

Da Abitarearoma.net

“Tranvia Roma Est”. Una tesi di laurea sulla Saxa Rubra- Togliatti-Laurentina

Intervista all'architetto Lorenzo Catena di Aldo Pirone - 20 marzo 2016 Abbiamo già registrato il successo della manifestazione del 12 marzo 2016 a Centocelle, nel Parco Madre Teresa di Calcutta, organizzata dai comitati di cittadini di vari Municipi del quadrante nord-est-sud di Roma, per trarre dall'oblio la delibera comunale 37/06 sulla realizzazione dell'infrastruttura tranviaria da Saxa Rubra a Larentina.

Oggi, vogliamo mettere a parte i nostri lettori di una tesi di laurea fatta da un giovane architetto proprio sul progetto di tranvia. Ne siamo venuti a conoscenza durante la preparazione della manifestazione. Questo per dimostrare che c'è un interesse anche professionale su questo progetto di mobilità. La tesi di laurea, che alleghiamo, è di Lorenzo Catena. ([leggi qui](#))

Lorenzo Catena

E' nato a Roma nel 1987. Si è laureato nel marzo dello scorso anno in Architettura alla facoltà di Roma Tre. Ha già un curriculum di tutto rispetto. Finiti gli studi inizia a lavorare per lo studio King Roselli Architetti. Lorenzo è co-fondatore di [SET architects](#) (2015). Con SET vince e realizza il concorso internazionale per il progetto del

[Memoriale della Shoah di Bologna](#)

, giuria presieduta da Peter Eisenman. Nel 2016, sempre con SET, vince il concorso internazionale Exhib-it! per la realizzazione di un'installazione temporanea sostenibile per l'azienda Florim, inaugurata durante il Salone del Mobile di Milano. Sempre nel 2015 viene premiato a Berlino per

[European 13 – Varsavia](#)

. Durante il 2012 lavora presso lo studio Cino Zucchi Architetti di Milano, collaborando a vari progetti tra i quali l'installazione “Copycat – Empathy and envy as form-maker” realizzata per la XIII edizione della Biennale di Venezia “Common Ground” curata da David Chipperfield. Nel 2011 vince il secondo premio per il concorso internazionale “

[Venice Cityvision](#)

” giuria presieduta da Bjarke Ingels(BIG). Il concorso è stato presentato in varie mostre ed eventi tra i quali “Y1” al MAXXI di Roma e “World of Cityvision” al WUHO Gallery of Los Angeles.

“Sono cresciuto nel quartiere Val Melaina, a Via delle Vigne Nuove” ci dice Lorenzo. Da piccolo il padre lo portava in bicicletta lungo il “viadotto dei presidenti”. Se n’è ricordato per la sua tesi di laurea sulla “Tranvia Roma Est”. Il progetto di Lorenzo non ha fatto scalpore sui giornali come quello del gruppo di architetti diretti da Renzo Piano che, l’anno prima, senza che nessuno degli amministratori della giunta Marino si ricordasse della delibera 37/06 per la realizzazione dell’infrastruttura tranviaria Saxa Rubra – Togliatti – Laurentina già prevista dal PRG, aveva progettato proprio sul viadotto dei Presidenti, pensato per il tram, una sorta di *high line* verde con tanto di pista ciclabile. Ovviamente con le migliori intenzioni di questo mondo: riqualificare restituendola ai cittadini un’opera incompiuta, un relitto urbano. Anche il ministro per i beni culturali Franceschini, richiamandosi addirittura all’*high line* di New York, non perse occasione per incensare il progetto di Renzo Piano, dimostrando, insieme, la solita ignoranza unita al solito provincialismo. Gli assessori che caldeggiarono il progetto dell’archistar, immemori o inconsapevoli della delibera 37/06 e anche del PRG, non si erano accorti, però, che l’1 aprile di quell’anno 2014, l’assemblea capitolina aveva approvato all’unanimità una mozione che sollecitava la giunta Marino a riprenderla in mano. Se ne avessero avuta contezza, com’era loro dovere, forse avrebbero potuto suggerire all’archistar di inserire anche il tram nella sua progettazione. Avrebbero contribuito a riportarlo alla luce dei riflettori mediatici che illuminavano l’idea di Renzo Piano. Tanto meno si accorsero, l’anno dopo, della tesi progettuale di Lorenzo Catena. E come potevano! Lorenzo non aveva alle spalle un’archistar di grido, ma solo il suo ingegno e l’arma del web, grazie alla quale siamo venuti a conoscenza del suo elaborato. Su cui ci siamo affrettati a chiedergli maggiori notizie e delucidazioni.

Lorenzo, come ti è venuto in mente di fare una tesi sulla “Tranvia Roma est”?

Ci sono diversi aspetti: uno prettamente “romantico” legato all’appartenenza dei luoghi attraversati dal tracciato della tranvia che tutti noi ci auspichiamo possa diventare realtà, un altro aspetto riguarda la collettività. Insieme alla mia relatrice di tesi, prof. Annalisa Metta, abbiamo cercato un tema che potesse essere utile per Roma e per le persone. La domanda che ci siamo posti è stata: dove vorremmo che s’investisse anche solo 1€ per migliorare la qualità della vita della città in maniera tangibile? Tra i vari siti di progetto che avevo proposto, ci siamo soffermati sui ruderi delle stazioni realizzate e subito abbandonate lungo il Viadotto dei Presidenti. Abbiamo capito subito il potenziale strategico di tale sistema all’interno della città e abbiamo cercato di legare insieme temi infrastrutturali e di mobilità sostenibile e allo stesso tempo abbiamo cercato di integrarli con il paesaggio urbano e con la rigenerazione dello spazio pubblico.

Come sai sul progetto di tranvia, dieci anni fa, fu promossa da 40 comitati di cittadini una delibera di iniziativa popolare, la 37/06, poi votata all’unanimità dal Consiglio comunale.

Ne eri al corrente quando hai fatto la tua tesi?

Certamente, infatti, oltre a inserirla nella storiografia dell’opera incompiuta all’interno della tesi, è stato un elemento fondamentale per capire quanto fosse importante per i cittadini la realizzazione di questo progetto che ad oggi, purtroppo, ancora rimane un sogno.

Nel tuo elaborato tu parti dalla dismissione progressiva della rete tranviaria nella nostra città. Rammento in proposito un passaggio del famoso discorso di Mussolini al governatore di Roma del 31 dicembre 1925 in cui dettava gli indirizzi urbanistici per la Roma fascista: “Voi toglierete la stolta contaminazione tranviaria che ingombra le strade di Roma”. Tu documenti nella tua tesi che su quella strada si è andati avanti anche dopo Mussolini, nell’era della Roma democratica capitale della Repubblica. Perché secondo te?

Abbiamo plasmato intorno all’automobile la nostra città. Nel tempo e con l’abitudine si sono sviluppate delle false mitologie le quali vengono utilizzate come scuse per non cambiare la situazione, ormai alla deriva, della mobilità. Le forze politiche hanno cercato, ovviamente, di rispecchiare in loro stesse questo sentore popolare per ottenere cariche, candidature ed elezioni. Non hanno saputo proporsi come portatrici d’innovazione e di vere soluzioni alternative. Oggi bisognerebbe cambiare mentalità e concentrare gli sforzi economici e politici sulla mobilità, ricostruendo l’immagine della capitale, in Italia e all’estero. In questa maniera anche Roma potrà essere presa come esempio positivo in futuro.

Tu fai anche dei paragoni documentati fra la rete tranviaria di Roma e alcune grandi città europee: Parigi, Copenaghen, Berlino, Vienna, Madrid. Siamo proprio molto indietro. Che fare?

Bisogna fare la cosa più difficile: cominciare, iniziare, dare principio e infine compiere opere solide e non temporanee, sulle quali costruire il futuro della città e delle persone.

Secondo te se l’amministrazione comunale si mettesse di buzzo buono a realizzare la tranvia, da dove dovrebbe cominciare per fare maggiormente rete con le altre linee radiali su ferro che percorrono il quadrante Da Saxa Rubra a Laurentina?

Sebbene l'approfondimento progettuale della mia tesi si concentri sulla parte Nord di Roma e in particolare sull'infrastruttura abbandonata del Viadotto dei Presidenti, credo possa essere strategico iniziare sulla Palmiro Togliatti, realizzando la prima tratta, ovvero Subaugusta – Ponte Mammolo, connettendo metro B, metro A, metro C, FL2 e il trenino FC1 (Termini-Laziali). Queste opportunità che la città non ha saputo e non ha voluto cogliere nel corso del tempo non si riducono solamente a opportunità logistiche e infrastrutturali, ma è soprattutto la possibilità evidente di sfruttare in superficie e fungere da legante tra degli spazi che non sono mai stati pensati in maniera reciproca. Il tracciato del tram può essere un parco in se stesso e connettere un sistema di parchi a scala territoriale.