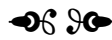


ROMA CITTÀ SOSTENIBILE

LA CITTÀ CHE MUORE DI TRAFFICO PUÒ RIVIVERE
GRAZIE AL SUO FIUME



DI ETTORE MARIA MAZZOLA

Quella che segue è la rappresentazione fantastica, ma assolutamente documentata, di una grande idea urbanistica per Roma. A metà tra il romanzo storico, dove l'immaginazione si muove all'interno del contesto reale, e la fantapolitica, dove un'intera città si organizza intorno al suo fiume per soddisfare le necessità delle principali istituzioni politiche, questo saggio di E. M. Mazzola e dei suoi studenti ci offre l'immagine di una Capitale proiettata in un futuro ancorato solidamente al passato. Aleggja il dubbio che una drastica riduzione del numero dei parlamentari potrebbe contribuire ad un ulteriore miglioramento dei trasporti, e così politica e urbanistica si fondono insieme per tornare alle loro origini più nobili. (Red.)

❁ Prefazione.

Il presente articolo riguarda una mia idea che ho sviluppato con 16 miei studenti del terzo anno della University of Notre Dame School of Architecture nel corso dello Spring Semester dell'Anno Accademico 2008-2009.

Il progetto è stato diviso in due fasi, la prima, durata 4 settimane e mezzo, svolta in gruppo, ha riguardato la progettazione urbanistica i cui disegni vengono riportati in questo articolo. La seconda, di ulteriori 5 settimane, è stata svolta in forma individuale, ma coordina-



Ettore Roesler Franz *Il Porto di Ripetta*

ta, e ha prodotto i progetti architettonici per i vari edifici che erano stati indicati nella progettazione urbana. Il risultato finale è stato un enorme successo. Sia le autorità politiche, provinciali e comunali, che i professori di altre università intervenuti alla presentazione dei lavori hanno ritenuto la proposta di grande interesse, sia dal punto di vista urbanistico che economico e sociale. Qualcuno l'ha vista anche come "futuristica", nonostante l'importanza data dagli studenti al rispetto dell'urbanistica e dell'architettura della grande tradizione romana fino agli anni '20 del secolo trascorso. In particolare il Prof. Paolo Marconi, commentando i lavori dei ragazzi ha sottolineato come

“questa sia l'unica possibilità che abbiamo per il futuro, la sostenibilità passa per la riscoperta di questa urbanistica e di questa architettura e, soprattutto, delle tecniche e materiali tradizionali, pertanto questo progetto non va visto come nostalgico, bensì come futuristico.”

✿ Senso ed obiettivi del Progetto.

Il problema del congestionamento del traffico nel centro storico di Roma è in continuo aggravamento. La città ha più volte tentato di porvi rimedio, tuttavia anche il coinvolgimento di presunti "illustri specialisti" della materia — ci si riferisce per esempio al parere richiesto

negli anni '80 del secolo scorso a Kenzo Tange — ha fornito solo risposte inadeguate.

Una delle principali ragioni di questo triste fenomeno, va senz'altro ricercata nell'eccessivo peso dei luoghi della politica presenti all'interno del centro storico. Questo è ormai un dato di fatto, tant'è che da decenni si parla di ricollocazione delle attività politiche all'interno del cosiddetto *S.D.O.* Tuttavia, quella del *Sistema Direzionale Orientale* è una proposta che mai potrà attuarsi, almeno per due motivi:

1. I politici italiani, benché possano essere riconosciuti responsabili quanto gli architetti — se non più di loro — di quelle pianificazioni e realizzazioni che hanno deturpato il territorio circostante la città, amano il centro cittadino. Essi lo considerano infatti molto più rappresentativo di qualsivoglia edificio *griffato* che possa sorgere in periferia. Questo fa sì che molto difficilmente potranno accettare di trasferirsi in contesti diversi da quelli nei quali si identificano.

2. Se mai l'idea dello *S.D.O.* dovesse attuarsi, non si può sottovalutare il fatto che politici, dipendenti di Camera e Senato e ministeriali resterebbero comunque schiavi dell'autotrazione. Basti considerare il fatto che, oltre agli spostamenti interni al tessuto urbano, ogni giorno ci sono una serie di cortei di auto blu — e loro scorte — che operano i collegamenti da



Giuseppe Vasi 1754, *vita al Porto di Ripetta*

e per gli aeroporti al fine di consentire a tutti i politici, nazionali e stranieri, di far visita alle nostre autorità. Si comprende bene come gli intasamenti, e con essi le emissioni di polveri sottili e gas di scarico, non avrebbero mai fine!

C'è dell'altro da considerare: tutte le proposte sinora presentate per porre rimedio al problema, si sono sempre limitate a ritenere valide e imm modificabili quelle che sono norme urbanistiche vigenti; norme ormai datate, e che possono ritenersi all'origine del disastro urbanistico del XX secolo.

Cosa dunque potrebbe accadere se si provasse a suggerire una revisione del modo di gestire l'urbanistica romana? Cosa potrebbe accadere se provassimo a liberarci di quelle norme esistenti che, piuttosto che salvaguardare la città e il suo territorio, hanno generato un allargamento a macchia d'olio del tessuto edilizio per zone monofunzionali?

Una possibile soluzione potrebbe venire dall'elemento generatore di Roma, l'elemento che ha fatto sì che Roma nascesse qui e non altrove: il Tevere!

Prima della costruzione dei muraglioni infatti, la città aveva vissuto i suoi primi 2800 anni in stretto rapporto col suo Fiume. Gli acquarelli di Ettore Roesler Franz ci raccontano di come, ancora alla fine dell'800, il Tevere risultava navigabile. La città utilizzava i due importanti porti di Ripa Grande e Ripetta e una miriade di piccoli approdi, i tanti mulini gal-

leggianti producevano farina per i romani, e questi ultimi usavano bagnarsi nelle acque del fiume in tempo d'estate.

Ad un certo punto della sua storia però tutto questo è finito, e oggi quasi non ci si accorge della presenza del *Biondo Fiume*, se non quando si attraversano i ponti. La paura generata dall'alluvione del 1870 condusse i governanti del tempo a decidere di impedire nuove catastrofi come quella. Vennero elaborate diverse proposte, e non senza polemiche e tentennamenti, si dispose di realizzare il progetto dell'ing. Raffaele Canevari, progetto che produsse la definitiva separazione tra la città e il suo fiume e che, di fatto, non risolse il problema, anzi lo peggiorò, dato che l'alluvione del 1937 vide nei parapetti un impedimento al deflusso, all'interno dell'alveo del fiume, delle acque che erano entrate da Nord, dove i muraglioni non esistono.

Eppure, altre proposte si erano avute in passato, ed esse avevano cercato prevalentemente di mettere a regime le acque piuttosto che nasconderle. Progetti di questo tipo sono ricordati a partire dall'epoca di Giulio Cesare, e arrivano fino agli anni '70 del secolo trascorso. Questi progetti, se messi in atto, potrebbero restituire il fiume alla città. Dunque, la città potrebbe riappropriarsi della sua principale via di comunicazione.

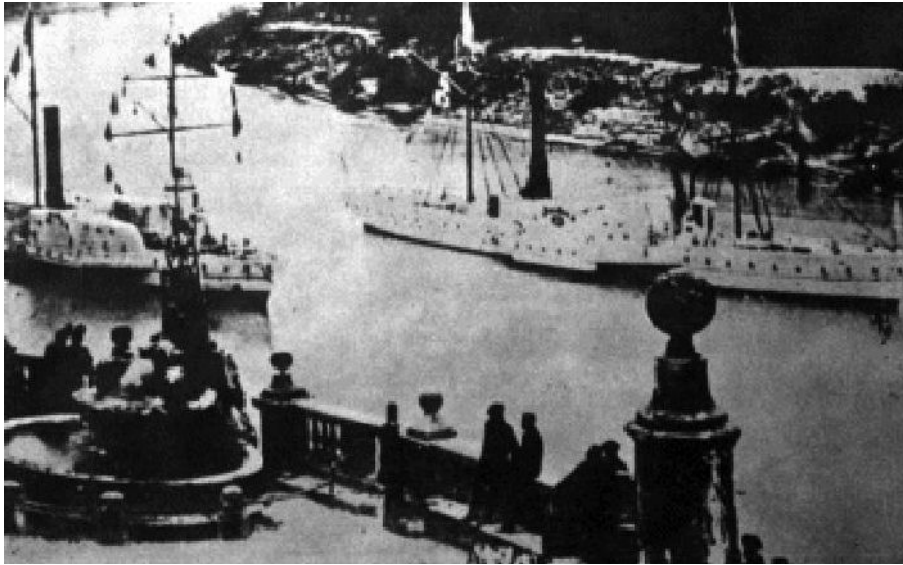
Se provassimo quindi a dare per scontata la realizzazione di quei bacini a monte della diga di Castel Giubileo, e l'eventuale realizzazione



E. Roesler Franz: *Il Porto di Ripa Grande*



E. Roesler Franz: *Il Porto di Ripetta e Monte Brianzo*



Fine del XIX Secolo, battelli a vapore al Porto di Ripetta

dei canali di deflusso delle acque eccedenti, potremmo ipotizzare di tornare a considerare il fiume come una via di comunicazione, le cui acque sarebbero mantenute ad un livello costante (cosa che avviene praticamente per tutti i più grandi fiumi del pianeta tranne che in Italia!). Ciò porterebbe con sé la possibilità di edificare lungo gli argini, indipendentemente dalle rigide normative vigenti, quali le leggi 1497/39, 431/85 (Galasso), 183/89 ecc.

Tornando pertanto al problema traffico-politica, possiamo dare un senso a questo programma traendo spunto dalla recente polemica sui parcheggi per i deputati e sulla crescente presenza della politica che, progressivamente, sembra volersi impossessare dell'intero centro storico romano. L'estate del 2008 infatti si leggeva¹:

“Stop all’occupazione del Centro storico di Roma da parte della politica. Un appello bipartisan quello lanciato nei giorni scorsi dal sottosegretario ai Beni Culturali Francesco Giro che, appoggiato anche da alcuni deputati del Pd, ha invitato il ministro Bondi a smantellare il parcheggio dei deputati a piazza del Parlamento definendolo «un pollaio». Ma negli ultimi anni nel centro storico di Roma non solo si sono moltiplicati i palazzi destinati ad

ospitare gli uffici di Camera e Senato, ma sono anche aumentate le aree di sosta riservate alle auto blu, a danno degli abitanti che vedono invece sottrarsi spazi per il parcheggio.

E così la nuova amministrazione cittadina ha deciso di dare una decisa svolta al problema. «A settembre - annuncia Dino Gasperini, delegato del sindaco di Roma Gianni Alemanno per il Centro storico - istituiremo la Commissione consultiva urbanistica che riscriverà i confini della ‘città politica’, una sorta di piano regolatore che limiterà e ridimensionerà la presenza dei palazzi e degli spazi istituzionali nel cuore della capitale»².

Stando a ciò, abbiamo ragione di ritenere maturi i tempi, e dunque immaginare come si possa eliminare totalmente il problema, rendendo nuovamente navigabile l'intero tratto del Tevere che da Fiumicino arriva fino a Ponte Milvio.

La proposta in oggetto prevede l’attuazione — all’interno delle aree libere, o parzialmente occupate da vecchi impianti industriali e/o artigianali dislocate lungo gli argini del fiume — di una serie di interventi edilizi di grande portata, da realizzarsi nel più rigoroso rispetto della tradizione architettonica romana. Questi nuovi contesti dovrebbero ospitare i vari edifici del potere politico italiano, e possibilmente

¹ Laura Mari, “Roma, la politica invade il centro e parte un piano per fermare il Palazzo”. *La Repubblica* del 30.7.2008.

straniero, e con essi, ovviamente, una serie di complessi residenziali e alberghieri, atti ad ospitare politici e dipendenti che, così facendo, dimorando nelle immediate vicinanze del loro posto di lavoro, non necessiterebbero di utilizzare le loro automobili. Si immagina l'edificazione di una serie di piccoli "quartieri della politica", dotati di luoghi per la socializzazione (piazze, strade pedonali commerciali, possibilmente porticate, ecc.).

Delle realtà di questo tipo, così dislocate lungo il fiume, gioverebbero della possibilità di utilizzare il Tevere come una "corsia preferenziale" a loro uso esclusivo, cosa questa che garantirebbe loro un livello di sicurezza ed una velocità dei trasporti, da Fiumicino al centro di Roma, difficilmente ottenibile con l'idea dello S.D.O. Certamente, un simile intervento porterebbe un grande beneficio all'intera città, che vedrebbe drasticamente alleggerito il traffico urbano.

Parallelamente a questi interventi si ritiene che, diversamente dalle recenti proposte per la costruzione di enormi parcheggi interrati in aree centrali (Lungotevere e Pincio), che acuitizzerebbero il problema del traffico piuttosto che risolverlo (la certezza di trovare parcheggio incentiva l'uso dell'auto piuttosto che scoraggiarlo), si debba realizzare un doppio sistema (radiale e anulare) di collegamenti tramviari (o in ogni modo non inquinanti). In questo sistema, le nuove linee "radiali" provenienti dai quartieri periferici, dovrebbero incrociare quelle "anulari" operanti sugli attuali lungotevere e su di una serie di "percorsi concentrici" alla città. Questo sistema, sommandosi alle linee metropolitane e all'anello ferroviario esistenti, garantirebbe degli spostamenti veloci attraverso l'intera città, e potrebbe far dimenticare ai romani l'uso dell'auto e dei motorini. In questo nuovo sistema di trasporto pubblico, i ponti sul fiume svolgerebbero il ruolo di nodi di scambio delle aree centrali.

Un sistema di questo tipo verrebbe ad assol-

vere alla funzione svolta nelle grandi città europee dalle linee metropolitane, ma potrebbe essere più anche capillare di quelle! Ma c'è di più, un sistema di questo tipo troverebbe l'assenso di tutti coloro i quali si oppongono alla realizzazione di nuove linee metropolitane, immaginando che esse possano danneggiare per sempre i tesori nascosti dal sottosuolo romano.

Una città così ripensata vedrebbe drasticamente ridurre le emissioni inquinanti e, nondimeno, tornerebbe ad essere pensata per il pedone piuttosto che per l'automobile.

In aggiunta alla creazione dei tanti nuovi posti di lavoro che questa operazione potrebbe comportare, essa si rivelerebbe come un enorme business per le casse pubbliche: considerando infatti che gran parte dei terreni di cui trattasi, nonché gli edifici che verrebbero a liberarsi, risultano di proprietà demaniale, il Comune, o più in generale lo Stato, potrebbe emanciparsi della condizione di sudditanza nei confronti della speculazione edilizia, ribaltando quella che fu la situazione lamentata da Giovanni Giolitti parlando del crack finanziario del Comune alla fine dell'800:

«Se in principio, nel 1870, vi fosse stata un'Amministrazione comunale che, intuendo l'avvenire di Roma, avesse acquistato le aree fino a 5 o 6 km intorno alla città, ed avesse compilato un piano di ingrandimento, studiato con concetti molto elevati, oltre ad avere creato una città con linee molto più grandiose, avrebbe anche fatto un'eccellente speculazione»².

Quindi, mentre una serie di edifici centrali, attualmente "occupati" dalla politica, potrebbero essere messi sul mercato immobiliare — operando il tanto auspicato ruolo di calmiera che lo Stato, o il Comune, dovrebbero svolgere per riportare il costo degli appartamenti a condizioni più accettabili per chiunque — una se-

² *Per l'edilizia della capitale*, Camera dei deputati, tornata 16 giugno 1907, Discorsi, vol. III, p. 969.

rie di interventi di nuova costruzione verrebbero ad investire alcune aree lungo gli argini del Tevere. Questi interventi dovrebbero vedere il Comune, e lo Stato, svolgere un ruolo attivo imprenditoriale poiché, come ha osservato Italo Insolera relativamente alle condizioni economiche della Roma di fine '800,

«in una città che ha l'edilizia come sua unica attività industriale, il deficit dell'amministrazione, già allora cospicuo, può essere sanato proprio con una diretta partecipazione in tale ramo di investimenti»³.

L'operazione, lunga da attuarsi, vedrebbe un notevole sviluppo del settore edilizio, con conseguenti benefici per l'intera collettività, e potrebbe attuarsi con costi molto contenuti per il pubblico, grazie alle condizioni di cui sopra. Inoltre, il fatto di disporre di terreni propri da cedere ai privati per la realizzazione delle opere, metterebbe la pubblica amministrazione nelle condizioni ottimali per poter utilizzare il sistema del *project financing*, riducendo al minimo le spese a carico della comunità. Altre operazioni invece, avendo come obiettivi la riqualificazione urbana e il rilancio economico con la creazione di nuovi posti di lavoro, potrebbero realizzarsi beneficiando di strumenti quali i contratti di quartiere o i patti territoriali, usufruendo così di fondi comunitari.

Va infine sottolineato come, adottare materiali e tecniche costruttive tradizionali per i nuovi interventi, gioverebbe alla ri-formazione di una vasta manodopera specializzata che, a lungo andare, risulterebbe in regime di concorrenza. Una condizione del genere porterebbe ad abbattere i costi della manodopera per il restauro degli edifici storici della città. Infine, va evidenziato come l'uso di materiali e tecniche tradizionali porterebbe ad avere edifici con pareti ecologiche e con ottimo comportamento termo-igrometrico, cosa che può tradursi in

una frase oggi molto in voga: *riduzione della emissione di gas serra* necessari per il riscaldamento e raffrescamento degli edifici.

✿ Aree di intervento.

Procedendo da sud, sono state individuate una serie di aree — ma molte altre potrebbero essere prese in considerazione — poste su ambedue le sponde del Tevere dove questi interventi potrebbero realizzarsi. Intervenire su di esse comporterebbe anche un radicale intervento di riqualificazione di quelle gravitanti al loro intorno. Volendo sommariamente individuare i confini di ognuna di esse si può stilare il seguente elenco:

1. Parcheggio di via del Mare — via dei Cocchieri, Lungotevere Dante, viale Marconi;
2. Ansa del Lungotevere di Pietrapapa da ponte Marconi a Piazza Enrico Fermi, via E. Fermi, vicolo di Pietrapapa, via Pacinotti, Lungotevere Vittorio Gassman, Lungotevere dei Papareschi;
3. Riva Ostiense, via del Porto Fluviale, via del Commercio, Piazza del Gazometro, via Negri, Ferrovia/via Benzoni, via degli Argonauti, via Ostiense;
4. Via Portuense, Lungotevere Portuense;
5. Lungotevere dei Sangallo, via di San Filippo Neri, vicolo delle Prigioni, vicolo della Moretta, via di Bravaria;
6. Lungotevere della Vittoria, Piazzale Maresciallo Giardino, via dello Stadio Olimpico, Lungotevere Maresciallo Cadorna, via Capporati;
7. Lungotevere Flaminio, Piazza Gentile da Fabriano, Piazza Mancini, via Antonazzo Romano, via Brunelleschi, Ponte Duca d'Aosta, via Martino Longhi, Lungotevere Thaon di Revel, Ponte Milvio.

Inoltre, sarebbe possibile, e auspicabile, una drastica riqualificazione dell'intera area dell'ex Villaggio Olimpico dove, in sostituzione

³ Italo Insolera, in *Roma - Immagini e realtà dal X al XX secolo*, Laterza Edizioni, Roma-Bari 1980, pag. 32.

degli orribili edifici presenti, sarebbe possibile realizzare un vero e proprio quartiere da mettere in relazione col fiume.

❁ Il Progetto degli studenti.

Agli studenti, a titolo di progetto pilota, è stato chiesto di affrontare la sola progettazione relativa alle aree 1, 2 e 3, con la raccomandazione di osservare quanto avevo avuto modo di descrivere nel programma di progetto che, fondamentalmente, era lo stesso che ho riassunto nel presente testo. Non credo quindi possa essere utile dilungarmi nella spiegazione dei dettagli delle varie zone. Tuttavia mi fa piacere raccontare dell'incredibile entusiasmo dimostrato dagli studenti, entusiasmo ripagato dai positivi commenti ricevuti da parte delle autorità e dai professori intervenuti alla presentazione.

Indipendentemente dal successo del progetto a livello di fattibilità, penso che questo lavoro, a livello pedagogico sia servito a far riflettere il mondo accademico sul fatto che, quando ad uno studente viene affidato un progetto che abbia un piede nel mondo accademico, ed un'intera gamba in quello reale, nonostante le difficoltà e l'eventuale fatica patita, egli darà il massimo di sé, perché saprà di poter raccogliere qualcosa che va al di là del voto finale; mentre, quando gli si affida un mero progetto accademico, egli sarà portato a svolgere meccanicamente il suo compito solo perché è un atto necessario a superare l'esame e nulla più. Dare più progetti di questo tipo risulterebbe anche un grande stimolo al dibattito culturale interno alle città. In altre parole, se le università tornassero a svolgere un ruolo propositivo come al tempo delle "Accademie" — magari con meno imposizioni — le città potrebbero finalmente migliorarsi. In questo progetto è stato proposto un vero e proprio nuovo quartiere in cui, accanto alle strutture pubbliche, sono state previste attività di ogni genere, residenze private ed alloggi popolari, il tutto progettato con

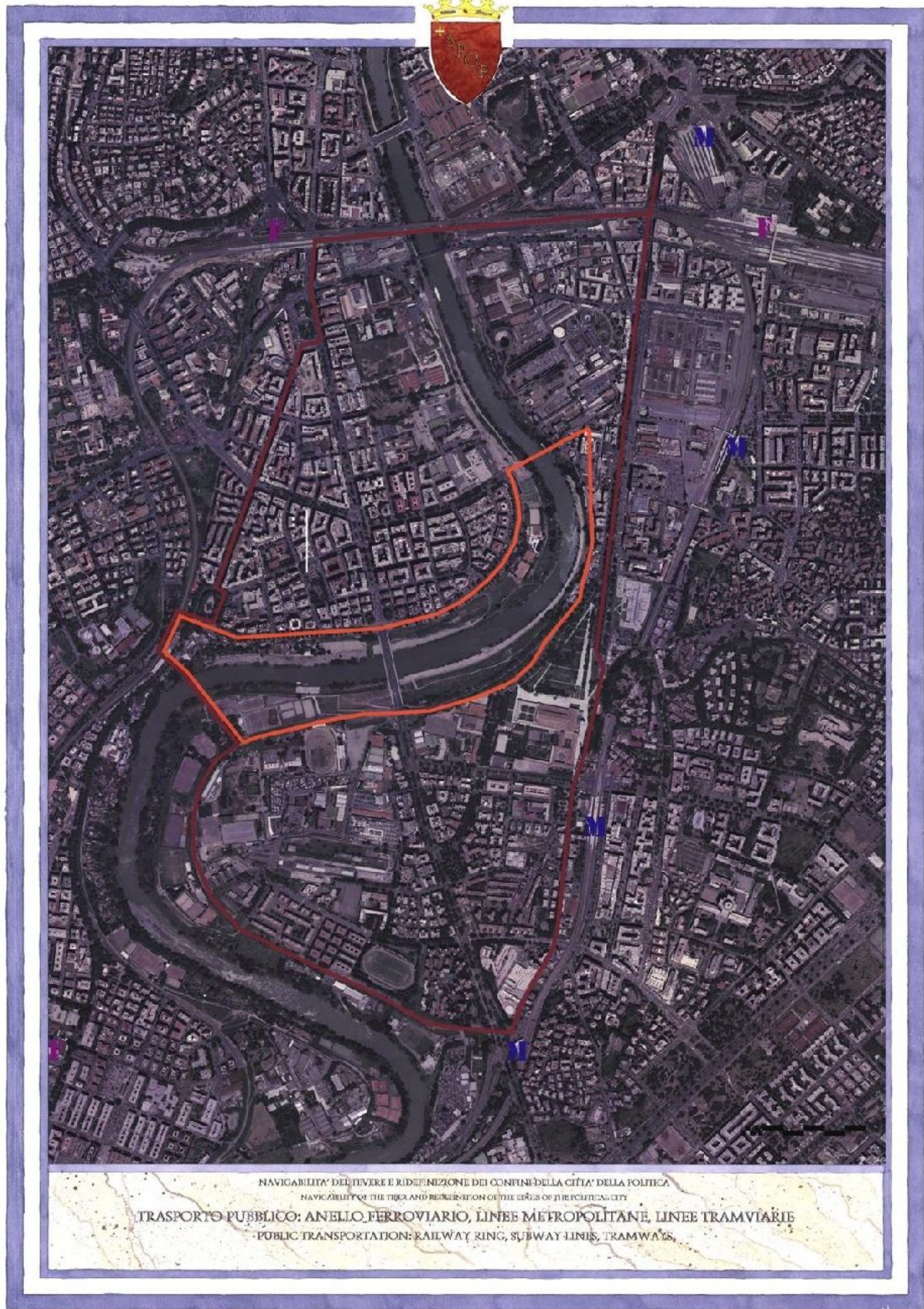
lo specifico intento della massima integrazione sociale, della sicurezza, dell'ecologia e della sostenibilità; a tal proposito, tra le indicazioni "ecologiche" c'è stata per esempio la proposta, lungo il tracciato della ferrovia (circa 8 metri più basso dell'edificato) di creare delle barriere anti-rumore la cui parte di coronamento potrebbe venir realizzata con pannelli fotovoltaici per la produzione di parte dell'energia necessaria al quartiere. Chiudo con la doverosa menzione dei nomi degli studenti che hanno prodotto i disegni che seguono: Clarissa Barrientos; Jennifer Burke; Erin Cain; Constance Chen; Larissa Esmilla; Carolina Fabrega; James Hayes; Terry Howell; Emily Jaquay; Stephanie Jazmines; Nathaniel Marsh; Daniel Nowlan; Nicholas Schroeder; Christopher Snyder; Lon Stousland; Tiffany Tran.



Planimetria dello stato attuale



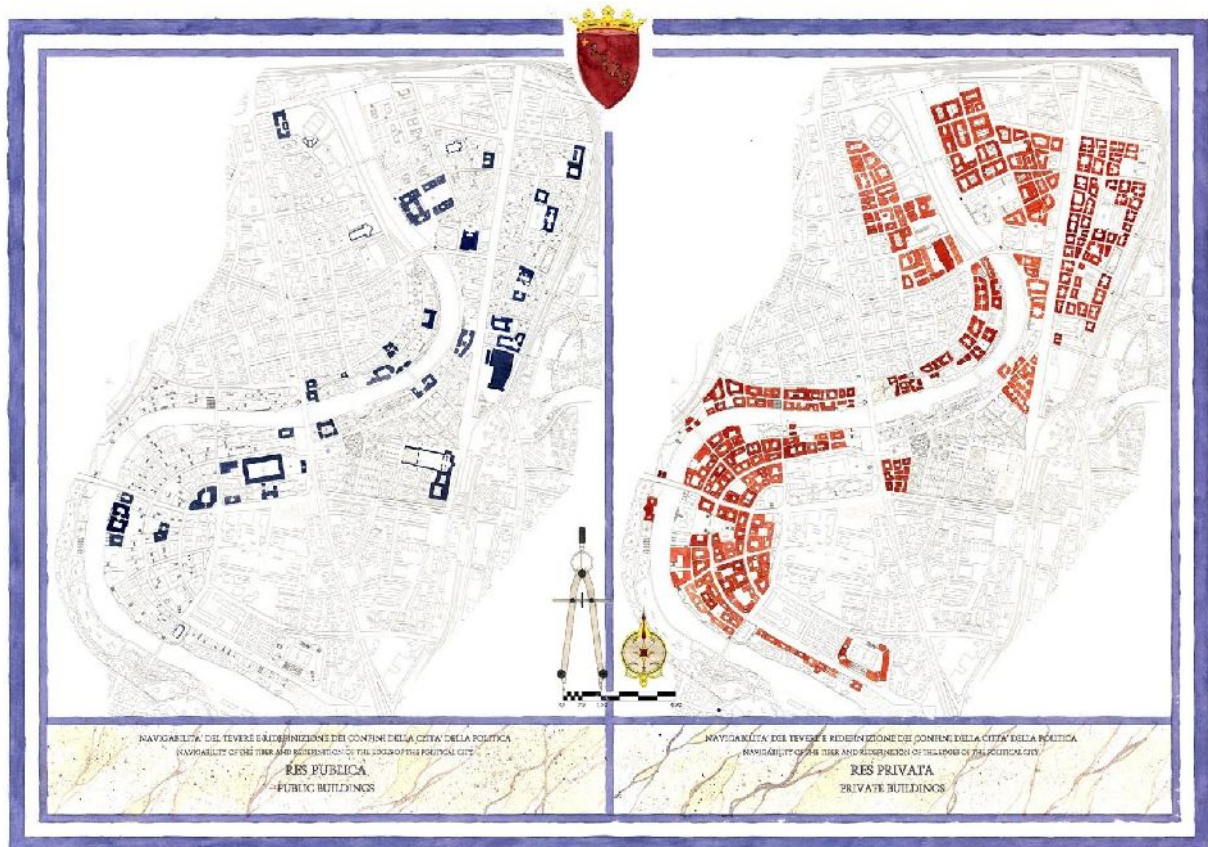
Planimetria generale dell'intervento



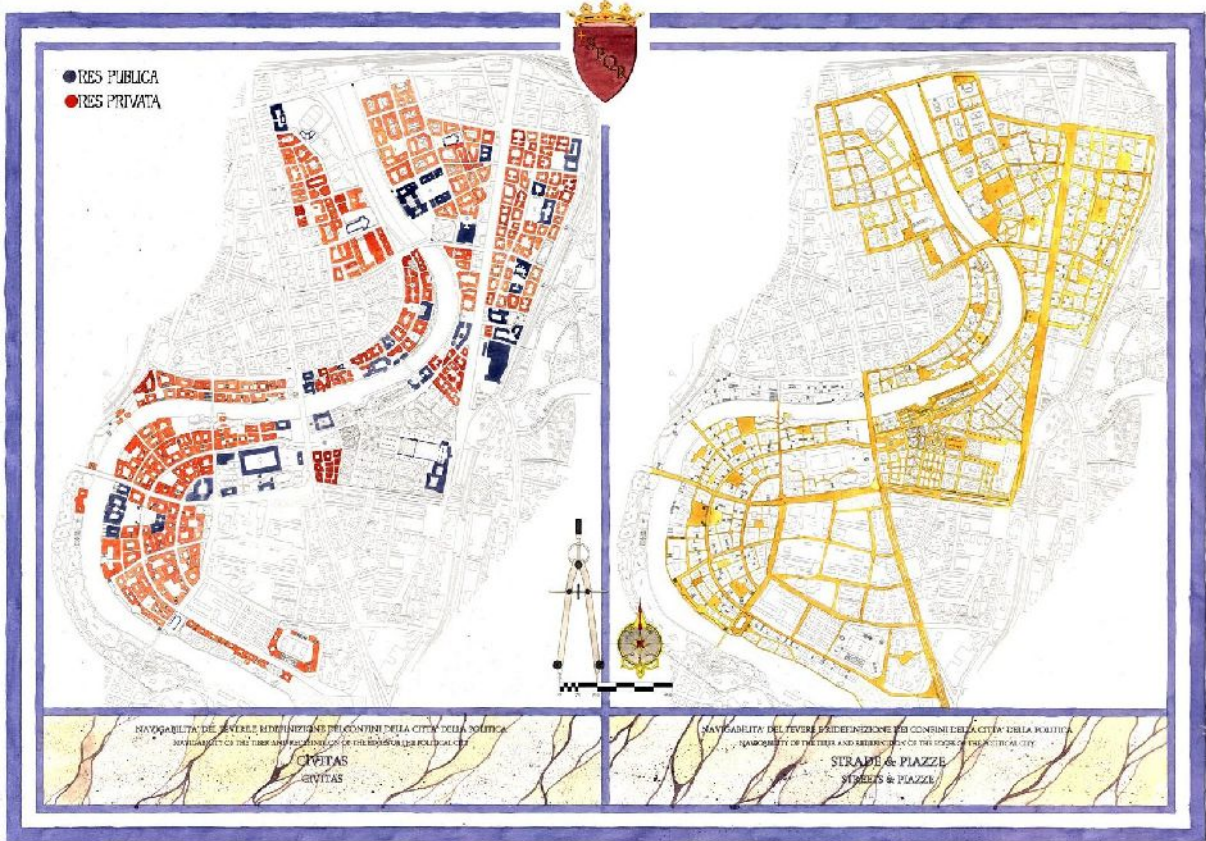
Indicazione delle linee principali di trasporto nell'area di intervento



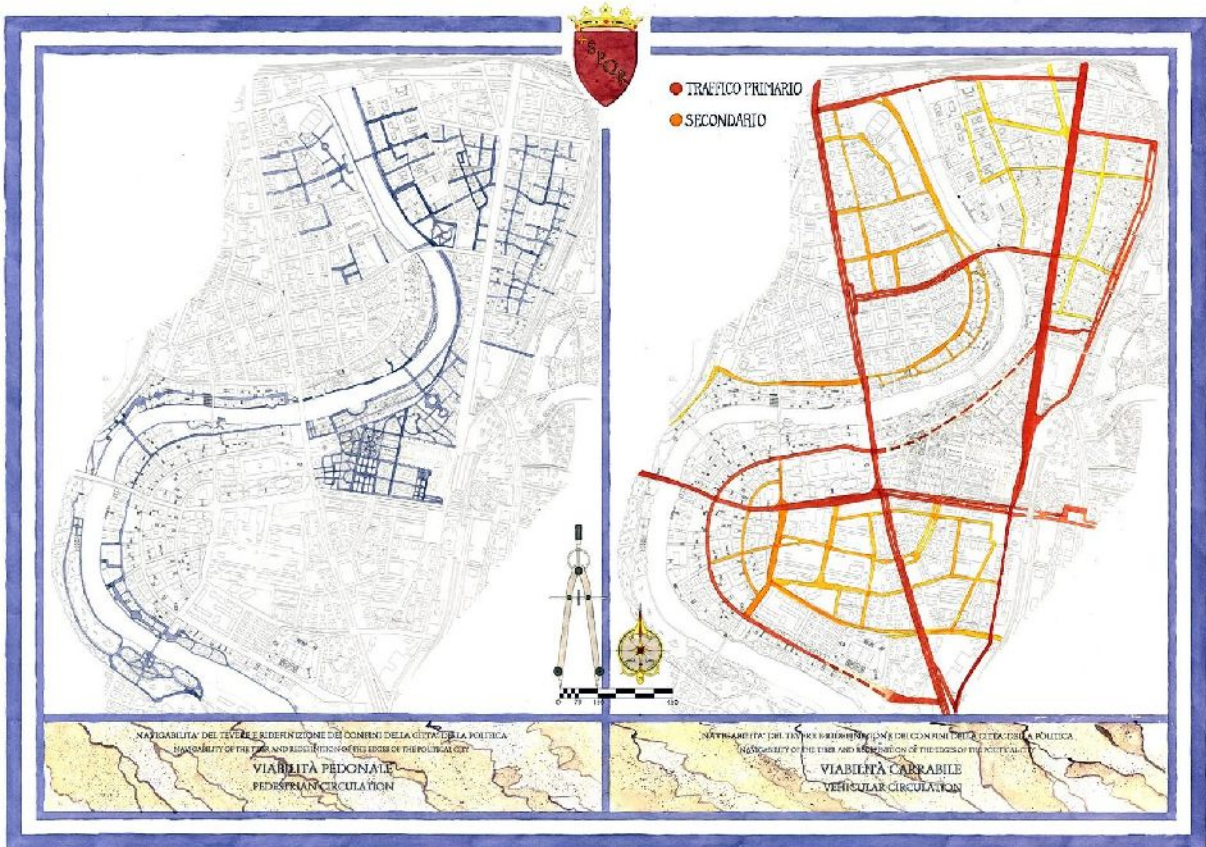
Indicazione delle nuove linee di trasporto pubblico / Individuazione delle aree di intervento lungo il tratto urbano del Tevere



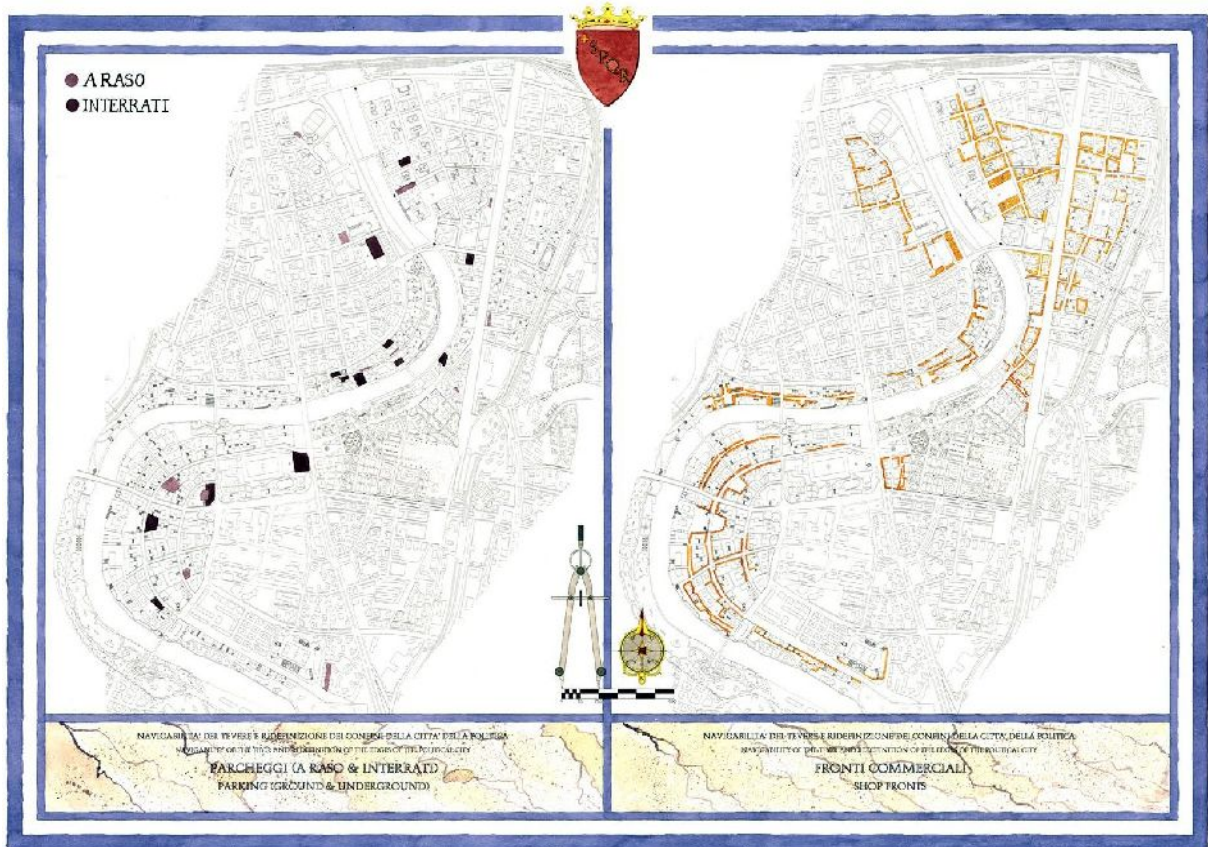
“Res Publica” (edifici a destinazione Pubblica) / “Res Privata” (edifici a carattere residenziale misto)



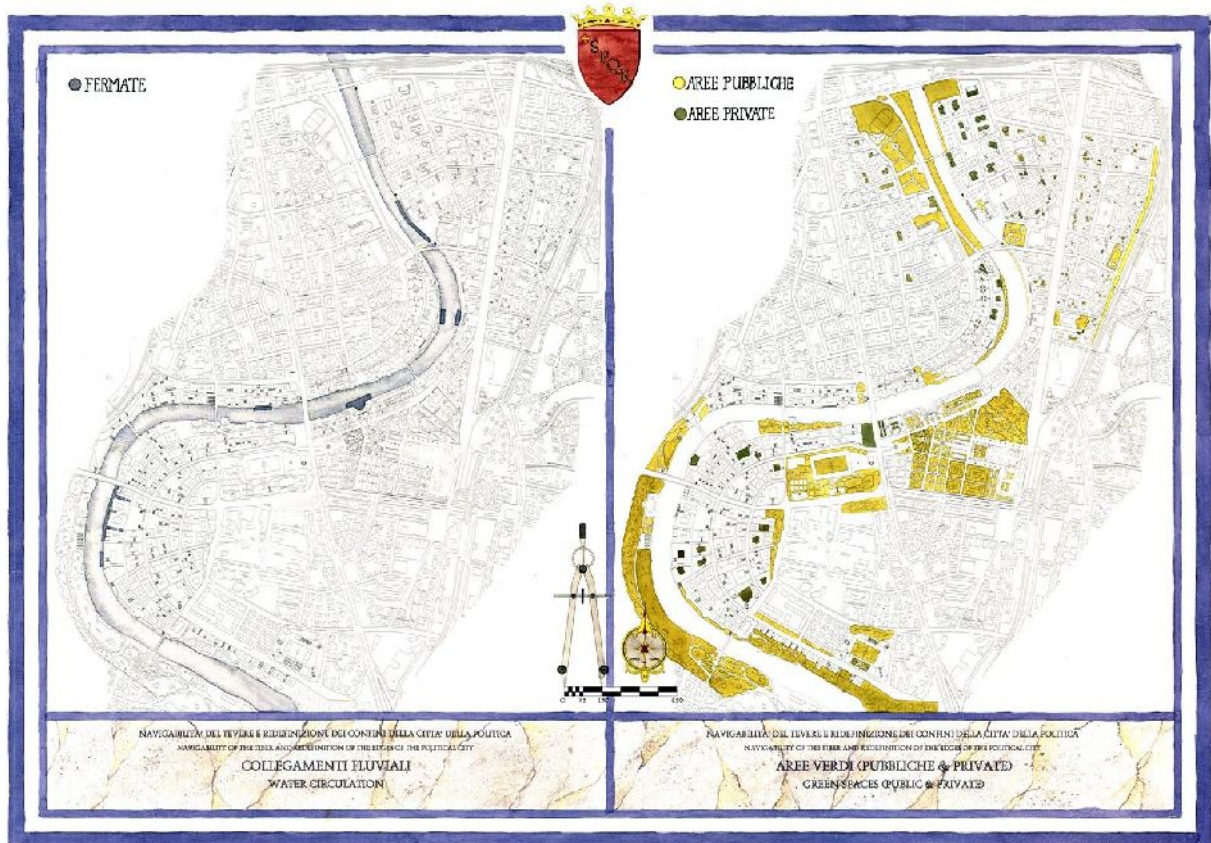
“Civitas” (la città come sovrapposizione della “Res Publica” e della “Res Privata”) / Indicazione delle Nuove Strade e Piazze



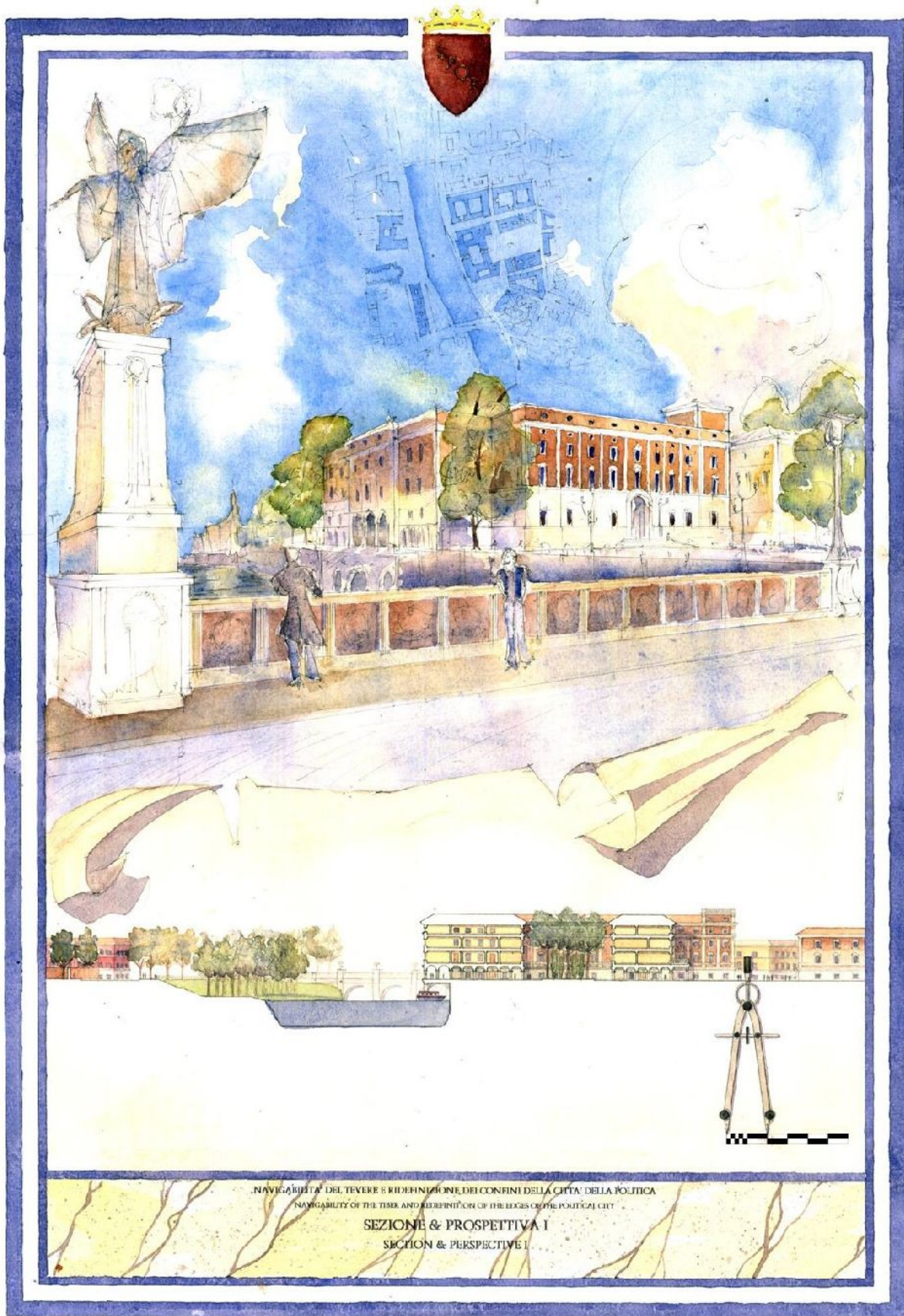
Viabilità Pedonale / Viabilità Carrabile



Parcheggi Interrati e “a raso” / Indicazione dei Fronti Commerciali



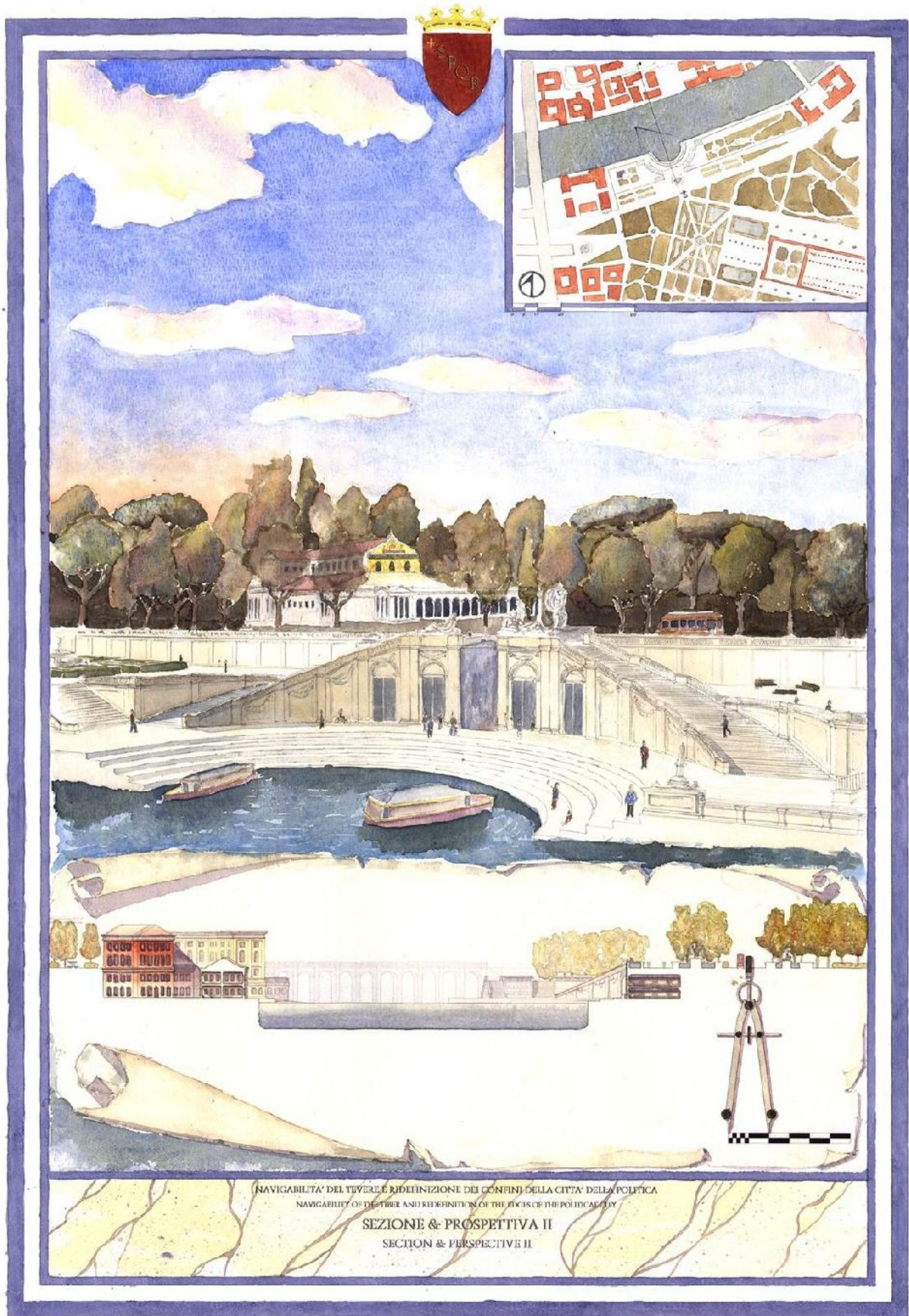
Indicazione delle Stazioni Fluviali / Indicazione delle Aree Verdi (Pubbliche e Private)



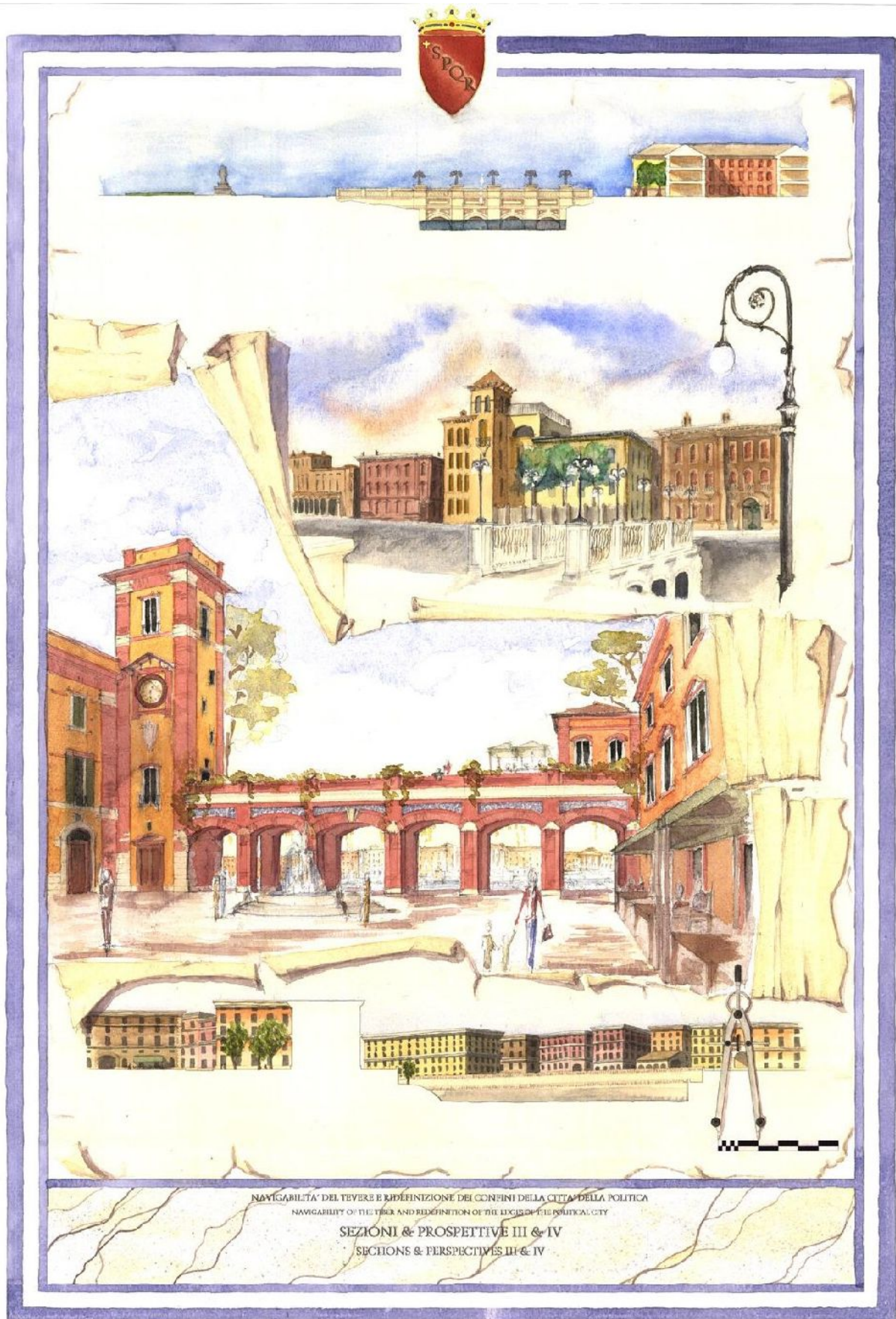
NAVIGABILITÀ DEL TEVERE E RIDEFINIZIONE DEI CONFINI DELLA CITTÀ DELLA POLITICA
NAVIGABILITY OF THE TIBER AND REDEFINITION OF THE EDGES OF THE POLITICAL CITY

SEZIONE & PROSPETTIVA I
SECTION & PERSPECTIVE I

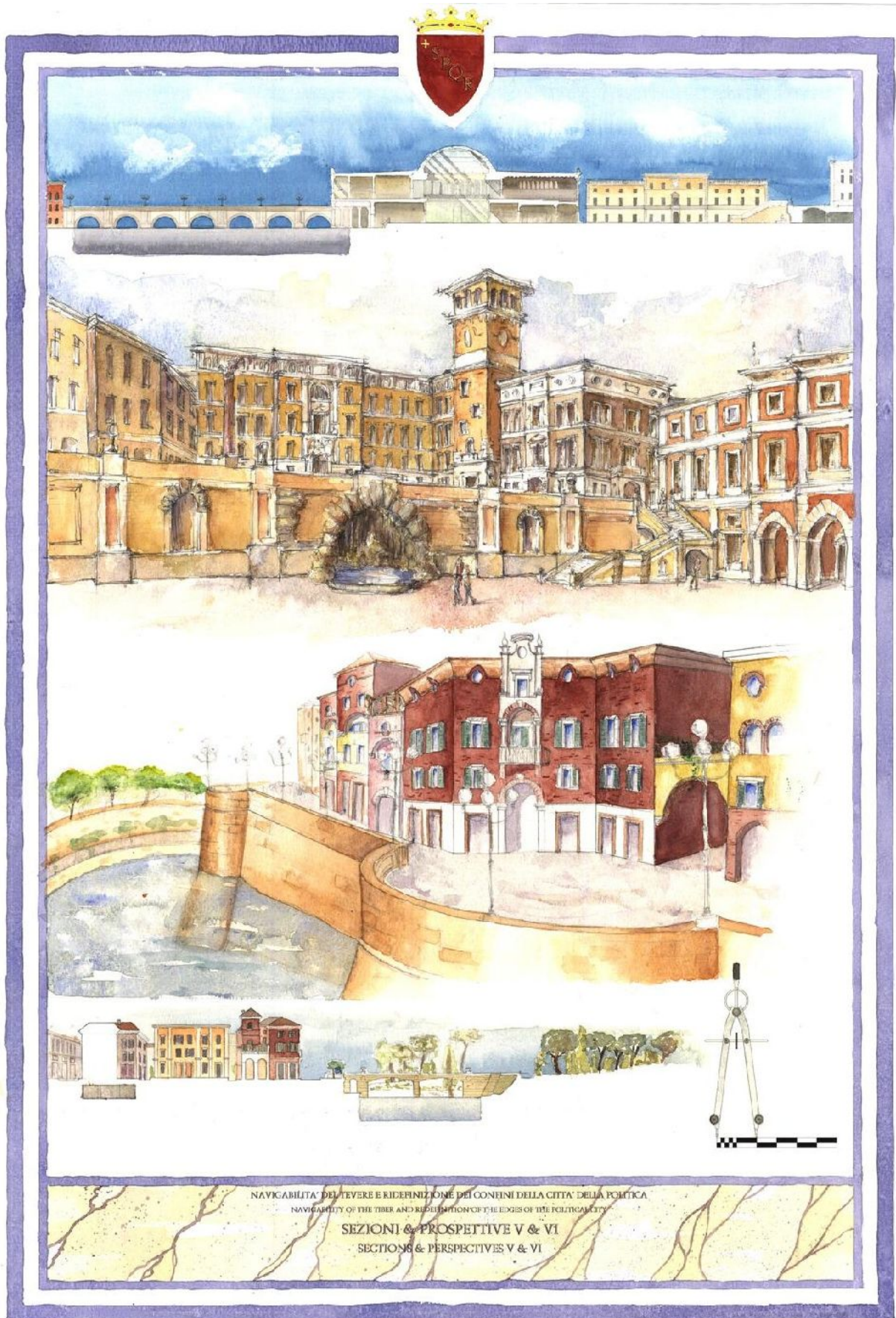
Vista e Sezione da un Nuovo Ponte verso un Nuovo Edificio Ministeriale



Vista e Sezione del nuovo Porto Monumentale di San Paolo



Viste e sezioni di un nuovo Ponte verso degli edifici residenziali e di una nuova Piazza con un Edificio Pubblico ed una Loggia di Belvedere prospiciente il Tevere



Viste e sezioni di una nuova Piazza terrazzata con un Edificio Pubblico e di un blocco di Residenze Economiche e Popolari lungo il Tevere