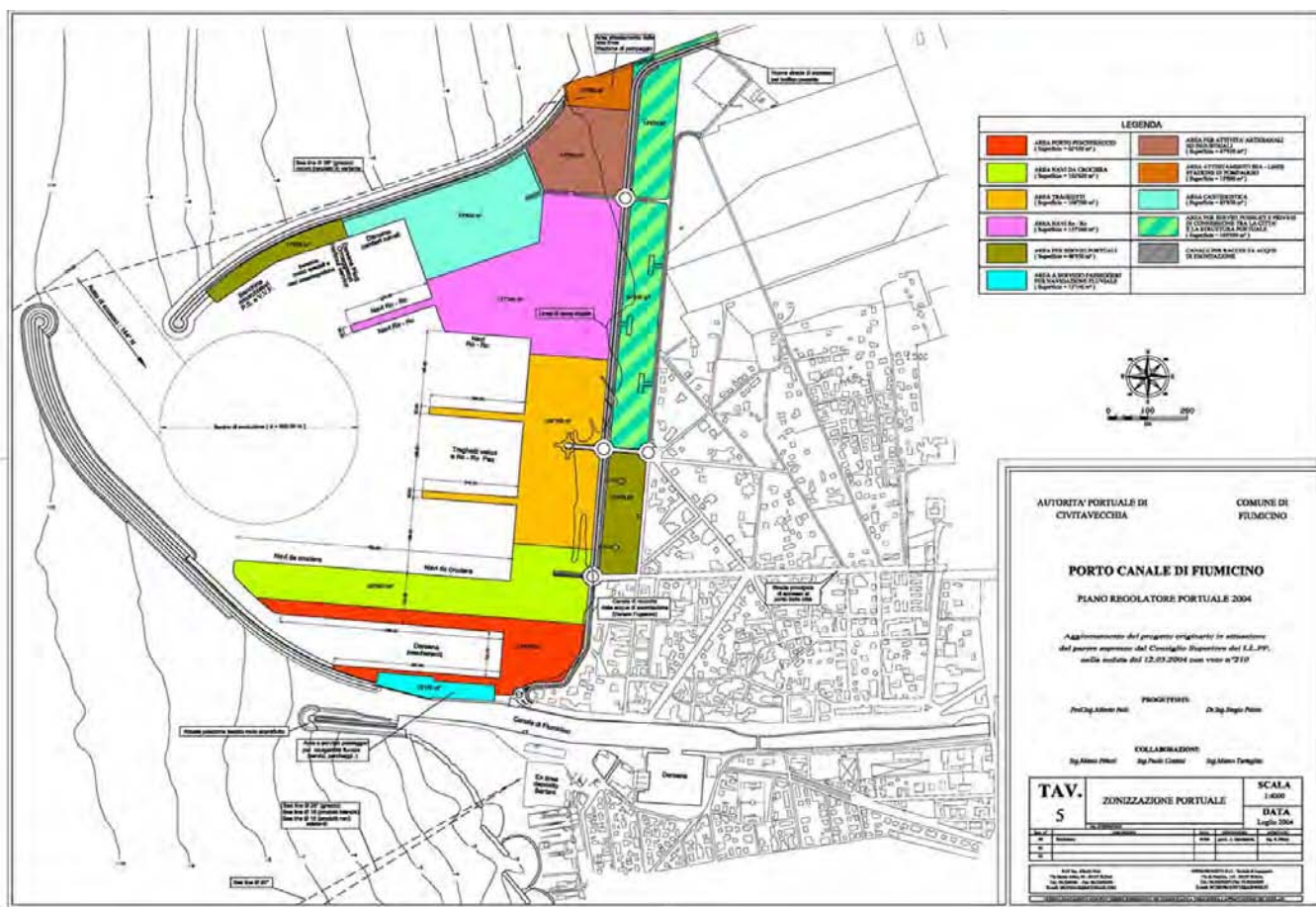
apre solo in determinati orari durante il giorno rappresentano notevoli limitazioni alla navigazione.

A causa di queste e di altre problematiche di varia entità, nel corso degli ultimi anni il porto commerciale di Fiumicino è stato rapidamente abbandonato da quel poco traffico mercantile che aveva, a vantaggio di Civitavecchia, che ha invece intrapreso un notevole sviluppo diventando a pieno titolo il porto polifunzionale di Roma.

Il porto di Fiumicino è stato quindi relegato ad una posizione subordinata rispetto a Roma, perdendo il ruolo di porta commerciale della Capitale, con esclusione però dei prodotti petroliferi scaricati ai terminali al largo della foce tiberina, che rappresentano attualmente il 90% del movimento delle merci¹, e della pesca : Fiumicino è il quinto porto italiano per l'attività peschereccia, con il 10% di prodotto sul totale nazionale. Un altro settore molto sviluppato nella zona è senz'altro quello della costruzione, della riparazione, e del rimessaggio di barche. L'attività di parcheggio, ossia l'affitto privato di sponde e acque pubbliche rappresenta la base economica di tali imprese. Tale attività ha creato, in forma del tutto abusiva, uno tra i porti turistici più grandi del Mediterraneo.

Nonostante lo stato di abbandono, oggi l'area di Fiumicino è oggetto di grande interesse per quanto riguarda lo

Porto Canale di Fiumicino.



sviluppo strategico del traffico merci e passeggeri dell'intero territorio romano e nazionale. Le potenzialità economiche dello scalo sono state recentemente rivalutate grazie all'intervento dell'Autorità Portuale di Civitavecchia che a partire dal 2002 ha ampliato la propria circoscrizione territoriale, includendo nella gestione anche le aree di Fiumicino e Gaeta, per fondare la base di una nuova "piastra logistica regionale". Il nuovo Network portuale punta alla razionalizzazione delle risorse dei singoli scali coinvolti per favorire il trasporto marittimo e l'incremento dei traffici, grazie all'ampliamento dell'offerta ed alla specializzazione di ciascun porto.

Per il porto di Fiumicino il progetto generale prevede la realizzazione di uno scalo commerciale, che unitamente alla piattaforma logistica dell'aeroporto e alle importanti infrastrutture in programma (l'interporto, cargo city ecc...), permetterà alla cittadina di assumere la definizione di "città delle merci". Il programma prevede anche la realizzazione di una darsena destinata all'attività peschereccia ed una per il trasporto passeggeri.

Il nuovo porto, il cui Piano Regolatore sta ultimando l'iter verso l'approvazione², sarà costituito da un bacino che si estenderà per circa 2 chilometri a nord della Foce del Tevere, in cui i traffici saranno separati: a sud sarà realizzata una darsena riservata alla flotta peschereccia, mentre l'area centrale e la zona nord saranno destinate al traffico passeggeri e merci. Una prima configurazione dell'assetto prevedeva anche la realizzazione di darsene destinate all'approdo di

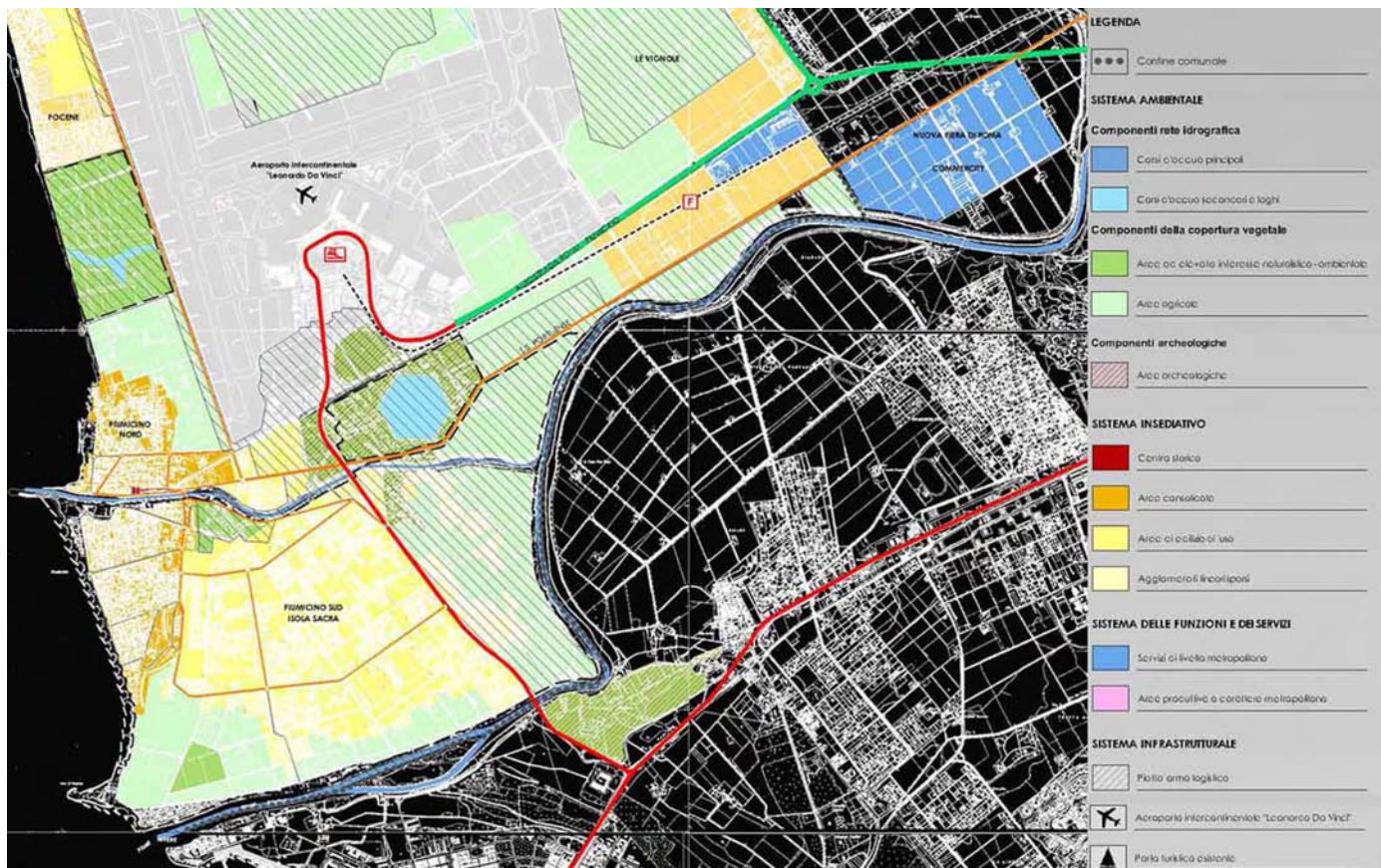
navi da crociera; in seguito questa ipotesi è stata abbandonata a causa soprattutto di problematiche legate all'intervento sui fondali, troppo bassi per consentire la navigazione di navi di così grandi dimensioni.

In virtù dei programmi stabiliti quindi, il porto di Fiumicino si presenterà comunque come un moderno scalo, specializzato nel trasporto merci-passeggeri.

L'interporto poi avrà un impatto positivo perché, oltre a liberare alcune aree della città Metropolitana, svolgerà, in un quadro più ampio, un ruolo cruciale di snodo per tutto il Lazio. La struttura è localizzata in adiacenza alla A12 e all'aeroporto, attualmente sono in corso i lavori per la costruzione dello svincolo con l'autostrada Roma-Civitavecchia ed è in programma la realizzazione di una stazione ferroviaria di smistamento che rappresenterà la connessione con il previsto by-pass ferroviario fino a Pomezia-S. Palomba. L'interporto, i cui componenti del gruppo partenariale sono costituiti dal Comune di Fiumicino, Comune di Roma, Consorzio CIRF, Aeroporti di Roma, Autorità Portuale Civitavecchia, è in realtà un sistema integrato di funzioni comprendente sia attività produttive (piattaforma logistica), che attività commerciali, direzionali, ricettive e culturali (ristoranti, alberghi, spazi meeting).

La piattaforma logistica, che si sviluppa su 715 mila metri quadri, è adibita al trasporto, movimentazione e gestione delle merci in arrivo, in giacenza e in partenza, con spazi destinati a magazzini, uffici, parcheggi, piazzali di manovra, servizi doganali. L'interporto si conetterà all'adiacente





Carta dell'uso del suolo.

struttura di Cargo city di Fiumicino presente all'interno dell'Aeroporto e attrezzata per permettere uno smistamento agile delle merci. Al progetto di ampliamento del porto commerciale si affianca la realizzazione di un nuovo porto turistico previsto sull'isola sacra all'altezza del faro. Tale complesso portuale disporrà di una superficie complessiva di circa 900.000 mq e di una volumetria stimata di 129.700 mc. Il progetto prevede la realizzazione di circa 1.400 posti barca per imbarcazioni fino a 60 m, di un'area per la cantieristica e l'inserimento di attrezzature turistico-ricettive, commerciali e sportive. L'insieme dell'aeroporto esistente e dei porti in programma di realizzazione, in particolare di quello commerciale, renderà Fiumicino un importante nodo strategico nel quadro della rete dei trasporti nazionali e internazionali. La città di Fiumicino è, come già detto in precedenza, ubicata in una posizione ottimale sia rispetto alla Capitale, sia rispetto all'asse nord-sud di connessione del network portuale e del corridoio nazionale dei trasporti.

I ipotesi di sviluppo e riqualificazione per la nuova città-satellite di Fiumicino

Il centro abitato dal punto di vista del sistema infrastrutturale giace in una condizione di isolamento rispetto al territorio

circostante. Attualmente Fiumicino non è servito direttamente da una linea ferroviaria. Oggi la ferrovia che un tempo collegava Roma e Fiumicino termina nell'aeroporto, escludendo il Comune dalla rete di collegamento. Le relazioni con Roma avvengono quindi prevalentemente su gomma privata.

Anche lo stesso programma della futura città delle merci e del complesso sistema logistico sembra non coinvolgere in modo diretto il nucleo urbano di Fiumicino, che probabilmente rimarrà in una condizione di appendice, confermando il suo status attuale di ex-periferia metropolitana. La stessa Amministrazione Comunale, infatti, nell'approvare (nel 2006) il nuovo Piano Regolatore non ha tenuto conto delle problematiche che potrebbero derivare dalle grandi trasformazioni in atto, in termini di riqualificazione urbana e di valorizzazione dell'identità locale.

Il Comune si estende su una superficie di circa 22.000 ettari, contando circa 48000 abitanti mentre il territorio comprende 13 località: Isola Sacra, l'abitato vero e proprio di Fiumicino, Focine, Fregene, Maccarese, Passo Oscuro, Palidoro, Torrimpietra, Aranova, Ponte Arrone, Testa di Lepre, Tragliata e Tragliatella. Come si evince dalla carta dell'uso del suolo, il centro abitato di Fiumicino è quindi caratterizzato dalla presenza di importanti risorse storico-archeologico, dalla presenza di un tessuto insediativo piuttosto compatto ma

non di qualità, e da un sistema infrastrutturale non efficiente, che presenta le caratteristiche della crescita spontanea. Dal punto di vista del sistema dei servizi l'offerta è piuttosto debole, eccezion fatta per quelli di livello locale equamente distribuiti in tutto il territorio. Per quanto riguarda invece le attività di tipo economico, di rilevante importanza è l'attività svolta dalla cantieristica navale, dislocata in modo continuo lungo le sponde del canale.

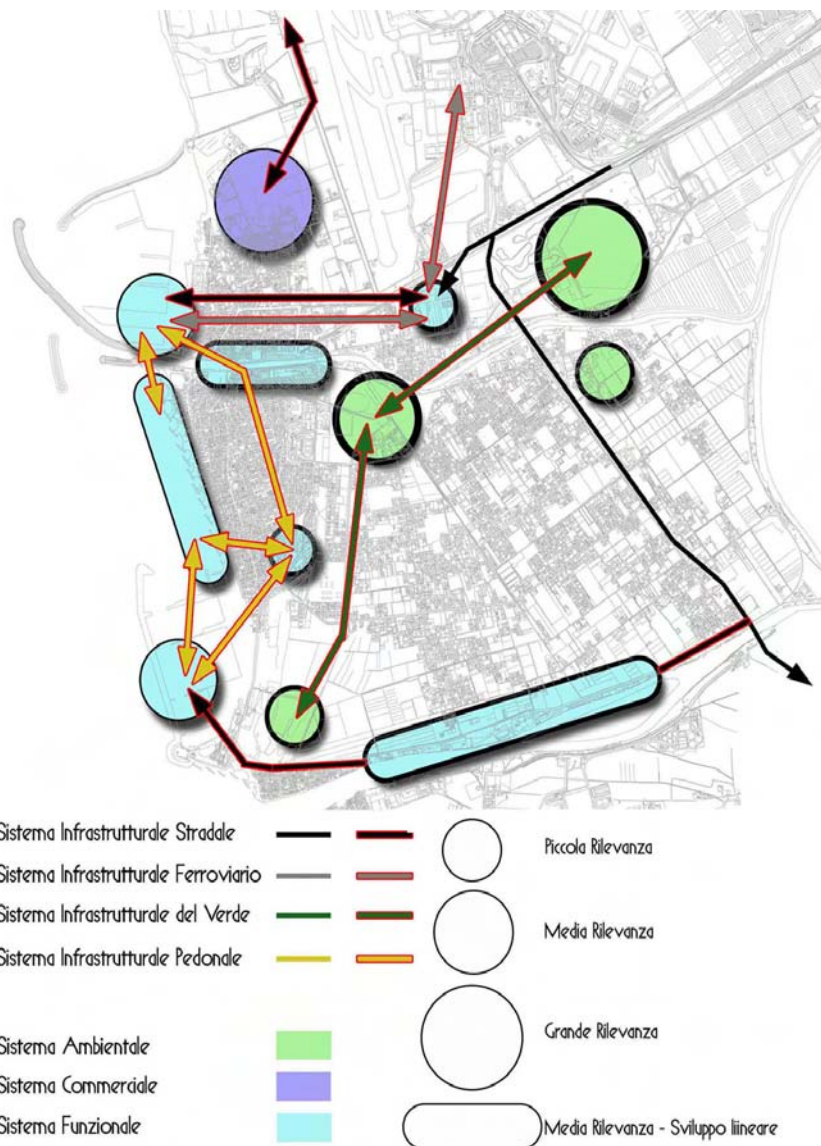
I diversi sistemi convivono in condizione di continuità e di conflitto. Numerose criticità si rilevano in particolare in prossimità del centro storico del Comune, data la sua ubicazione in corrispondenza degli innesti tra il sistema infrastrutturale urbano e quello extra-urbano. Inoltre, per quanto riguarda il sistema delle aree aperte si sottolinea l'assenza di dialogo e integrazione tra le più vaste aree di valore naturalistico presenti nel territorio e la città, priva di spazi verdi attrezzati di livello locale. In quest'ottica il gruppo di ricerca ha ipotizzato degli scenari urbani possibili in dipendenza della presenza del nuovo porto e della sua tipologia specifica con l'obiettivo generale di coinvolgere l'intera cittadina di Fiumicino nel processo di trasformazione della stessa da periferia a Porta di accesso per l'area della metropoli. Nonostante il porto previsto avrà probabilmente una vocazione polifunzionale dedicata al traffico di merci e passeggeri, lo studio si è posto nella condizione di valutare diverse possibilità, costruendo un

progetto di riqualificazione per la città di Fiumicino, dettato dalla presenza di un porto o prevalentemente commerciale, o prevalentemente turistico-crocieristico o misto.

Il tentativo è quello di riuscire ad integrare una realtà urbana esistente che, pur avendo un passato storico di città portuale, non ha oggi alcun legame né sociale, né morfologico-funzionale con la presenza di un porto di particolare entità come quello previsto.

Sulla base di una attenta analisi dell'intero territorio di Fiumicino e del legame che questo presenta con la città di Roma sono stati quindi formulati i diversi progetti che seguono.

SCENARIO 1 - Progetto di integrazione porto polifunzionale-città
Nel porto polifunzionale, inserito in questa simulazione, si prevede la localizzazione delle banchine commerciali a nord



Schema Direttore.

e quelle crocieristiche a sud, che rappresentano la testata di un percorso turistico-ricettivo che culmina, passando per il waterfront marino e fluviale, nella zona di Isola Sacra dove è prevista la costruzione del nuovo porto turistico.

Per un'ottimale funzionamento del porto e per la migliore integrazione possibile con la città di Fiumicino, nello sviluppare il progetto, si è posta particolare attenzione alla separazione dei flussi di persone e merci, creando alle porte dell'abitato un grande nodo di scambio intermodale, in corrispondenza del quale, sulla direttrice Roma-Fiumicino, nasce una corsia preferenziale dedicata all'imbarco delle automobili, che conduce direttamente sulle banchine portuali senza attraversare il centro di Fiumicino.

Le imponenti attrezzature retroportuali (carico e scarico merci, deposito container, stoccaggio, l'area pesa, i servizi di sicurezza e controllo) sono state collocate in una vasta





Nella pagina precedente in alto lo scenario progettuale n. 1, in basso quello n. 2; sopra lo scenario progettuale n.3.

area in prossimità dell'aeroporto, che a nord cinge Fiumicino in una sorta di abbraccio-invito verso il porto.

Per preservare il tessuto urbano dall'impatto visivo e acustico del porto commerciale è stata prevista un'area di filtro che delimita il porto e le sue attrezzature, e ospita aree verdi e aree attrezzate con servizi di natura locale strettamente dedicati alla città. Connesso con questa "cintura verde" è l'asse attrezzato che attraversa trasversalmente Fiumicino e lo connette ad una "rete" di fronti commerciali e a numerosi percorsi ciclo-pedonali.

SCENARIO 2 - Progetto di integrazione porto commerciale-città
L'inserimento di un porto commerciale in un'area come quella di Fiumicino comporta un attento studio dell'impatto ambientale e delle interferenze tra i due sistemi messi in gioco (il porto col suo retro-porto, e il nucleo centrale dell'abitato di Fiumicino) ed un'attenta analisi dei sistemi infrastrutturali, che vanno rilette con una logica completamente dedicata alle necessità logistiche del porto.

Per i sistemi di trasporto ferroviari e stradali sono state previste delle nuove direttrici dedicate esclusivamente alle merci, per evitare la commistione dei flussi e per garantire quindi una maggiore rapidità degli spostamenti. La giustapposizione

tra il tessuto retro-portuale di futura realizzazione e il tessuto urbano esistente, comporta notevoli problematiche. Per evitare collisioni tra i due sistemi, e dar modo alle due macro aree di convivere, è stato previsto l'inserimento di un'area di filtro tra l'abitato, il porto e il retroporto, dove ipotizzare l'inserimento di aree verdi attrezzate, funzioni a servizio della città e strutture che potessero essere inserite in un ambito che deve svolgere principalmente il ruolo di schermo tra città e porto.

SCENARIO 3 - Progetto di integrazione porto turistico-città
L'ipotesi progettuale proposta mira ad integrare la città di Fiumicino e le sue importanti risorse storico-archeologiche con un porto destinato ad accogliere principalmente passeggeri. Il progetto pone in relazione il nuovo porto crocieristico, il marina privato in programma di realizzazione, e l'antico porto di Traiano usando come legante il tessuto urbano e i vuoti in esso presenti, configurando l'intero assetto con una logica formale "a pettine". Questa scelta formale, applicata sia agli spazi aperti che alle zone edificate, consente di integrare costantemente le parti che si susseguono senza soluzione di continuità. Tale logica permette di tracciare inoltre una sorta di collegamento ideale

tra la città portuale del passato e quella del futuro, attraverso la riqualificazione dell'intero territorio.

Dal punto di vista funzionale il progetto propone tre polarità di livello elevato in corrispondenza del porto nuovo, in cui sono state inserite attrezzature turistico-ricettive e i servizi portuali, del porto turistico, in cui sono state inserite attrezzature sportive e culturali legate alle zone di valore naturalistico già esistenti, e del porto di Traiano, nei pressi del quale è stato ubicato un campus universitario. L'ipotesi prevede che le tre polarità siano connesse dalla zona Waterfront, da attrezzare con servizi locali di ristorazione e spazi aperti per il pubblico.

Alcune riflessioni

Il porto, a differenza di un aeroporto, può essere inteso come una struttura "dinamica" che può interagire con il proprio contesto di appartenenza, a patto che gli interventi di pianificazione abbiano come obiettivo principale l'integrazione tra i diversi ambiti e come campo di applicazione l'insieme portocittà inteso come unico sistema.

Dall'analisi degli scenari proposti si evidenzia, infatti, come l'inserimento di una infrastruttura portuale in un luogo come quello di Fiumicino può essere considerato un valore aggiunto non solo in termini di sviluppo economico, ma anche in termini di riqualificazione urbana, indipendentemente dalla sua tipologia. Questo perché l'area di Fiumicino è caratterizzata da una serie di piccole ma importanti potenzialità sia di tipo turistico (le risorse storico-archeologiche e naturalistiche) sia di tipo industriale e produttivo (la cantieristica navale e il mercato ittico), che ad oggi tuttavia non si configurano in un impianto opportunamente strutturato.

Un porto (di qualsiasi tipologia) potrebbe quindi rappresentare un formidabile volano di sviluppo economico per l'intera area fiumicinense, che diventerebbe così la testata dell'asse di connessione con la città di Roma, che si sta espandendo proprio in direzione mare con la nuova fiera, commercity e l'aera di Parco Leonardo.

In definitiva Fiumicino, grazie alla sua posizione strategica rispetto alla metropoli romana e grazie alla sue potenzialità, potrebbe acquisire un nuovo ruolo nel panorama delle città satelliti romane, quello

di porta di Roma, affrancandosi definitivamente dal suo status di brano di ex periferia.

Note

- 1 Prima del 2000 lo scalo svolgeva infatti essenzialmente un ruolo di porto petrolifero. Attività che, potenziata con la realizzazione del terminal Off-shore, registra circa 5 milioni di tonnellate all'anno di prodotti petroliferi. Nel Porto canale è collocata la marineria locale e non vi erano attività destinate ai passeggeri o alle merci fino al 1999 quando è stato attivato, per la sola stagione estiva, un collegamento giornaliero con il Porto di Golfo Aranci che attualmente registra una media di 95.000 passeggeri/anno. Inoltre dal 2003 è in funzione un servizio bisettimanale con Arbatax.
- 2 Il Piano Regolatore Portuale è stato recentemente approvato dal Comune di Fiumicino, ed è attualmente al vaglio del Ministero dell'Ambiente per le valutazioni di impatto.

Riferimenti bibliografici

- AAVV (2000), Fiumicino tra cielo e mare. Una storia da vedere, Publidea, Ostia Antica.
- AAVV (1985), I porti alla foce del Tevere, Unipress, Roma.
- Albano A. (1999), Il piano della città multipolare, Dipartimento di pianificazione territoriale e urbanistica, Roma.
- Barbieri P. (2006), Infraspazi, Meltemi, Roma.
- Bastianelli A. (1989) Fiumicino si racconta, Associazione culturale Amici di Fiumicino, Roma.
- Bruttomesso R. (eds) (2006) Città-Porto. Palermo, Marsilio, Venezia.
- Carta M. (2004) Next city: culture city, Meltemi, Roma.
- Di Venosa M. (2002) Porti di città, SALA, Pescara.
- Fonti L., Pagano C., Di Paola L. (2007) Città e aree portuali: strategie per la rifunzionalizzazione e l'integrazione urbana, Relazione presentata alla XXVIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Bolzano.
- Hoyle B.S., Pinder D.A., Husain M.S. (eds.) (1988) Revitalizing The Waterfront: International Dimension Of Dockland Development, Bellhaven Press, Londra.
- Mannucci V. (1992) Il parco naturalistico del Porto di Traiano: metodo e progetto, Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali, Soprintendenza Archeologica di Ostia, Gangemi, Roma.
- Mastronardi A. (2007) Il linguaggio della natura e lo spirito dei luoghi, Gangemi, Roma.
- Polo S., Benelli E. (2003) Guida al territorio del Comune di Fiumicino, Monsignorini, Roma.
- Ricci del Riccio F. (a cura di) (2002) Fiumicino e il suo territorio, Palombi, Roma.
- Rosselli A. (2005) Il porto come struttura e significato, Portus, 10, 4-9.
- S3 Acta srl. (a cura di) (2002) Rapporto Delphi, Progetto AAPlus Agenda 21, Aalborg: Implementazione Sviluppo sostenibile, Comune di Fiumicino, Roma.

Referenze immagini

L'immagine a pag. 76 è tratta dal volume AAVV (2000) Fiumicino tra cielo e mare. Una storia da vedere, Publidea, Ostia Antica. L'immagine a pag. 77 in basso è tratta dallo Stralcio PTPG Provincia di Roma, tavola TP2, elaborato 05e. L'immagine a pag. 78 è tratta dal Piano Regolatore Portuale 2004, tav. 5 Zonizzazione Portuale, Autorità Portuale di Civitavecchia. L'immagine a pag. 79 è tratta da Iniziative Portuali, Progetto del Nuovo Porto Turistico di Isola Sacra a Fiumicino, quella a pag. 80 da Comune di Fiumicino, Piano Regolatore di Fiumicino 2006. Le immagini delle pag. da 81 a 83 sono ipotesi progettuali elaborate dal gruppo di ricerca.