

# INTERPORTO ROMA-FIUMICINO

prove di dialogo tra archeologia, architettura e paesaggio



a cura di:  
**Lucina Caravaggi e Orazio Carpenzano**



**ALINEA**  
EDITRICE





INTERPORTO  
ROMANO S.P.A.



CIRF S.p.A.  
Interporto Roma - Fiumicino

# INTERPORTO ROMA-FIUMICINO

prove di dialogo tra archeologia, architettura e paesaggio



## GRUPPO DI LAVORO

### Interporto Romano SpA

presidente:  
Giuseppe Smeriglio

direttore generale:  
Ing. Francesco Crovatto

ufficio tecnico:  
Geom. Massimo Conti

### CIRF SpA Consorzio Interporto Roma Fiumicino

presidente:  
Avv. Riccardo Maria Graziano

## PROGETTAZIONE

### progetto esecutivo architettonico:

Studio Ass.to Urban Lab  
Prof. Arch. Orazio Carpenzano (capogruppo),  
Prof. Arch. Alessandra Capuano, Arch. Tommaso Pallaria,  
Arch. Alessandra Di Giacomo  
Collaboratori: Tommaso Battista, Paolo Cannata,  
Renzo Bernardini, Vittorio Magliozzi, Roberto Parisotto

### progetto esecutivo strutture:

INGECO – Prof. Ing. Francesco Sylos Labini

### progetto esecutivo aree verdi:

Studio Ass.to Caravaggi Cresciani  
Prof. Arch. Lucina Caravaggi (capogruppo),  
Arch. Francesco Cerroni, Arch. Cristina Imbroglini  
Collaboratori: Arch. Valentina Azzone, Arch. Marina Maggi,  
Arch. Cecilia Ciabilli, Anna Lei, Walter Iafrate, Andrea Aschi

### progetto esecutivo reti tecnologiche:

Ing. Giancarlo Modonesi

### sicurezza:

Arch. Roberto Pucello

### progetto esecutivo viabilità interna:

ST Progetti Srl – Geom. Massimo D'Amadio

### progetto Illuminotecnico:

Arch. Alessandra Reggiani

### appaltatore:

Associazione temporanea d'impresa:  
CCC-Società Cooperativa, Di.COS SpA, INPROGEST SpA

### Pool Banche Finanziatrici:

- Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo SpA
- Banca Nazionale del Lavoro SpA
- Banca di Roma SpA
- MCC SpA
- West LB A.G.

## DIREZIONE LAVORI

### DdL Comparto Logistica:

Ing. Alfonso Verdolino

### DdL Opere a scomputo:

Ing. Giancarlo Modenesi

### DdL Scavi Archeologici:

Geom. Gianluca Acquaviva

### rapporti con la Soprintendenza Beni Archeologici di Ostia:

Prof. Arch. Lucina Caravaggi

### geologo:

Dott. Bruno Cutruzzulà;

### coordinatore Sicurezza:

Arch. Roberto Pucello

## GRAFICA

### progetto grafico:

Francesco Carpi Lapi

### impaginazione elettronica:

Velvet.com sas - Firenze

### editore:

Alinea Editore  
Via Pierluigi da Palestrina 17/19r  
50144 Firenze

ISBN XX-XXX-XXX-XXX

©2008 AlineaEditrice  
tutti i diritti riservati

## PRESENTAZIONE

*PIERO TULLI*

7

## INTRODUZIONE

*LUCINA CARAVAGGI-ORAZIO CARPENZANO*

9

## 1. storie di un territorio. ritrovamenti e trasformazioni contemporanee

### ARCHEOLOGIE CONTEMPORANEE

*LUCINA CARAVAGGI*

15

### TRACCE DEI SISTEMI TERRITORIALI ED AMBIENTALI ANTICHI

*CINZIA MORELLI*

33

### EVOLUZIONE DEL PAESAGGIO DELLA FASCIA COSTIERA DI ROMA

*ANTONIA ARNOLDUS - HUYZENDVELD*

49

### BONIFICHE RECENTI

*CRISTINA IMBROGLINI*

57

### SCAVI E RITROVAMENTI

*ROBERTO CASTELLI, ALESSANDRA FACCILO, MONICA GALA,  
MARIA CRISTINA GROSSI, MARIA LUCREZIA RINALDI,  
DARIA RUGGERI, SANDRA SIVILLI*

69

### RILIEVI E FIGURAZIONI

*ANGELA BIZZARRO, ALESSANDRO TILIA, STEFANO TILIA*

87

### VALUTAZIONI PREVENTIVE

*FRANCESCO CERRONI*

95

## 2. La città delle merci: infrastrutture, spazi aperti, architettura

### INTERMODALITÀ IN ITALIA

*ALESSANDRA CAPUANO*

111

### L'ARCHITETTURA LOGISTICA

*ORAZIO CARPENZANO*

119

### INCONSUETE BANALITÀ

*ORAZIO CARPENZANO, TOMMASO PALLARIA*

131

### SUPER LUOGHI DEL PAESAGGIO ROMANO

*ALESSANDRA CAPUANO, ALESSANDRA DI GIACOMO*

141

### SUOLI DIFFICILI

*FRANCESCO SYLOS LABINI*

153

### NON SOLO STRADE E PIAZZALI

*LUCINA CARAVAGGI, FRANCESCO CERRONI,  
CRISTINA IMBROGLINI*

159

# presentazione

Alcuni anni fa abbiamo iniziato a parlare di Interporto a Roma perché andavano maturando le condizioni per una sua concreta realizzazione , così come per un suo inserimento equilibrato nel territorio metropolitano.

Ne abbiamo seguito con pazienza e passione le vicende urbanistiche, gli studi preliminari, i vincoli da affrontare per intervenire al meglio, a garanzia della sostenibilità generale di un intervento così complesso.

Per la prima lunga fase di gestazione non posso non ringraziare l'Avv.to Riccardo Maria Graziano, che con il coordinatore tecnico- scientifico Prof. Arch. Lucina Caravaggi hanno garantito un solido avviamento al progetto fino alla sua approvazione urbanistica.

Abbiamo trovato in questo iter una seria e attiva partecipazione di tutte le istituzioni coinvolte, a vario titolo, con le quali il gruppo di lavoro ha collaborato per il miglior esito di questa iniziativa.

Roma cambia e con essa anche gli occhi che la osservano, perché oggi quegli occhi sono meglio addestrati a coglierne le differenze, le discontinuità, gli effetti del globalismo e dei localismi.

La periferia romana non è solo disastro, essa può anche essere riletta in una città che tenta di moltiplicare le sue centralità e le sue griglie di riferimento e che può quindi essere riqualificata. L'imponente attività di sondaggi archeologici, effettuata

con la piena collaborazione della soprintendenza archeologica di Ostia nelle persone della Dott.ssa Anna Gallina Zevi e della Dott.ssa Cinzia Morelli, che ringrazio sentitamente, ha consentito di valutare in termini non solo protezionistici il territorio, permettendo di intravedere nuovi sistemi di relazione possibili tra le esigenze della conservazione e quelle della trasformazione.

Abbiamo dato all'interporto un ruolo architettonico, oltre che funzionale, per veicolare l'insieme dei segni e delle prestazioni che un nodo così importante può avere come nuova polarità nella rete dei "movimenti urbani" contemporanei, e di questo naturalmente ringrazio il gruppo dei progettisti, Orazio Carpenzano (Urban Lab), Francesco Sylos Labini e ancora Lucina Caravaggi, con i quali lo scambio professionale si è nutrito di un valido e leale rapporto personale.

Le forme che oggi emergono dal sito dell'interporto fanno pensare alla messa in moto di un processo realizzativo efficace e rapido, che vede impegnata una grande struttura dirigenziale coordinata da Giuseppe Smeriglio e dall'Ing. Francesco Crovatto che assieme ai tecnici, ai direttori di cantiere e alle maestranze coinvolte, giorno dopo giorno, attendono a tutte le verifiche utili e necessarie per un efficiente governo della trasformazione in atto.

**Piero Tulli**

*Presidente Gruppo Cisco*

### Orazio Carpenzano

professore di composizione architettonica e urbana della facoltà di architettura “ludovico quaroni” dell’università “la sapienza” di roma; è presidente della commissione cultura della facoltà e membro della giunta del dipartimento di architettura (diar); fa parte del collegio docenti del dottorato di composizione architettonica/teorie dell’architettura e della commissione consultiva tecnica\_per conto della struttura di missione per le celebrazioni dei 150 anni dell’unità d’italia\_della presidenza del consiglio dei ministri; partecipando a concorsi\_ individualmente\_ come studio associato urbanlab e con altri gruppi\_ ha conseguito premi e segnalazioni; il suo lavoro è stato esposto alla biennale di venezia e in alcune mostre collettive a roma, a barcellona e a delft;

progetti e scritti appaiono su pubblicazioni e riviste nazionali e internazionali;

oltre a ricerche di progettazione urbana incentrate soprattutto sulla condizione contemporanea della città e dell’architettura, ha intrapreso traiettorie più complesse e originali sull’intreccio fra processi creativi e nuove tecnologie;

è autore (tra le altre pubblicazioni) di:

*5 idee per Pietralata, workshop di progettazione\_Dottorato di Ricerca in Composizione Architettonica Teorie dell’Architettura*, Centro Stampa Università, Roma 2007

*Modernocontemporaneo\_scritti in onore di Ludovico Quadroni*, a cura di Orazio Carpenzano e Fabrizio Toppetti, Gangemi Editore, Roma 2006

*Laboratorio di progettazione 2*, Gangemi 2004

*Lo scambio del limite\_sintesi di una ricerca più ampia*, Gangemi 2003

*Porte metropolitane per Roma*, Palombi 2002

*Libere imitazioni*, Palombi 1997

*Idea immagine architettura\_tecniche di invenzione architettonica e composizione*, Gangemi 1993

## introduzione

Il nuovo interporto Roma-Fiumicino, fin dall’avvio del progetto, realizza la previsione di un grande nodo di scambio intermodale alle porte di Roma.

Per nodo di scambio intermodale si intende uno spazio attrezzato nel quale le merci più varie entrano e escono cambiando mezzo di trasporto (tir, treni merci, aerei cargo, navi container) e dove le stesse merci possono essere agevolmente stoccate (che significa sistemate ordinatamente in grandi capannoni creati a questo fine) per periodi di tempo variabili: brevissimi, per es. nel caso dei corrieri-espresso, o più lunghi, e allora si parla di logistica, quando i capannoni sono chiamati a svolgere anche la funzione di “magazzino” (funzione in ascesa per l’espansione del mercato dei cosiddetti “servizi alle imprese”). Le merci stazionano in attesa di essere consegnate nell’area metropolitana, o trasportate altrove, attraverso la modalità più adeguata rispetto al recapito finale (esempio classico dell’auspicato funzionamento ecologico “ideale” di un interporto: le merci arrivano in treno, sono stoccate e distribuite ordinatamente nell’area urbana, attraverso piccoli camioncini poco inquinanti, magari alimentati elettricamente).

La localizzazione del nuovo interporto appare perfettamente funzionale rispetto alle prestazioni che è chiamato a svolgere: l’area è adiacente all’ autostrada Roma Civitavecchia e alla direttrice ferroviaria tirrenica, a pochi metri dalla diramazione sulla Roma-Fiumicino, vicino a Cargo city dell’aeroporto, in connessione con il porto di Civitavecchia attraverso l’autostrada. Sono previsti accessi diretti con svincoli ad hoc sia dalla rete ferroviaria che dall’autostrada (lo svincolo è stato approvato e finanziato dal CIPE nel 2006 e verrà realizzato presumibilmente entro il 2010).

La superficie complessiva investita dalla realizzazione dell’interporto Roma-Fiumicino è di 160 ettari, quella destinata ai capannoni è di 30 ettari circa, di cui il

90% destinati alla logistica e il 10% agli autotrasportatori. Sono previsti inoltre una serie di servizi alla piattaforma quali: due guardiane, un centro direzionale, mensa, autofficine e stazioni di servizio. Fanno parte del progetto anche un comparto destinato ad attività produttive artigianali e un comparto dedicato ai servizi privati ed ad attività terziarie e commerciali.

I vantaggi di una simile struttura sono evidenti a tutti, non solo in termini di competitività delle imprese coinvolte, ma anche dal punto di vista dei benefici collettivi. In primo luogo per la riduzione della congestione dovuta al traffico pesante (all’interno del raccordo anulare, sull’autostrada Roma- Fiumicino, lungo le consolari di ingresso alla città, ecc.). In secondo luogo per l’auspicata progressiva dismissione dei magazzini oggi presenti nell’ area urbana, spesso in fasce centrali o semi-centrali, con conseguente riduzione del traffico di attraversamento a questi connesso.

Ma oltre alle prestazioni funzionali il nuovo interporto di Roma è chiamato a svolgere anche ben determinate prestazioni ambientali. Il suo perimetro ricade infatti all’interno della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano. Sebbene l’area destinata all’interporto si presentasse, ai primi sopralluoghi, come una porzione di territorio interclusa tra le infrastrutture, in stato di assoluto abbandono, caratterizzata dal degrado tipico delle aree marginali -assenza di manutenzione del suolo agricolo e della rete dei canali minori, presenza di discariche diffuse, rischio di abusivismo a ridosso dei due casali della bonifica presenti al suo interno, ecc. – tuttavia, all’interno della riserva, continuava a svolgere un ruolo importante. Essa costituisce infatti una significativa tessera del mosaico ambientale nel complesso sistema di scambi che connette gli ecosistemi collinari a quelli costieri.

L’appartenenza ad un’area con vincoli ambientali ha comportato un primo inte-

ressante dibattito circa le caratteristiche del progetto che, va sottolineato, non è mai stato messo in discussione da alcuna delle istituzioni coinvolte, tenuto conto delle valenze ambientali più generali potenzialmente connesse alla sua realizzazione. Il comune di Fiumicino ha avuto un ruolo attivo nell'iter di costruzione del progetto dell'Interporto con l'approvazione dello schema direttore del nuovo PRG e la previsione dell'Interporto nel 1998 e la redazione di un successivo Piano Particolareggiato. Il progetto preliminare è stato sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale nel 2000 e ha ottenuto parere favorevole dall'autorità regionale competente nel 2001. Un'ulteriore verifica di assoggettabilità a VIA del progetto definitivo ha ottenuto parere favorevole nel dicembre 2007 della Regione e di tutti gli Enti competenti compresa la Riserva del Litorale Romano.

La volontà di far convivere un progetto di infrastrutturazione "dura" con l'appartenenza dell'area ad una Riserva naturale ha suggerito alcune scelte che hanno caratterizzato il progetto dell'interporto stesso fin dalla sue prime configurazioni. In primo luogo la previsione di vaste aree verdi interne (rispetto a realizzazioni analoghe ma anche agli standards); la superficie totale delle aree verdi è di circa 48 ettari, di queste oltre il 20 % è destinato a verde pubblico.

Il progetto ingloba al suo interno, potenziandone il funzionamento ecologico, le fasce di rispetto del canale allacciante di Ponte Galeria e dei canali perimetrali, nonché gli spazi aperti di pertinenza dei due casali della bonifica; sin dal progetto preliminare è stata prevista una fascia trasversale con direzione est-ovest con funzione di interruzione dell'edificato e di connessione ecologica locale. Tutte le aree verdi sono infatti chiamate a svolgere un ruolo ecologico determinato (protezione, filtro, connessione ecologica) e in particolare a garantire la continuità degli scambi, la permeabilità del suolo, la presenza e lo spostamento di specie animali.

Ma, oltre alle prestazioni funzionali, e a quelle ambientali, il nuovo interporto ha dovuto assumere anche una valenza culturale, in relazione agli importanti ritrovamenti archeologici che ne hanno profondamente caratterizzato il percorso attuativo e condizionato il progetto finale. A seguito dei primi scavi archeologici sono infatti venuti alla luce una serie di elementi di rilevanza territoriale: una diga di anfore della lunghezza di circa 800 metri e canali di epoca romana, silos, focolari e forni dell'età del Bronzo finale (1300 - 900 a.C.), che testimoniano la frequentazione dell'area e la sua utilizzazione a fini produttivi anche in epoche precedenti a quella romana. In generale i ritrovamenti testimoniano in modo sorprendente il rapporto

dinamico fra acqua, terra e usi del suolo che ha caratterizzato l'evoluzione storica e ambientale del territorio litoraneo.

Anche in questo caso la scelta è stata quella di ricercare la convivenza tra due punti di vista distanti tra loro e generalmente conflittuali esplorando, attraverso il progetto, limiti e possibilità di un rapporto "obbligato", di una vicinanza ritenuta difficile ma non impossibile. La necessità di coordinare la realizzazione dell'interporto con il procedere delle attività di scavo ha portato alla esigenza di articolare il progetto per successivi stralci in rapporto all'avanzamento delle operazioni di indagine archeologica e dei conseguenti svincoli da parte della Soprintendenza. Il territorio romano che è riemerso dalle antiche paludi costiere grazie al nuovo interporto è un patrimonio di conoscenze storiche e di suggestioni culturali che non è stato cancellato, ma che a sua volta non ha preteso il sacrificio di una importante realizzazione contemporanea.

A questo straordinario territorio è dedicata la prima parte del libro, attraverso le voci di tutti coloro che hanno contribuito alla sua riscoperta, e valorizzazione, all'interno di un suolo difficile come quello di un interporto.

Al progetto che ha esplorato e dato forma al nuovo interporto di Roma-Fiumicino, ricercando la migliore convivenza "possibile" tra macchina infrastrutturale, funzioni ambientali e rilettura di antichi funzionamenti territoriali, è dedicata invece la seconda parte del libro. Non è frequente incontrare un progetto infrastrutturale così interattivo, e programmaticamente anti-settoriale (come si può constatare dalla raccolta di casi nella seconda parte del libro). Su questo sfondo si colloca la ricerca di una possibile qualità aggiunta, perseguita attraverso il progetto di architettura, strutture, impianti e spazi aperti.

La ricerca intorno ad un progetto cui si chiedeva di tenere insieme, e trasmettere all'esterno, motivazioni e significati tanto differenti quanto potenzialmente conflittuali, rimanendo comunque all'interno di una prospettiva di "mercato" (i parametri economici dovevano cioè rispettare le valutazioni correnti per questo tipo di realizzazioni) ha coinvolto un vasto numero di tecnici e ricercatori<sup>1</sup>, ed è stata a tratti piuttosto faticosa. Nonostante ciò speriamo si possa cogliere tra le pagine di questo volume, l'opportunità di un programma di realizzazione inteso come occasione di recupero e infrastrutturazione (funzionale-ecologica e culturale) di una porzione significativa di territorio.

Va ricordato infine che l'interporto di Roma-Fiumicino non esisterebbe senza Piero Tulli, che non è solo l'azionista di maggioranza della società promotrice ma

colui che, con ostinata caparbia, ha continuato a credere a questo progetto imprenditoriale e culturale nonostante le numerose difficoltà e ostacoli che il progetto ha incontrato, e a cui si deve il merito di aver sostenuto una realizzazione coraggiosa.

**Lucina Caravaggi, Orazio Carpenzano**

<sup>1</sup> Il gruppo di lavoro che ha redatto il progetto definitivo dell'interporto è così composto: Progetto architettonico Studio ass.to Urban Lab – Prof. Arch. Orazio Carpenzano, progetto strutturale Prof. Ing. Francesco Sylos Labini, Progetto stradale ST Progetti, Progetto reti tecnologiche Ing. Giancarlo Modonesi, Progetto del verde Studio ass.to Caravaggi Cresciani, Sicurezza Arch. Roberto Pucello, Stime e valutazioni economiche Ing. Giorgio Sanzini, consulenza illuminotecnica Arch. Alessandra Reggiani, consulenza risparmio energetico AeV architetti, consulenza smaltimento rifiuti Dott. Michele Chiochini, elaborazione grafica studio Tracciati, coordinamento generale Prof. Arch. Lucina Caravaggi, rapporti con gli scavi archeologici Arch. Marco Arcangeli. Il progetto definitivo è stato redatto nel 2005, i progetti esecutivi sono in corso di ultimazione. Il primo capannone verrà inaugurato nell'autunno 2008.