

DEL NUEVO PLAN DE ROMA Y DE LOS PROYECTOS URBANOS

■ SÍNTESIS

En 1870 Roma se convierte en la capital del Reino de Italia. En 1873 se publica el nuevo plan regulador dentro de las murallas aurelianas. El último plan regulador vigente es el de 1962 propio de una ciudad en plena expansión. El nuevo plan, adoptado por el Concejo Municipal en marzo de 2003, es muy diferente de los precedentes, reconoce la estabilidad de la dimensión demográfica actual de 2,7 a 2,8 millones de habitantes.

Parece necesario establecer algunos principios directores sobre los cuales valorar las diversas propuestas. No es la suma de las pequeñas intervenciones la que puede garantizar la eficacia de la propuesta, sino más bien la claridad de los intentos y la coherencia de la propuesta en su conjunto. Un instrumento, orientado a la organización de las estructuras territoriales resultantes en primer lugar de consideraciones de sustentabilidad ambiental abierta a la proyectación futura y a las ocasiones que concretamente puedan presentarse. Para realizar los servicios públicos y las áreas verdes, el plan prevé el uso de mecanismos de compensación, evitando así enfrentar largos y costosos procesos de expropiación, difícilmente soportables por las finanzas municipales.

Uno de los elementos más interesantes del plan es el siste-

■ ABSTRACT

In 1870, Rome became the capital city of the Kingdom of Italy. In 1873, a new regulating plan is published inside the Aurelian Walls. The last regulating plan in force dates back to 1962 and it is typical of a city undergoing development. The new plan, adopted by the Municipal Council in March, 2003, is very different from former plans; it recognizes the stability of the current demographic dimension from 2.7 to 2.8 million inhabitants.

It seems it is necessary to establish some leading principles in order to value the different proposals. The efficiency of the proposal is not guaranteed by the sum of small interventions, but rather by the clearness of attempts and the coherence of the proposal as a whole. It is a tool aimed at the organization of territorial structures resulting from environmental sustainability considerations and open to future projections and the situations that may arise. In order to develop public services and green areas, the plan foresees the use of mechanisms of compensation, thus avoiding long and costly expropriation processes, which can hardly be supported by municipal finances.

One of the most interesting elements of the plan is the transit system. The plan indicates some alleviating measures such as

Palabras clave: proyectos urbanos, re-calificación, suturar, movilidad

Key-words: Urban Propopsal, re-qualify, to suture, mobility

ma de la movilidad. El plan indica algunas medidas de alivio, como la integración entre las diversas redes autobús y tranvías urbanos, metro, trenes de cercanías o el desarrollo de metros "ligeros" de superficie y ciclovías. El objetivo es de desarrollar un sistema que cubra la totalidad del tejido metropolitano de modo que ningún punto diste más de 500 metros de la red donde no llega el metro. En una ciudad que no crece, el de la recalificación de la ciudad existente se convierte en el problema principal. Se trata, en primer lugar, de recuperar y "suturar" las periferias. El territorio municipal, en vez de ser subdividido detalladamente por zonas, es interesado por tres sistemas: el sistema de asentamiento, el sistema ambiental y el sistema de los servicios y las infraestructuras. Estos nuevos modos caen bajo el nombre, un poco genérico de proyectos urbanos

EL PROYECTO URBANO OSTIENSE-MARCONI: dispuestos a los lados del río Tíber, se trata de promover una recalificación difusa reforzando los "puntos de fuerza" existentes dentro de un parque urbano para caracterizar el área en términos culturales. EL PROYECTO URBANO FLAMINIO: el nuevo plan proponen un barrio rico en nuevos y grandes equipamientos culturales públicos, después de un largo período de sustancial estancamiento (1960-1990). LA NUEVA GRAN ESTACIÓN TIBURTINA: Representará el nodo intermodal de mayor complejidad dentro de la ciudad de Roma. En ella se cruzan los distintos modos de transporte (rueda-rueda, rueda-riel, riel-riel, peatonal-rueda, peatonal-riel, ciclo-riel, etc.). CINCO PROYECTOS ESTRATÉGICOS PARA LA ACCESIBILIDAD Y EL DESARROLLO DEL EUR: Cuenta con unos 200 mil habitantes lo cual determina un rol de City cultural y económica. Se establecen cinco proyectos que marcan una política urbana con una búsqueda de integración: "Conexión sobre rieles con Fiumicino"; "Accesibilidad desde el lado Tíber"; "Alameda urbana de conexión entre los barrios"; "Estacionamientos de transferencia y de destino"; "Islas peatonales y transbordadores eléctricos".

the integration of different bus networks and urban tramways, subway, and trains, or the development of superficial "light" transportation systems and bicycle routes. The goal is to develop a system covering the totality of the metropolitan network so that no point is further than 500 meters from the network the subway does not reach. In a city that does not grow, re-qualifying the existing city is the main problem. First, it has to deal with recovering and "stitching" the outskirts. The municipal territory, instead of undergoing a detailed subdivision by areas, is comprised by three systems: the settlement system, the environmental system, and the service and infrastructure system. These systems are called urban projects:

THE OSTIENSE-MARCONI URBAN PROJECT: It is distributed along the Tíber River; it promotes re-qualification by strengthening the existing "strong points" in the urban park in order to culturally characterize the area. THE FLAMINIO URBAN PROJECT: The new plan proposes a neighborhood with new and big public cultural infrastructures after a long period of stagnation (1960-1990). It will represent the hub with the biggest complexity in the city of Rome. It features different transportation systems (wheel-wheel, wheel-railway, railway-railway, pedestrian-wheel, pedestrian-railway, etc.) FIVE STRATEGIC PROJECTS FOR ACCESS AND DEVELOPMENT OF THE ESPOSIZIONE UNIVERSALE ROMA (EUR): It has 200,000 inhabitants, which gives it the role of a cultural and economic city. Five projects have been established to implement an urban policy and seek integration: "*Railway connection with Fiumicino*," "*Access from the Tiber*," "*Urban tree-lined avenue with connection with neighborhoods*," "*Parking lots for transference and destination*," "*Median strips and electrical ferries*."

■ EL NUEVO PLAN REGULADOR

Para describir así sea sumariamente un nuevo plan urbano es necesario examinar la ciudad a la cual se aplica, o si esto no es posible por razones de espacio —como ocurre en nuestro caso—, intentar al menos entender cuánto han pesado los planes precedentes en la constitución de la ciudad contemporánea. La misma conformación del plan actual refleja las transformaciones ocurridas en la disciplina urbanística: existe una historia de la disciplina que se entrelaza necesariamente con la de la ciudad y ambas deben ser tomadas en cuenta.

En 1870 Roma se convierte en la capital del Reino de Italia. En 1873 se publica el nuevo plan regulador (por lo demás, nunca adoptado oficialmente) que nos restituye la imagen de una ciudad íntegramente encerrada dentro de las murallas aurelianas, en el inicio de una fase de crecimiento constructivo que se aspiraba a que fuera controlada y conformada según los parámetros técnicos y compositivos de la época.

El último plan regulador vigente es el de 1962. También éste restituye la imagen de una ciudad en plena expansión, coherentemente con el comportamiento de los años precedentes. Una estructura hipertrófica sostiene expansiones que deberían llegar a contener 4,5 millones de habitantes en 25 años, más del doble de la dimensión corriente. Hoy sabemos que aquel plan, sin duda valeroso para la época, se apoyaba en presupuestos de carácter fuertemente ideológico. Entre ellos, el crecimiento ininterrumpido de la población a la tasa corriente, la concentración hacia el Este de las nuevas estructuras direccionales, la realización de un sistema controlado de barrios autosuficientes. Y, aunque se anexaba al plan un esquema de desarrollo de la red del Metro, se enfatizaba el reforzamiento de la red vial, comenzando por el famoso “eje equipado”, donde la Autopista del Sol que recorre todo el país desde el norte hasta el sur, entraba directamente a la ciudad para entroncar con el nuevo centro direccional.

Cada plan debe hacer sus cuentas con el precedente. Esto es tanto más cierto en este caso, cuando el precedente tiene 40 años y, en el momento de su adopción, fue saludado como un ejemplo de plan metodológicamente avanzado, resultado de un debate político-disciplinar desarrollado durante toda una década. El nuevo plan, adoptado por el Concejo Municipal en marzo de 2003 pero que todavía no está legalmente vigente, es muy diferente de los precedentes. En primer lugar reconoce la estabilidad de la dimensión demográfica actual como dato permanente al menos durante la próxima década, con una previsión mínima de ajuste de 2,7 millones a 2,8 millones de habitantes. En segundo lugar, aun lamentando la ausencia de un plan estratégico de perspectiva, se ofrece como instrumento de gobierno del territorio dentro de un proceso de toma de decisiones que envuelve todo el abanico de las políticas urbanas, sociales, económicas y ambientales. Un instrumento, en consecuencia, orientado a la organización de las estructuras territoriales, con especial atención a los elementos invariantes, resultantes en primer lugar de consideraciones de sustentabilidad ambiental. A diferencia de los planes precedentes, éste no restituye la imagen de un modelo de ciudad, tanto más cuando la sustancial ausencia de previsiones de crecimiento se transforma en la perspectiva de una recalificación generalizada de la ciudad existente. Es dentro de este cuadro que el plan propone esencialmente líneas guía para las operaciones por venir, responsabilizando a la gestión por la definición de las intervenciones particulares, localización incluida. Leer este plan (cuya eficacia solamente podrá ser evaluada en el futuro) significa antes que nada examinar las características de esas líneas guía y los principios que las inspiran.

El plan está apoyado, como por lo demás es tradicional, por algunas retóricas que sin embargo, en este caso, asumen el rol de indicaciones para las futuras políticas de gestión. Se trata de definir algunas “invariantes” destinadas a caracterizar la acción de la administración pública. La primera es la de las maneras de proceder. Esto significa, en las intenciones de los planificadores,

exigir a los sucesivos programas de recalificación o desarrollo, a menudo vinculados a específicas previsiones financieras o a mecanismos de asociación público-privado, la especificación, sea en términos de organización espacial que de cantidad, de cada intervención. O, en otras palabras, dejar la puerta abierta a la proyectación futura y a las ocasiones que concretamente puedan presentarse. La segunda es la de la "equiparación". Para realizar los servicios públicos y las áreas verdes, el plan prevé el uso de mecanismos de compensación, evitando así enfrentar largos y costosos procesos de expropiación, difícilmente soportables por las finanzas municipales. Un tercer elemento es el de la "coplanificación". Esta consiste en activar la colaboración de todos los entes que operan sobre el territorio -sean electos o no- antes (y no después) de asumir iniciativas de transformación. La última es la de la participación ciudadana, que puede considerarse lanzada justamente con la difusión capilar de los documentos del plan.

La memoria descriptiva del plan indica, un poco desordenadamente, algunos "principios" en los cuales debería inspirarse. Algunos son del todo aleatorios, como la "dimensión metropolitana". En realidad Municipio, Provincia y Región, hasta hace dos años gobernados por la misma coalición de centro-izquierda, no lograron coordinar sus planes: es difícil pensar que ello pueda ocurrir ahora, cuando la Región, el ente que ha sustituido al Estado en el gobierno del territorio, está controlada por el centro-derecha. O el que se refiere al "derecho de acceso a la vivienda", en ausencia de programas concretos de inversión en construcción social. Más realista en cambio aparece el de la sustentabilidad, si bien ésta pareciera reducirse esencialmente a las distintas formas de tutela de los espacios abiertos: parques, áreas agrícolas, áreas fluviales, villas históricas, verde público y verde privado. Aquí realmente el plan desarrolla una extraordinaria cantidad de elementos naturales, tales como para poder calificar la ciudad futura como una de las más "verdes" de Europa. La tradición local de gestión de los espacios abiertos no es sin embargo de las más confiables, ni está claro cómo efectivamente tanta cantidad de espacios públicos pueda ser mantenida en condiciones de eficiencia y seguridad sin una programación innovadora de los recursos necesarios. El todo está comprendido en una llamada "red ecológica", en la cual se insieren las diferentes componentes del sistema ambiental, comprendida una gestión sustentable de los recursos naturales, de los desechos, de las contaminaciones.

Uno de los elementos más interesantes del plan es el sistema de la movilidad. Si bien falta por ver cuánto podrá ser efectivamente realizado en el próximo decenio, algunas operaciones ya han sido puestas en marcha. El plan parte del reconocimiento del retardo existente en la infraestructura de transporte de la ciudad, particularmente aquella en sede propia. Roma es, entre las grandes ciudades europeas, la que registra la distribución más desfavorable entre transporte público y transporte privado. Hoy el transporte público no cubre más del 30% de los viajes: el objetivo, por lo demás bastante modesto, es el de llegar a 48% en el mediano-largo plazo. Considérese también que la mayor parte del transporte público es cubierta por autobuses, cuya eficiencia está fuertemente condicionada por la congestión del tráfico. A las condiciones ya críticas del tráfico se suma la emergencia de la contaminación, que algunas veces obliga al Alcalde a limitar e incluso prohibir completamente el tráfico privado durante aquellos días en los cuales la calidad del aire cae por debajo de los límites establecidos por la ley nacional, como ocurrió otra vez en febrero de 2004. El plan indica algunas medidas de alivio, como la integración entre las diversas redes -autobús y tranvías urbanos, metro, trenes de cercanías- o el desarrollo de metros "ligeros" de superficie y ciclovías. El compromiso mayor, que por lo demás la ciudad no puede afrontar sin una participación del gobierno central, es el de desarrollar la red del metro y en general la de transporte masivo sobre rieles, incluyendo también los trenes de nivel (¿alcance?) metropolitano y regional. Para ello el plan declara que el objetivo es de desarrollar un sistema que cubra la totalidad del tejido metropolitano de modo que ningún punto diste más de 500 metros de la red. Lo que ha dejado perplejos a cuantos observan que, sobre los documentos gráficos, las dos expansiones mayores -asentamientos mixtos comerciales y residenciales en el norte y en el sur- no son servidas por la red (futu-

ra) del metro. Es verdad sin embargo que, al menos donde no llega el metro, se prevén corredores dedicados (de uso exclusivo para buses), donde los medios públicos deberían tener -como sucede en un número cada vez mayor de ciudades europeas y no europeas- la prioridad absoluta. Un capítulo importante es el del anillo ferroviario que ahora se completa en torno a la capital. Es el resultado de una nueva colaboración entre el ente local y las Ferrovías del Estado (también éstas transformadas en sociedad de derecho privado y más interesadas que antes en las sinergias posibles) que prevé la integración entre los diversos modos de transporte colectivo. Además, la realización del sistema de alta velocidad (sobre recorridos largos) y de líneas de empalme (*bretelle di collegamento*) prevén la liberación del nodo ferroviario romano de gran parte del tráfico de paso y su desplazamiento de la estación principal de Termini, que es terminal, a la estación Tiburtina, que es de tránsito. Por cuanto se refiere a la red vial, el plan prevé completar el sistema reticular superando las cuñas verdes (de las cuales por fortuna hasta ahora ha disfrutado la ciudad) con túneles, puentes, puentes peatonales y sustituyendo con pasos subterráneos los tramos de autopistas presentes en el tejido urbano. La nada noble tradición de las administraciones pasadas, las reales dificultades ligadas a una estrategia de la movilidad que apuesta mucho a intervenciones externas a la municipalidad y también el grado de detalle con que se presentan los programas viales podrían inducir a sospechar que tan buenos propósitos terminen reduciéndose sobre todo a intervenciones sobre la red de calles; sin embargo, el peso incluso político que ha adquirido la emergencia ambiental permite esperar que ésta sea la ocasión favorable para una transformación radical de la movilidad en el área romana.

En una ciudad que no crece, el de la recalificación de la ciudad existente se convierte en el problema principal. Se trata, en primer lugar, de recuperar y "sutar" las periferias. Más allá del núcleo histórico y de la ciudad compacta construida en la primera mitad del siglo XX, se extiende la ciudad de la especulación inmobiliaria, de la construcción pública y de la construcción ilegal, constituidas fragmentariamente en el tiempo, malamente conectadas al conjunto del sistema urbano, carentes de servicios y a menudo también de aquellos espacios públicos tan necesarios a la vida civil cotidiana. El plan se refiere a numerosos estudios que identifican la existencia de centenas de "microciudades", significando con esto volver a dar o reconocer elementos de identidad local que puedan sustentar la acción de rescate urbanístico. Aquí se aplicarán los "planes integrados" y las estrategias de equiparación, con lo cual se persigue interesar a los operadores privados, conjugando sus intereses propios con obras de sustancial mejoramiento del espacio público, todo ello con la supervisión de los municipios locales. Se trata de procedimientos mucho más rápidos que los tradicionales, favorecidos por la orientación del plan que privilegia la noción de "tejido" por sobre la de zona.

El territorio municipal, en vez de ser subdividido detalladamente por zonas, es interesado por tres sistemas: el sistema de asentamiento, el sistema ambiental y el sistema de los servicios y las infraestructuras. Entre estos, el más innovador es el sistema de asentamiento. Éste se articula en diversos subsistemas. El primero, la ciudad histórica, amplía el tema hasta incluir también, en términos temporales, monumentos o partes de ciudad del siglo XX de valor particular; en términos espaciales, se extiende a todo el territorio municipal, utilizando precisamente los signos de la historia difundidos en el área para reforzar los elementos de identidad local en torno a los cuales recalificar el contexto. El segundo, la ciudad consolidada, es el de la ciudad construida mayormente durante los siglos XIX y XX, según las normas vigentes que han dado lugar a un tejido urbano sustancialmente compacto (que comprende el verde privado) y donde las eventuales acciones de reconstrucción o de terminación seguirán la misma normativa. El tercero, la ciudad a reestructurar, es sobre todo la de los bordes urbanos, donde un proceso edificatorio a menudo incompleto u originalmente ilegal ha determinado la formación de asentamientos incoherentes, a menudo carentes de servicios y totalmente desprovistos de identidad, donde la presencia simultánea de áreas industriales más o menos abandonadas, almacenes y vacíos urbanos determinan una imagen general de degradación. El cuarto, la ciudad de la transformación, es el de nueva construcción. El último es el de las nuevas centralidades urbanas y metropolitanas, para las cuales el plan indica los

elementos característicos en fichas ad hoc. El sistema ambiental es el de las aguas, los parques, las áreas agrícolas. El sistema de los servicios y las infraestructuras está organizado de manera de poder satisfacer los estándares urbanísticos a nivel local y urbano privilegiando el concepto de "red ecológica", cuyo elemento guía es la sensibilidad ambiental.

Un nuevo plan entonces, al menos en las intenciones, que sin embargo nace de la experiencia, madurada durante los últimos años, de nuevos modos de actuar concretamente en las operaciones de transformación y recalificación de la ciudad. Esto nuevos modos caen bajo el nombre, un poco genérico y omnicompreensivo, de proyectos urbanos. A continuación presentamos algunas fichas resumen de actuaciones en curso englobadas en el título genérico de proyectos urbanos.

El Proyecto Urbano Ostiense - Marconi

El Proyecto Urbano interesa a los más de 115.000 habitantes de los barrios Ostiense y Marconi, dispuestos a los lados del río Tíber, en el tramo que va desde el Puente de la Industria hasta Valco San Paolo, y a lo largo de la alameda Marconi y la avenida Ostiense, ejes congestionados en cuanto conexión entre el centro histórico y la zona del EUR. En el paisaje urbano permanecen difusas preexistencias de arqueología industrial de notable valor histórico y ambiental -Matadero, Gasómetro, estructuras portuarias, antigua fábrica Mira Lanza, antiguo Mercado General, central eléctrica Montemartini- insertas hoy en un contexto urbano degradado, carente de una red vial coherente. La finalidad del Proyecto Urbano, dentro del nuevo Plan Regulador, es la creación de una "centralidad urbana", el reconocimiento de la nueva realidad de los dos barrios que han dejado de ser periféricos, en los cuales realizar servicios de rango urbano superior. Se trata de promover una recalificación difusa reforzando los "puntos de fuerza" existentes: accesibilidad al transporte sobre rieles, presencia de lugares ricos en memoria e identidad, definitiva implantación de las sedes universitarias de Roma Tres. Las operaciones de recuperación de las arquitecturas industriales, la inserción de otras nuevas, asociadas a una mayor accesibilidad, la capacidad sugestiva del rescate del gran gasómetro, símbolo de la Roma moderna, significan el cambio de calidad de todo el ámbito.

La primera versión del Proyecto Urbano, aprobada en diciembre de 1999, fue actualizada recientemente y aprobada en febrero de 2003 por el Concejo Municipal, previéndose intervenciones como las siguientes: en el área industrial Italgas con frente sobre el Tíber surgirán la Ciudad de la Ciencia, parcialmente inserta en el gran Gasómetro de 114 metros de altitud, que será su símbolo, y la biblioteca central de la Universidad Roma Tres, todo dentro de un parque urbano. Conjuntamente con el museo ya en operación en la antigua central Montemartini, estos nuevos servicios contribuirán a caracterizar el área en términos culturales. Un puente peatonal, el Puente de la Ciencia, resultado de un concurso, unirá el complejo de la Ciudad de la Ciencia al previsto sobre la margen derecha del Tíber, en el área de la antigua fábrica de jabones Mira Lanza, de unas 9 hectáreas, inutilizada desde hace más de veinte años. Es el lugar donde ya se dio inicio a las actividades del Teatro India, el segundo teatro municipal; la operación completa de recuperación dotará al teatro de tres salas, dos de las cuales con 300 butacas y, en el área frente al edificio recuperado, un teatro al aire libre de unos 500 puestos. Sobre la misma área se realizarán además un parque público de unas dos hectáreas, una Casa del Estudiante para 600 universitarios y un sistema de servicios privados, predominantemente de tipo hotelero.

La localización de las sedes de la Universidad Roma Tres a lo largo de la avenida Ostiense y en el área de Valco San Paolo refuerza la recalificación de todo el sector urbano. Se trata de una universidad difusa en el barrio, realizada predominantemente a través de la recuperación de edificios abandonados; la superficie total supera las 22 hectáreas con un volumen de construcción de 900 mil metros cúbicos, de los cuales más del 60% corresponde a la recuperación de lo existente.

En realidad la hipótesis de transformación adelantada por la Universidad se fundaba sobre acciones más radicales de control ambiental, del tráfico y de reorganización urbana, sobre la base de algunos principios que, por su valor metodológico, conviene recordar:

Parece necesario establecer algunos principios directores sobre los cuales valorar las diversas propuestas. Se sobreentiende que principios y propuestas se influyen mutuamente: sin embargo es importante que no se anulen mutuamente. En otras palabras, no es la suma de las pequeñas intervenciones la que puede garantizar la eficacia de nuestra propuesta, sino más bien la claridad de los intentos y la coherencia de la propuesta en su conjunto, que también debe ser legible en sus partes. Esto no significa construir un proyecto no negociable: es más, así es posible enfrentar una eventual negociación pero conociendo la entidad de lo que se juega. Como primera hipótesis pueden enumerarse algunos temas-objetivo sobre los cuales centrar nuestra atención:

1. La calidad ambiental, el río, las islas residenciales.
2. La movilidad, el transporte público sobre neumáticos, el transporte público sobre rieles, la movilidad privada.
3. Las señales de la historia, las manufacturas más importantes (o sus partes).
4. La relación ciudad-barrio-grandes equipamientos, la universidad, los equipamientos deportivos, los equipamientos culturales.

Sobre cada uno de estos temas parece oportuno identificar "tesis" en las cuales inspirar indicaciones específicas de actuación que no sólo nos son solicitadas sino que además son las únicas que dan legitimidad a los principios.

De aquí nació la hipótesis de asegurar una permeabilidad que vinculase el área ostiense al río, un nuevo diseño del tráfico para eliminar los cruces a lo largo de la avenida Ostiense, el diseño de un área peatonal equipada, única en la ciudad por su dimensión, que sirviese para el relanzamiento de todo el sector. Algo sin embargo ha quedado también en el plano municipal. Para garantizar la inserción de los nuevos servicios sin recargar más el tráfico, el Proyecto Urbano prevé intervenciones de gran vitalidad como las nuevas marginales del Tíber, parcialmente subterráneas, y la construcción de dos puentes vehiculares sobre el río y sobre la línea ferroviaria Ostia Lido-Roma para la prolongación de la circunvalación Ostiense hasta las marginales del Tíber. Estas intervenciones consentirán la recalificación de la avenida Ostiense y de la alameda Marconi, por medio del rediseño del ámbito de la calle e intervenciones de arreglo urbano para ofrecer espacios peatonales y canales dedicados para el transporte público.

El Proyecto Urbano Flaminio

Con el Nuevo Plan Regulador el Foro Itálico y el meandro del Tíber que comprende el barrio Flaminio pasan a ser parte de la Ciudad Histórica. Se trata de un acto importante que reconoce los valores históricos, arquitectónicos y culturales de un sector con gran densidad de obras de arquitectura, rico en hitos naturales y que atraviesa una significativa fase de transformación después de un largo período de sustancial estancamiento (1960-1990). El Plan Regulador de Roma se propone gobernar el conjunto de estas transformaciones dentro de un programa urbano unitario; un instrumento flexible, a través del cual prefigurar no sólo un ordenamiento, sino además un sistema de normas, concertaciones, planes y proyectos que faciliten la coordinación y el control de las transformaciones de esta área de la ciudad que comprende el sector Flaminio en su totalidad, desde Porta del Popolo hasta la Plaza de Ponte Milvio, además del área de la Villa Olímpica y del Auditorio al Este y el Foro Itálico al Oeste. Una programación y dirección de las transformaciones en el área que prevea fases de corto, mediano y largo plazo, y que debe garantizar a este cuadrante urbano un desarrollo equilibrado donde los nuevos equipamientos correspondan ante todo a una

mejor calidad de vida para los muchos ciudadanos que viven en esta parte de ciudad. Las áreas adyacentes a la Villa Olímpica, el nuevo Auditorio, las instalaciones militares de la avenida Guido Reni, Plaza Mancini, representan importantes recursos de propiedad pública a escasos centenares de metros de Plaza del Popolo que ya hoy son objeto de una importante y atenta recalificación; si a ello se agrega el pulmón de Monte Mario, Villa Glori y Villa Balestra con sus esperones de toba volcánica de gran impacto visual, y las áreas verdes de la Villa Olímpica y de las riberas del Tíber, se entiende la amplitud y diversidad de los recursos ambientales y urbanos disponibles. En los últimos años, nuevos e importantes equipamientos públicos se han sumado a los culturales y deportivos ya existentes: el Auditorio, la nueva plaza de la Farnesina, la recalificación de las áreas de juego adyacentes a plaza Grecia. Otras se realizarán pronto: el Nuevo Centro para las Artes Contemporáneas, el nuevo Puente de la Música, las instalaciones universitarias u otras funciones de tipo museístico en el área de los cuarteles. El sector urbano al Norte de Plaza del Popolo se va configurando finalmente como el área de Roma caracterizada por los equipamientos culturales y arquitectónicos contemporáneos más importantes: un ámbito con características de relevancia citadina y nacional. Las indicaciones estratégicas del nuevo PRG, principalmente contenidas en las tablas del "Ámbito de programación estratégica Flaminio-Foros-EUR" y en la de "Sistemas y Reglas" identifican los principales ámbitos urbanos y los ejes a recalificar, los ámbitos de valorización, los parques y las áreas bajo tutela; el mapa de la calidad especifica el carácter y los valores de este sector de la nueva ciudad histórica para el cual se ha previsto un fuerte reforzamiento del transporte público, tanto con las estaciones Guido Reni y Auditorio de la línea C del metro como con la previsión de un nuevo corredor de transporte público que conectará la estación Ottaviano, de la línea A del metro, con el Foro Itálico, el Puente de la Música, la avenida Guido Reni y el Auditorio hasta empalmar con el tranvía actual de la alameda Regina Margherita.

El nuevo plan y, en cascada, el Proyecto Urbano Flaminio, proponen un barrio rico en nuevos y grandes equipamientos culturales públicos y, al mismo tiempo, menos afectado por el tráfico automovilístico privado que se desplazará más al Norte donde ya está en construcción el Pasaje del Noroeste. A una escala más detallada, las principales intervenciones previstas son:

- La recalificación del eje histórico de la avenida Flaminia como directriz predominantemente peatonal y ciclistica, además de tranviaria, redimensionando y racionalizando la circulación de vehículos privados de modo de poder disponer de nuevo de un paseo de ingreso a Plaza del Popolo y a Campo Marzio.
- La recalificación de las áreas verdes y los servicios públicos de la Villa Olímpica y del Foro Itálico.
- La conexión de la directriz ambiental de Monte Mario-Villa Glori y la realización del boulevard Guido Reni, De Coubertin, Puente de la Música.
- La utilización del área de Plaza Mancini como indispensable recurso de verde y estacionamientos al servicio de todo el meandro del Flaminio.
- Una especial atención a la recalificación de muchos espacios públicos actualmente descuidados u obsoletos.

La nueva gran estación Tiburtina

La Nueva Estación Tiburtina representará el nodo intermodal de mayor complejidad dentro de la ciudad de Roma. Un área de unas 92 hectáreas, en dos tercios propiedad de las Ferrovías del Estado y el resto casi íntegramente de propiedad municipal, será transformada en un recinto urbano con nuevas estructuras viales, estacionamientos, plazas, parques, y servicios públicos, instalaciones direccionales y servicios del sector terciario, integrados con la ampliación de la estación ferroviaria destinada a convertirse en el nodo de transferencia más importante de la red de movilidad urbana, nodo nacional e internacional de la alta velocidad.

En ella se cruzan los distintos modos de transporte (rueda-rueda, rueda-riel, riel-riel, peatonal-rueda, peatonal-riel, ciclo-riel, etc.) y, en el interior de cada modo, distintas tipologías: tren, tren de alta velocidad, metro, ferrocarril de cercanías; transporte sobre neumáticos privado, público, público urbano, público extraurbano, etc. El gran nodo intermodal fue concebido desde el inicio como una nueva ocasión de gran arquitectura en la metrópoli e imaginado como un conjunto de espacios de interconexión para una multiplicidad de redes (peatonal, metropolitana, ferroviaria, automotriz pública y privada) y de una multiplicidad de funciones.

El nuevo ordenamiento del área de la estación ferroviaria Tiburtina constituye así la síntesis de un proceso de planificación y programación notablemente complejo, caracterizado por la secuencia de una serie de actos y acuerdos entre las instituciones involucradas desde 1994. El programa urbanístico se propone:

- El reordenamiento de toda el área y la creación de una nueva centralidad urbana de recalificación de todo el ámbito comprendido entre Pietralata, Tiburtina y Nomentana con la inserción, en el área de la trinchera ferroviaria, de una nueva estación puente. Semejante rol se reafirma con la decisión de colocar el baricentro de este importante nodo de intercambio sobre una base artificial encima del haz de rieles, hacer accesible el nodo estación desde dos frentes Pietralata al Este y Nomentano al Oeste, potenciar las conexiones peatonales hasta Pietralata, insertar funciones de alto estándar y servicios de interés urbano (direccionales, terciarios, servicios comerciales, recreacionales, culturales y hoteleros para un total de 540 mil metros cuadrados y unos 32 mil metros cuadrados de servicios de estación) complementarios al sistema limítrofe de Pietralata.
- El rediseño y reordenamiento de la trama vial, cuyo efecto será la reducción de importancia de la actual tangencial y la recalificación del eje vial y alameda urbana, la demolición del sistema de distribución del tráfico en plaza Tiburtina, la realización de la nueva Circunvalación Interna, parcialmente en trinchera y parcialmente cubierta por la vialidad de acceso a la nueva estación y por los estacionamientos.
- La recalificación ambiental de plazas y espacios públicos, sobre todo la plaza del lado Nomentano, con la incorporación de estacionamientos de transferencia subterráneos y la realización de la nueva estación de autobuses de las líneas urbanas, regionales e inter-regionales.
- La creación de un sistema de parques urbanos de unas 10 hectáreas, equipados con funciones recreativas y servicios públicos de tipo social y cultural.

El proyecto de la Nueva Estación Tiburtina determina una nueva centralidad urbana y es la ocasión para conectar físicamente dos barrios históricamente separados a causa, justamente, de la ferrovía. La gran Galería peatonal construida sobre el puente ferroviario, no sólo caracteriza la nueva estructura como Estación-Puente, sino que será además una gran avenida urbana que enlazará los barrios Nomentano y Pietralata.

Una ocasión para dotar a la ciudad de una nueva gran infraestructura, pero también un momento de recalificación ambiental que consentirá al barrio Nomentano un disfrute más fácil del gran Parque Urbano de Pietralata. La misma Galería Puente se concibe como estructura ecosustentable a través de la adopción de tecnologías experimentales. La Nueva Estación se enfrenta además con la tradición de las grandes obras de arquitectura civil que identifican el territorio y la implantación del nuevo barrio Nomentano, tales como el edificio de correos de Mario Ridolfi en Plaza Bolonia, que supo conjugar acero y vidrio con la arquitectura ya existente y que se remonta a inicios del siglo XX. Un poco más lejos está la manzana futurista de vivienda realizado por De Renzi en la Alameda de las Provincias en los años treinta.

El proyecto de la nueva estación se ha desarrollado en el respeto integral de las previsiones urbanísticas del Plan de Ordenación de Pietralata, instrumento urbanístico ejecutivo, expresión de un pacto entre los actores institucionales y locales presentes en el territorio y que guía la conexión del haz de redes que convergen en el gran nodo de la Nueva Estación Tiburtina con los contextos locales.

El Plan de Ordenación está orientado a la recuperación urbanístico-arquitectónica y ambiental del territorio de Pietralata, privilegiando una estrategia de recalificación global, tanto a través de la proposición de intervenciones de complemento como de la proyectación de los espacios vacíos y de las conexiones viales faltantes a través del trazado de un tejido verde continuo. La implantación urbanística de conjunto adquiere una identidad que se percibe a través de una sucesión de eventos arquitectónicos, las alamedas, las plazas, los jardines, las rutas peatonales, el parque. Las nuevas estructuras direccionales pasan a ser parte de este sistema en algunos lugares significativos y adquiere relieve especial la estrecha relación entre las dos áreas (Tiburtino-Pietralata) tanto por la vialidad local y de paso como por los equipamientos de estacionamiento, la organización de la plaza y la continuidad determinada de los espacios verdes.

Cinco proyectos estratégicos para la accesibilidad y el desarrollo del EUR

Hoy el EUR tiene unos 11 mil habitantes (apenas el 7% de la circunscripción) y poco más de 40 mil empleados (el 60% de la circunscripción). En las horas pico lo atraviesan 6 mil vehículos con destino al centro de la ciudad, entran 21 mil en el E42 mientras, simultáneamente, salen 10 mil. Son cerca de 10 mil los vehículos que se detienen en el área del E42 y, en su mayoría, parquean en los estacionamientos y a lo largo de las calles. Sobre el lado Este del pentágono del E42, a lo largo de la vía Laurentina, se concentra la mayor parte del tráfico proveniente de los barrios del entorno inmediato (Villaggio Giuliano, Torino, Laurentino, Cecchignola, Decima).

En el transcurso de los años la red vial y, en general, el sistema infraestructural de conexión del EUR con las áreas urbana y metropolitana ha permanecido sustancialmente inmodificado. En los últimos meses se ha dado inicio a una intensa actividad de programación que apunta a una acentuación del rol de excelencia del EUR en el campo de la oferta cultural y del mundo empresarial, a los cuales se pretende ofrecer un lugar altamente equipado y representativo. La construcción del centro de congresos, el museo del audiovisual y el multimedia son solamente algunas de las decisiones que apuntan en esa dirección y que se suman a los polos museísticos ya existentes en el EUR. Al mismo tiempo, las áreas inmediatamente colindantes con el E42 son objeto de expansión y terminación. Se calcula en más de 2 millones de metros cuadrados la superficie bruta (residencial y no residencial) programada o en ejecución. En algunos casos, como en la zona de Castellaccio, los cerca de 200 mil metros cuadrados de superficie bruta de pavimento para 800 mil metros cúbicos se localizan en contacto inmediato con el perímetro del EUR.

Desde sus orígenes al E42-EUR se le atribuyeron una serie de significados simbólicos que iban mucho más allá de su simple rol urbanístico. Significados que conocerán una evolución marcada por una fuerte discontinuidad vinculada a las profundas transformaciones políticas de la nación. Pero si por una parte, en relación al valor simbólico de tales operaciones, se verificará un corte neto en el período a caballo de la segunda guerra mundial, por otra sus roles urbanísticos se aproximarán y se asomarán al escenario de la historia según el alternarse de los acontecimientos y las vicisitudes de las políticas urbanas de la capital.

La idea, nacida hacia 1935, de celebrar en Roma una Exposición Universal en 1941 tenía una serie de significados precisos, definidos por los aparatos del régimen y Mussolini en persona. La misma elección de la fecha no era casual: el evento debía servir para celebrar los veinte años de la marcha sobre Roma.

El rol político de la manifestación era igualmente preciso: con la decisión de acoger una manifestación expositiva de carácter internacional, el fascismo quería demostrar sus intenciones pacíficas en la esfera de la política exterior.

El rol urbanístico del nuevo barrio a realizarse en la zona Sur de Roma tenía una misión igualmente definida: habría debido señalar el inicio de la auspiciada expansión de Roma hacia el mar, propugnada por el mismo Mussolini desde 1925, en la época de la instalación en el Campidoglio del primer Gobernador de Roma.

Su carácter proyectual conocerá la evolución desde una primera sugestión fantasiosa que preveía una Exposición hecha de edificios futuristas inmersos en el verde de la campiña romana, vinculada a un partido urbanístico de expansión hacia el mar a través de urbanizaciones satélites, hasta un más acentuado carácter monumental de su ordenamiento urbanístico y de sus arquitecturas, ligado a la definitiva elección de una expansión compacta de la ciudad, de la cual el E42-EUR habría debido ser el punto de apoyo representativo.

Al tema recurrente del significado simbólico y político, se acompaña el de su rol urbanístico: durante los años cincuenta y sesenta, el barrio de la exposición se convertirá en el nodo central del debate entre derechas e izquierdas respecto a la directriz de la expansión de Roma. En efecto, el barrio del EUR será visto alternativamente como ocasión para el despegue definitivo de la expansión de la ciudad hacia el mar o como terminal meridional del sistema de centros direccionales orientales ligados a la expansión hacia el Este.

Otros temas, en cambio, tendrán fortunas diversas: el rol de la avenida Imperial -luego Cristoforo Colombo- que en la intención original de Piacentini debía representar la conexión de carácter monumental entre la ciudad y el EUR, conocerá, por ejemplo, un redimensionamiento neto en la posguerra. Una propuesta proyectual de finales de los años cincuenta, la destinación del PRG del 62 como zona direccional y un "plan cuadro" a comienzos de los noventa serán los únicos, esporádicos intentos de reanudar los viejos hilos rotos de la historia.

Otros temas más, como la relación entre el EUR y el río, entre el EUR y el sistema de la vía del Mar y de la Ostiense, bien estudiados en las hipótesis originales, serán incluso abandonados del todo en la posguerra. En cambio, nuevos temas asoman en el horizonte del nuevo panorama metropolitano. Temas ya presentes embrionariamente en las hipótesis de planificación de inicios de los años cuarenta y que son la directa consecuencia de éstas. Son estos los temas relacionados con el desarrollo de las grandes urbanizaciones en torno al EUR y al correspondiente sistema de accesos y conexiones.

La relación entre el EUR y la dimensión metropolitana de un lado y aquella entre el E42 y los barrios planificados y construidos en el entorno inmediato constituyen, como la reconstrucción de los hechos y de los acontecimientos reportados más arriba atestiguan, dos temas constantes del debate. Qué hacer con el EUR es una pregunta que atraviesa íntegramente todas las opciones urbanísticas de la Roma de posguerra. Hoy, el rol de la dimensión metropolitana del EUR y de su reconocibilidad funcional pero, sobre todo, de su excepcionalidad, parece haber encontrado una respuesta. La próxima construcción del centro de congresos Italia, la decisión de transformar el Palacio de la Civilización del Trabajo en Museo del audiovisual, prefiguran un rol de polo cultural, conjugado con la presencia de centros direccionales de importantes empresas privadas y públicas, determina un rol de *City* cultural y económica. La transformación del Ente en EUR s. p. a. ha determinado, probablemente, una aceleración de los tiempos y ha hecho asumir al ente un rol dinámico y catalizador, capaz de transformar las hipótesis en opciones concretas.

El otro tema, el de la relación entre el E42 y la ciudad que creció a su alrededor, se ha hecho, con el tiempo, cada vez más importante. Respecto al tema anterior, éste tiene consecuencias inesperadas destinadas a cambiar el significado mismo del EUR y a colocar su excepcionalidad en un nivel diferente, que no es ya el del barrio (expositivo primero, de la cultura ahora), sino en el de la definición de un centro de una ciudad de unos 200 mil o 300 mil habitantes.

En el plan regulador general propuesto el área del E42 se identifica como integrante de la ciudad histórica. En efecto, como se ha dicho, el planteamiento del plan quiere superar el concepto de centro histórico extendiéndolo hacia aquellas partes de la ciudad, también las del siglo XX, cuyas características de tejido urbano y edificatorio son reconocibles y merecedoras de conservación. Por ello la disciplina de las transformaciones ya no se conduce según criterios de zonificación sino según los distintos niveles de transformación física y funcional reconocidos como compatibles con el principio de mantener (y en algunos casos de recuperar) el reconocimiento tipológico de la construcción. La identificación de los diferentes tipos de tejido edificatorio ha permitido definir de manera sistemática los diversos niveles de transformación.

Todas las áreas y los edificios construidos para la exposición de 1942, comprendidos los principales ejes viales, entre ellos parte de la Cristóforo Colombo, son identificados por las normas como "Hitos arquitectónicos y urbanos". Para estos tejidos las normas dictan:

- La conservación de los caracteres peculiares, histórico artísticos, tipo-morfológicos, formales y arquitectónicos de los edificios.
- La valorización de los elementos formales, arquitectónicos y decorativos, de las visuales y de los espacios públicos para los cuales se prevé la posibilidad de redactar planes especiales.

En lo concerniente a los usos, se permiten actividades comerciales de superficie inferior a 250 metros cuadrados sólo si están dentro de las estructuras museísticas y de exposición (librerías, bares, restaurantes, etc.). No se permiten equipamientos para espectáculos de dimensiones superiores a los 500 metros cuadrados y están expresamente prohibidos los centros comerciales.

Las áreas y los edificios objeto de realización sucesiva en el respeto del plan original se identifican como "tejidos de expansión novecentista de implantación moderna y unitaria". Para estas áreas las normas permiten mayores niveles de transformación respecto a las precedentes, limitados al tratamiento de las plantas bajas donde son posibles incrementos limitados de volumen para la inserción de nuevas utilidades. Finalmente la tercera categoría de tejido identificada es la denominada "tejidos de expansión novecentista con parcelamiento edificatorio puntual", que se refiere a la parte de viviendas unifamiliares de la zona sur del E42. Las normas del plan disciplinan esencialmente la conservación de los caracteres peculiares del tejido edificatorio comprendidos los espacios abiertos no edificados. Estos últimos pueden ser destinados a verde equipado. Son posibles transformaciones edificatorias como la reestructuración y la sustitución de edificios como consecuencia de intervenciones de recalificación de algunos lugares nodales del tejido (cruces, plazas, plazoletas). Es posible demoler y disponer de otra manera en la parcela los cuerpos de fábrica accesorios que obstruyen los espacios abiertos, incluso para la realización de estructuras comerciales o artesanales. En lo referente a la utilización, también aquí es posible un amplio espectro de usos entre los cuales el hotelero, con la única limitación de las actividades comerciales con superficie superior a los 2.500 metros cuadrados.

Se dictan prescripciones adicionales respecto a ciertas partes del tejido edificatorio y sobre todo a los espacios verdes según las distintas clasificaciones establecidas en el plan.

En su conjunto, las prescripciones del plan sugieren un comportamiento fuertemente marcado por la conservación no sólo de los edificios sino de la implantación urbanística del barrio. Limitaciones que se mantienen, en lo que se refiere a los usos, sólo en relación a los hitos arquitectónicos y que en cambio son más flexibles en los demás tejidos identificados, por lo cual no es indispensable mantener tanto el uso residencial (en los casos en los cuales sea mantenido) de las viviendas unifamiliares como el tipo edificatorio aun cuando se las transforme en estructuras hosteleras.

La población residente dentro de los límites de la XII circunscripción muestra cómo ha cambiado el cuadro de referencia entre el EUR y el territorio. Frente a un incremento poblacional de unos 100 mil habitantes en los últimos treinta años, el EUR ha visto una reducción de la población residente de poco más de 13 mil habitantes a poco más de 11 mil (-15%). En los últimos treinta años el peso residencial del EUR, en relación a la circunscripción, ha pasado de 21% a poco menos de 7%.

Los datos ponen en evidencia una condición imprescindible en el desarrollo del EUR: el de ser cada vez más el centro de una de las municipalidades de Roma que cuenta con unos 200 mil habitantes. La búsqueda de una integración no se plantea ya como una elección sino que ella es, hoy por hoy, una condición ineludible.

Al mismo tiempo sin embargo se mantienen, incluso en muchos aspectos se refuerzan, los factores de distinción, de excepcionalidad del EUR respecto al contexto urbano y del barrio. El primer dato es el de la relación entre residentes y empleados. El total de empleados (los datos son todavía los del censo de 1991) es de poco más de 40 mil y representa casi el 60% de la circunscripción. Un dato que, confrontado con el de los residentes, nos da casi cuatro empleados por cada residente. Una tasa de especialización muy superior a la del centro de Roma, donde el dato es más o menos de 1 a 2. Una excepcionalidad (unicidad) que se suma a la fuerte identidad estética y simbólica de su escena urbana.

Los datos de los desplazamientos sistemáticos a nivel municipal evidencian que, respecto a 1981, los viajes con destino al interior del Municipio de Roma han crecido en 12%, mientras los de origen interno con destino externo han crecido en 30% y los viajes provinciales con origen y destino externo a Roma han aumentado en 47%. Se registra en consecuencia un fenómeno de difusión y sub-urbanización de los flujos que cambia la percepción, todavía hoy muy difundida, de flujos unidireccionales desde el exterior hacia el centro de la ciudad. Esta valoración, referida a la realidad metropolitana en su conjunto, es aún más cierta en el caso del EUR.

Los datos y los levantamientos efectuados pueden asumir un significado relativo, pero tienen el valor de poner en evidencia uno de los problemas principales que, incluso intuitivamente, puede atribuirse al área del EUR: la insuficiencia de la red vial. Insuficiencia no sólo de la sección de las vías respecto a la carga, sino insuficiencia (y en muchos sentidos ausencia) de una red vial de nivel urbano (interbarrios) en grado de tejer funcionalmente los diversos barrios edificados en los últimos treinta años. Barrios dotados de una óptima y a menudo sobredimensionada red vial interna que sin embargo se cierra en su mismo interior. Un déficit que pone en crisis el funcionamiento urbano, que provoca bajísimos niveles de calidad de vida y que subraya la urgencia de encontrar una solución a la demanda de movilidad local más que a la de paso.

El primer proyecto: *"Conexión sobre rieles con Fiumicino"*. El proyecto resuelve la conexión entre el EUR y el sistema ferroviario de nivel metropolitano concretando una posibilidad directa de acceso al EUR desde el aeropuerto internacional Leonardo da Vinci. Se propone transformar el previsto ramal de la línea MB2 hacia Torino-Spinaceto, en un metro propiamente dicho a conectar con

la otra margen del Tíber, donde se realizaría, en la estación Newton, una intersección con la FMT. El nuevo trazado propuesto podrá proseguir luego hacia el Portuense y conectarse a la prevista línea MD.

El segundo proyecto: *“Accesibilidad desde el lado Tíber”*. El proyecto propone una racionalización global de la red vial existente sobre ambas márgenes del Tíber, concentrando todos los flujos de nivel metropolitano. En particular se propone: utilizar la actual carretera Roma-Fiumicino en el tramo comprendido entre el Sheraton y el futuro puente de los congresos, con un único sentido de circulación en dirección sur; utilizar, para el tráfico dirigido al norte, la carretera del Mar con sentido único de circulación, entre el puente de los congresos y la avenida de Tre Fontane; y finalmente, variante del previsto distribuidor de la avenida Tintoretto.

El tercer proyecto: *“Alameda urbana de conexión entre los barrios”*. El proyecto propone transformar la prevista vía tangencial de primer nivel, de conexión con la parte Este de la ciudad, en una calle urbana que no atraviese los barrios sino que los conecte y configure la red vial de nivel interbarrial hoy inexistente. La conexión del trazado con la avenida Decima, avenida del Oceano Indiano, avenida Egeo, avenida Tre Fontane permite diseñar un anillo vial que comprende los barrios de la zona Este del EUR (Grotta Perfetta, Tintoretto, Vigna Murata, Giuliano Dalmata, Ferratella, Laurentino) al servicio preferente de la demanda de tráfico local. Finalmente, hacia el Norte, la conexión con el área de la avenida Caravaggio permite conectar el anillo a la Cristoforo Colombo y a la avenida Marconi.

El cuarto proyecto: *“Estacionamientos de transferencia y de destino”*. El proyecto identifica las áreas que integran la actual dotación de estacionamientos, localizándolos en la inmediata vecindad de las zonas centrales del E42 (y de las destinadas a ser peatonalizadas) pero directamente accesibles desde la alameda urbana. El objetivo es reducir considerablemente la actual ocupación de todos los posibles espacios peatonales y cancelar los automóviles de la escena urbana más representativa.

El quinto proyecto: *“Islas peatonales y transbordadores eléctricos”*. El proyecto se propone vincular la valorización de los espacios públicos más representativos del EUR, para los cuales se propone la creación de islas peatonales, con la previsión de un servicio de transporte público interno con autobuses eléctricos que conecten las áreas centrales con las estaciones del metro y con los estacionamientos de transferencia y de destino.

Cinco proyectos que marcan una política urbana fuertemente renovada y que sostienen las opciones de desarrollo del área según un principio que podemos resumir en la simultánea búsqueda de integración en una perspectiva urbana como resultado de un diseño programado, no casual y de exaltación de la *diferencia* (de la excelencia) del EUR valorizando su fuerte identidad formal y funcional. La próxima construcción del centro de congresos Italia, la decisión de transformar el palacio de la Civilización del Trabajo en museo del Audiovisual, prefiguran un rol de polo cultural que, asociado a la presencia de los numerosos centros direccionales de empresas privadas e instituciones públicas diseñan para el EUR un rol de *City* cultural y económica. ¿Qué hacer con el EUR? Es una pregunta que ha atravesado todas las opciones urbanísticas de la posguerra. Hoy la pregunta parece ser: ¿cómo hacer?, ¿cuáles intervenciones?, ¿con cuáles prioridades?, ¿cuáles proyectos pueden sostener mejor este escenario? En ese sentido, los proyectos presentados asumen una valencia estratégica.