



WRM

IL PARCO DEL TEVERE
INFRASTRUTTURE DELL'ACQUA
MOBILITA' SOSTENIBILI
NUOVI TRACCIATI TERRITORIALI
IL PARCO ARCHEOLOGICO
IL WATERFRONT

DIPARTIMENTO
DI ARCHITETTURA E PROGETTO



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Dipartimento di Architettura e Progetto DiAP

Workshop
ROMA E IL MARE. VISIONI NEL TERRITORIO DELLA *CODA DELLA COMETA*

TUTORS

Maurizio Alecci
Massimiliano Amati
Francesca Barone
Andrea Bruschi
Alessandra Capanna
Francesca R. Castelli
Cristiana Costanzo
Claudio De Angelis
Roberto Filippetti
Domenico Fogaroli
Raffaella Gatti
Maria Clara Ghia
Paola Guarini
Lina Malfona
Flavio Mangione
Dina Nencini
Giambattista Reale
Gaia Rengo
Gianpaola Spirito
Vincenzo Tattolo
Alessia Vitali

DOTTORANDI

Dottorato di Ricerca in Architettura e Costruzione_Spazio e Società

Fabio Petrassi
Laura Fabriani
Luca De Vitis
Claudia Celsi
Marco Falsetti
Monica Manicone

Dottorato di Ricerca in Architettura_Teorie e Progetto

Leila Bochicchio
Francesco Ciresi
Laura Colazza
Mariateresa Cutrì
Irene De Simone
Simone Di Benedetto
Valentina Garramone
Alessia Guerrieri
Paolo Marcoaldi
Luca Maricchiolo
Elena Mattia
Anna Riciputo
Chiara Roma
Giovanni Romagnoli
Leopoldo Russo Ceccotti
Valeria Sansoni
Marco Spada

Dottorato di Ricerca in Progettazione e Gestione dell'Ambiente e del Paesaggio

Alessia Zarzani
Alessandra Mariani

Gruppo di ricerca

Piero Ostilio Rossi (responsabile della ricerca)

Andrea Bruschi
Orazio Carpenzano (coordinatore del workshop)
Francesca Romana Castelli
Fabio Di Carlo
Roberto Secchi

Claudio De Angelis (assegnista di ricerca)
Lina Malfona (assegnista di ricerca)
Giambattista Reale (assegnista di ricerca)
Cristiana Costanzo (borsista)
Roberto Filippetti (borsista)
Maria Clara Ghia (borsista)
Armando Iacovantuono (borsista)



Il workshop è stato organizzato per esprimere metodiche, pareri e soluzioni sulle premesse concettuali impostate dalla ricerca di base svolta nel corso del primo anno dall'avvio dello studio. Le risposte a questa "chiamata", che ha visto protagonisti i tre Dottorati di Ricerca del Dipartimento di Architettura e Progetto DiAP, hanno segnato linee di ricerca sperimentali che impostano e seguono indirizzi di progettazione differenziati. Tali indirizzi, con grande autonomia, seppur nel rispetto di tutti i dati del tema, hanno il fine di restituire al gruppo di ricerca ipotesi e proposte, sondaggi spaziali utili a contribuire alla definizione di un assetto.

Avendo ricevuto l'onore e l'onere di dirigere il workshop, il primo indirizzo è stato quello di considerare ricercatori e dottorandi come membri di gruppi di progettazione integrata, in cui il ruolo dei ricercatori non fosse solo quello di tutors, secondo una prassi consolidata, ma anche di responsabili del progetto. Altro indirizzo è stato quello di proporre ai gruppi di progettazione un'esperienza che fosse caratterizzata da una rapidità di esecuzione e da una grande intensità e concentrazione nel lavoro creativo. La scelta di questa impostazione operativa è stata facilitata dall'esperienza accumulata anche dai nostri dottorandi, ormai abituati nella scuola a vivere l'esperienza progettuale come segmento formativo oltre ogni disputa tra teoria e progetto.

Occorre ricordare e ringraziare in questa occasione gli esperti, che con il gruppo di coordinamento scientifico hanno contribuito ad avviare con competenza scientifica i lavori del workshop. Il primo giorno abbiamo organizzato un convegno istruttorio all'interno del quale, oltre alla presentazione dei materiali di base che "formavano" il corpus strumentale e argomentativo dei sei temi individuati, abbiamo ricevuto importanti contributi dai Proff.

Carlo Pavolini, Vieri Quilici e Franco Zagari.

La **Coda della Cometa** rappresenta un'entità urbana forte caratterizzata da enormi *corpi ambientali*, le pinete di Castel Porziano e di Castel Fusano, dal Tevere che arriva alla foce attraverso un tratto navigabile di grande importanza, da presenze storiche di rilievo come la Necropoli di Portus, Ostia antica, il lago di Traiano, l'antico tracciato della Severiana, da un sistema infrastrutturale incentrato sulle grandi radiali della Via del Mare/Ostiense, della Cristoforo Colombo, della Portuense, dell'autostrada Roma-Fiumicino. Esiste in questo ambito territoriale una questione di decifrabilità e di riconoscibilità delle differenze topologico-spaziali, frutto di morfologie disordinate e casuali che fanno vacillare la descrizione ancor prima che il progetto. L'ambito scelto ci sembra adatto ad interpretare il ruolo che vorremmo assegnargli rispetto all'intera metropoli: un'area vasta che offre le sue risorse storiche, naturali, ambientali ed ecologiche per costruire un sistema di tecnologie adattive, idonee a coniugare la modernità, il progetto, con la sostenibilità, la cura del territorio, la sua manutenzione, il suo sviluppo sostenibile. Nella Coda della Cometa, l'insieme degli elementi presenti -antropizzati e non- utilizzabili dall'uomo per produrre energia mediante l'uso opportuno delle conoscenze scientifiche e tecnologiche, può portare ad individuare in essa una grande **riserva energetica**. Tale riserva, attraverso il progetto, si può tradurre in un intelligente dispositivo in grado di innescare e promuovere nuove scelte di politica ambientale, capaci a nostro avviso di rappresentare per Roma un modello per una nuova via di sviluppo. Ecco dunque perché abbiamo usato il termine **visione**, ossia una percezione visuale insolita, che vada oltre i dati della realtà per alzare lo sguardo oltre ciò che oggi è dato vedere. Uno sguardo osservante, prefigurativo, proiettivo.

Sei temi sostengono questa visione:

Tema IL PARCO DEL TEVERE _ Tutor_Alessandra CAPANNA, Cristiana COSTANZO, Flavio MANGIONE

Un piano di riconnessione paesaggistica sull'impronta del Tevere che trasmuta in gradienti di diversa densità e scala un'idea di parco fluviale da ri-costruire con le diverse aree esistenti e tra le due rive, ri-ciclando segni della storia passata e recente. Un paesaggio che si nutre di ciò che può produrre entro un nuovo assetto, restituendo alle aree che attraversa nuove forme di energia e di vitalità proprio attraverso una rinnovata identità morfologica e ambientale.

Tema WATERFRONT _ Tutor_Dina NENCINI, Massimiliano AMATI, Claudio DE ANGELIS, Maria Clara GHIA

L'idea di un nuovo waterfront in grado di sostenere contemporaneamente, oltre il ruolo di nodo di scambio nelle relazioni tra mare terra e cielo, anche quelli di porto/porta e di bacino balneare, insediativo e turistico, caratterizzato anche dall'apparizione di elementi/isole che strutturano una nuova scena marina.

Tema PARCO ARCHEOLOGICO _ Tutor_Paola GUARINI, Lina MALFONA, Alessia VITALI

L'idea di un grande parco archeologico per riconnettere le tracce sensibili di Ostia e Fiumicino, caratterizzato dal grande sistema imperiale dei porti di Claudio e Traiano, dalle rovine di Ostia Antica e da una serie di resti eterogenei che punteggiano la via Flavia Severiana.

Tema NUOVI TRACCIATI TERRITORIALI _ Tutor_Andrea BRUSCHI, Francesca BARONE, Gaia RENGO, Domenico FOGAROLI

L'idea di una città agricola che può essere inventata e costruita attraverso l'individuazione e l'impiego di una vasta gamma di nuovi usi dei suolo oggi imbrigliati in

spazialità diverse, disperse e senza scopo, attraverso azioni di forestazione, produzione di biomasse per uso energetico, prodotti alimentari ed energie alternative.

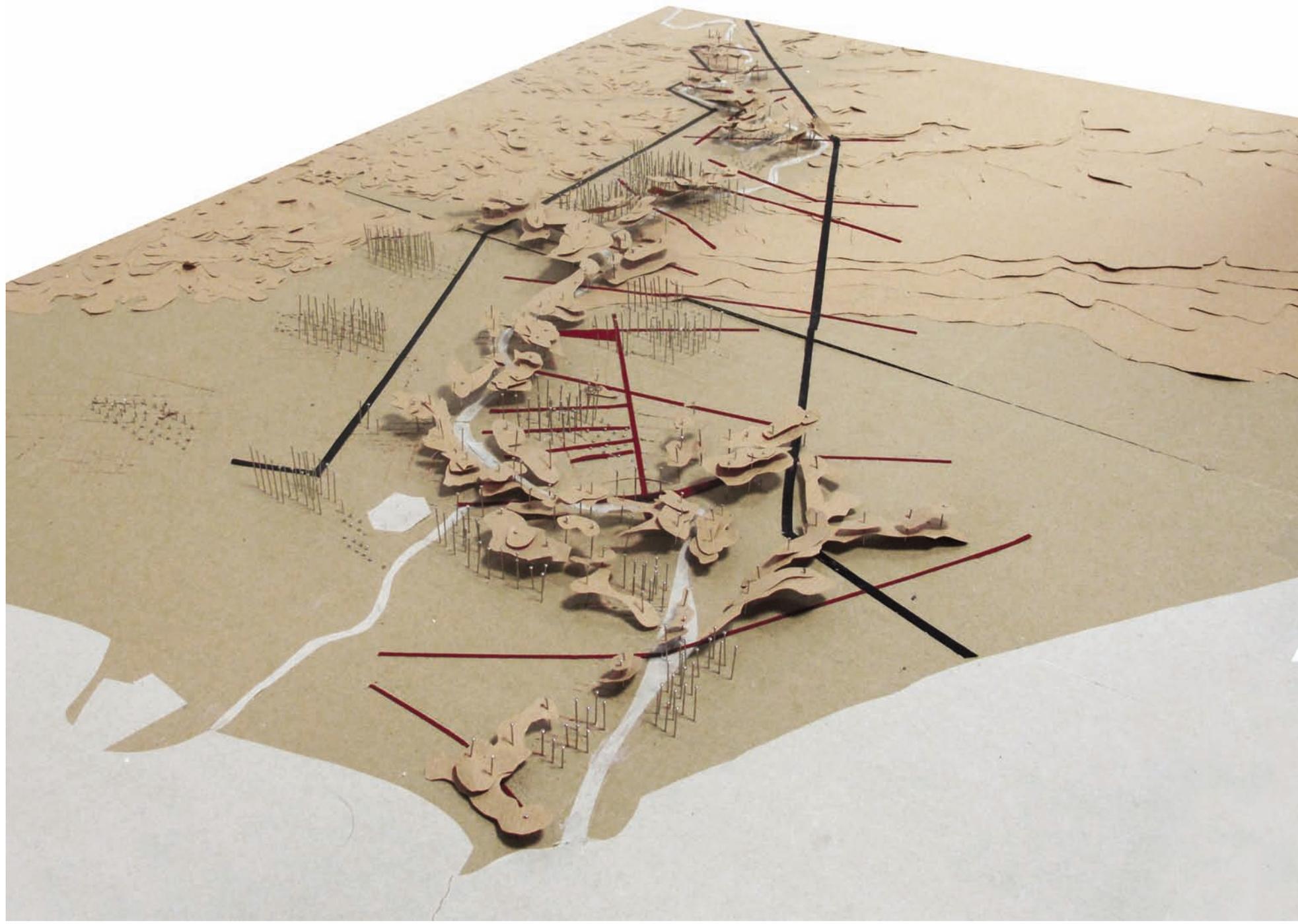
Tema INFRASTRUTTURE DELL'ACQUA _ Tutor_Francesca Romana CASTELLI, Roberto FILIPPETTI, Gianpaola SPIRITO, Raffaella GATTI

L'idea di una grande infrastruttura dell'acqua come re-interpretazione della struttura fisica segnata dall'opera di bonifica del Novecento, che ridisegna secondo un preciso reticolo 8000 ettari di suolo per generare grandi aree per l'agricoltura. Una riconnessione, attraverso l'acqua, che ridisegna e bonifica gli ambienti che attraversa, disponendosi in un paesaggio nuovo che lentamente ma inesorabilmente converte l'impatto inquinante delle cattive pratiche insediative.

Tema MOBILITÀ SOSTENIBILI _ Tutor_Giambattista REALE, Maurizio ALECCI, Vincenzo TATTOLO

L'idea di una nuova rete delle mobilità concepita anche come rete ecologica, articolata in più livelli in senso scalare, fisico e funzionale, tra cui fasce ecosistemiche a ridosso e "tra" le infrastrutture connettive. In questa nuova visione degli attraversamenti sono stati selezionati e incorporati nel progetto i tracciati delle nuove infrastrutture che attiveranno connessioni e scambi importanti tra questo territorio e Roma e tra Roma e il mondo (Il Tevere navigabile, ampliamento dell'Aerostazione di Fiumicino, nuovo Porto di Fiumicino, linea metropolitana Roma-Lido, passante autostradale e ferroviario Sud, nuovo ponte carrabile sul Tevere e altre connessioni ciclopedonali).

Orazio Carpenzano



Alessandra Capanna, Cristiana Costanzo,
Flavio Mangione con Francesco Ciresi,
Alessandra Mariani, Leopoldo Russo
Ceccotti, Anna Riciputo

I PARCHI DEL TEVERE

Produttività | Identità | Percezione estetica



All'origine di tutto c'è sempre l'acqua, un fiume, un affluente.

Si tratta di un ambito di riflessione ricchissimo sotto il profilo culturale e disciplinare: l'indispensabilità dell'acqua per l'origine dei diversi cicli della vita animale e vegetale ha fatto sì che innumerevoli significati simbolici siano stati ad essa associati, ancor più nel passato che nel presente, assunti anche come stimoli per la creazione artistica, letteraria, pittorica ed architettonica.

L'acqua che andava era tutto (...) non muoveva solo mulini e barconi di mercanzia. Prima di essere dimenticata dalla politica, intubata (...) imprigionata nelle dighe, prosciugata dai consorzi di bonifica, rettificata dai signori del cemento, inquinata dalle industrie (...) l'acqua era il luogo dell'amore, della pesca, dei giochi dei bambini, della villeggiatura e della bicicletta.

Così, la vita di molti popoli è sempre, o quasi, legata alla presenza o meno di un corso d'acqua. La carta degli insediamenti umani corrisponde, in pratica, a quella dei fiumi del mondo. Dalla potenza di un fiume, dal timore di alluvioni, dipendeva la potenza delle città.

Ed è proprio il concetto di "riparialità" a rappresentare oggi una delle migliori chiavi di lettura delle vicende storiche, economiche, culturali e tecnologiche delle vocazioni e dei condizionamenti dei territori "attraversati". La *Città eterna* non fa eccezione ed il lungo corridoio ecologico del fiume Tevere rappresenta oggi l'unico elemento di riconnessione del sistema urbano e peri-urbano con il suo *agro* ed il suo litorale verso sud.

Storicamente, infatti, è stata la geomorfologia fluviale

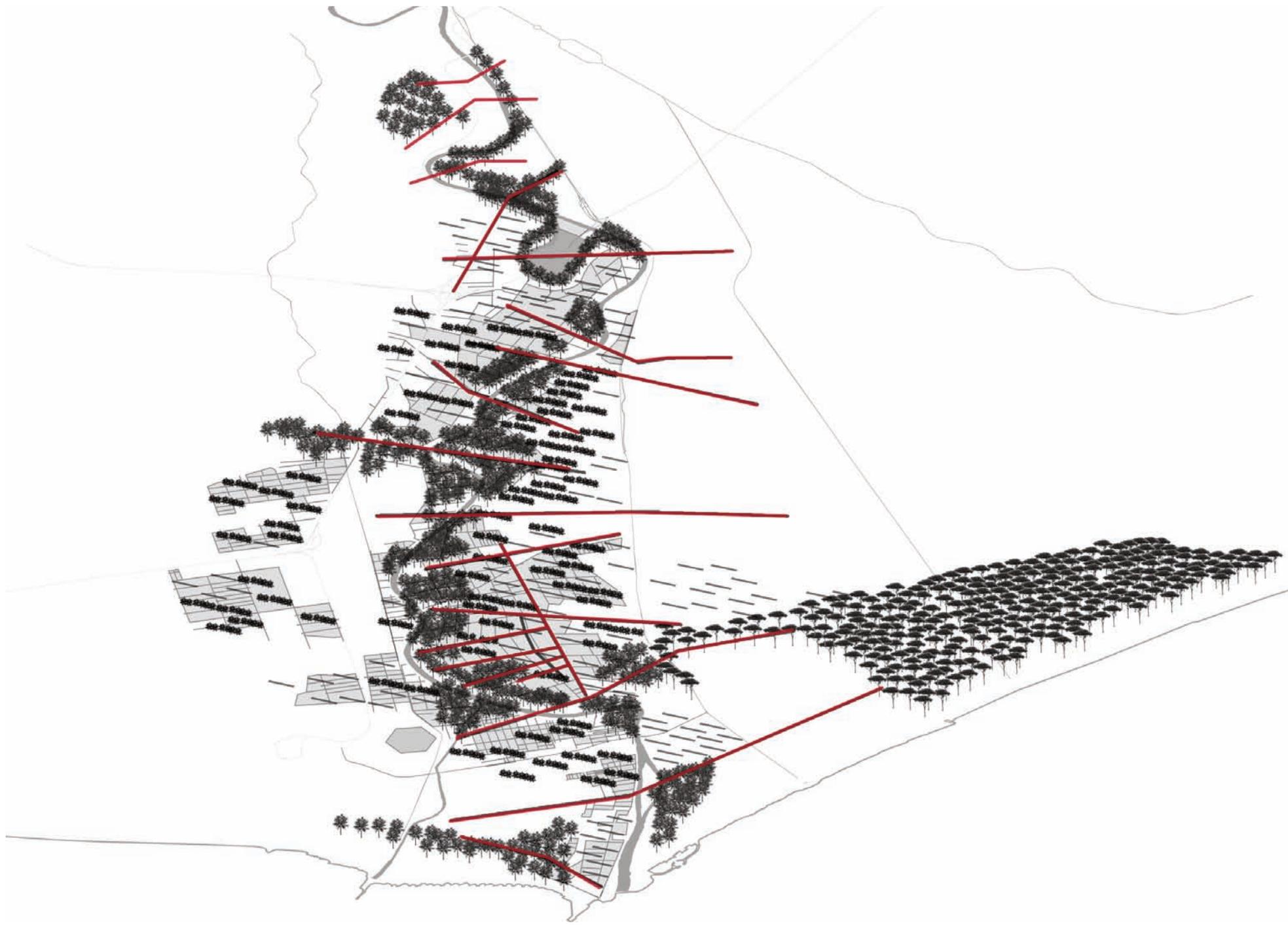
ad aver maggiormente condizionato i processi di consolidamento della città: partendo dallo stretto rapporto tra fiume e paesaggio, il Tevere ci pone di fronte ad una sorta di sedimentazione di fatti e di eventi che compongono la storia dei tasselli di questo territorio (città, periferia, campagna, mare) e che si riflette sulla loro forma.

Tuttavia, l'approccio positivista alla costruzione della città moderna ha certamente agito, nel contesto di nuovi impellenti e massificati bisogni, ad occultare in parte la valenza sia strutturale sia simbolica di questa risorsa, nell'accezione prevalentemente funzionalista dell'approvvigionamento di territorio mai edificati, della costruzione delle reti per lo sfruttamento intensivo nei cicli produttivi.

Questo approccio, prevalentemente utilitaristico – unito a concezioni ingegneristiche improntate a criteri di economicità e monofunzionalità, spesso con un malinteso senso dell'illimitatezza della risorsa – ha contribuito all'alterazione ed in alcuni casi alla cancellazione di molti segni delle stratificazioni storiche che dall'acqua avevano tratto le proprie ragioni, origini, con significativi ed insigni sviluppi.

Nelle fasi storiche più recenti processi di negazione ed emarginazione hanno contribuito ad accentuare negli anni una vera e propria "banalizzazione" di questo paesaggio d'acqua, *riducendo il segno d'acqua a "qualcos'altro", "altro" rispetto all'ambiente, al territorio, al paesaggio, risorsa (solo) da sfruttare, elemento marginale ed irrilevante*. Ciò ha portato ad un processo di "banalizzazione" e banalizzare porta fatalmente a pae-







saggi silenziosi, luoghi che per vocazione imposta o per loro destino si possono leggere come realtà dall'incerta e debole struttura, scenari dove si confondono, sempre più spesso, margini urbani recenti e segni antichi, macroinfrastrutture e permanenze storico-culturali, risorse ecologico-ambientali di pregio e detrattori. "Paesaggi silenziosi" che chiedono la loro riconoscibilità e la loro valorizzazione, che necessitano di una chiave interpretativa e di una diversa e nuova accessibilità culturale e fisica, segnati da un'identità multipla, lasciata apparentemente fuori da ogni forma di progettualità ed in grado di generare conflitti economici, ecologici e culturali fra tutti i soggetti coinvolti.

Il progetto del "Parco del Tevere" a scala territoriale è un piano di riconnessione paesaggistica, un'asse longitudinale di addensamento privo di confini reali, dove questo vuoto negato si arricchisce di una nuova prospettiva infinita nella quale gli artefatti si confondono, le tessiture si sfumano, i limiti appaiono inafferrabili. Un vuoto che acquisisce nuovamente la sua conformazione iniziale di bosco planiziale di grande suggestione visiva ed evocativa. Un bosco ripariale che, allontanandosi dalla sua sorgente e dagli argini del fiume, muta in bosco produttivo autoctono - silvicoltura naturale assistita - contaminando i segni agricoli scarsamente fruttuosi ed i terreni incolti all'interno delle anse del fiume. Un gradiente che evolve nel finale in superfici coltivate per le produzioni florovivaistiche e di erbe officinali.

Il Parco, difatti, inteso come successione di visioni dalla "Coda della cometa" è visione esso stesso: si distende deviando verso est da quella Roma fatta di periferie che, oltre il Grande Raccordo Anulare, raggiunge Ostia ed il mare lungo la via Cristoforo Colombo, la via del Mare e la via Ostiense, allargandosi fino ad abbracciare la foce del fiume stesso.

Il progetto dei "Parchi del Tevere" alla scala urbana e peri-urbana è un gesto di evidenziazione dei tracciati

storici rilevati sul territorio: un sistema di assi trasversali che pone in relazione materiale e/o immateriale (visiva) le due sponde del fiume ed offre ai fruitori del parco nuove occasioni di spazio pubblico aperto all'interattività ed a una fruibilità senza barriere.

Le differenti aree del parco o i "parchi" (il polo di ricerca e cultura archeologica – porta sud, il polo delle comunicazioni, il polo sportivo/ricreativo – porta nord) costituiscono un sistema di soluzioni progettuali in risposta alle problematiche legate ai diversi regimi di allagamento del fiume, all'inaccessibilità delle zone più estreme, agli usi impropri delle aree verdi già esistenti, all'attuale assenza di attrezzature pubbliche e servizi pensati e misurati. Una sequenza di eventi legati fra loro da una navigabilità ritrovata che si compone di attracchi, terrazze sull'acqua e nuovi *mirador*, recuperando e/o reinterpretando i segni storici delle pregresse localizzazioni fino a raggiungere la foce del fiume.

In questo senso sembrano prevalere gli aspetti più marcatamente sensoriali ed interattivi di questo nuovo paesaggio d'acqua, che diventa progressivamente qualcosa da toccare, con la quale giocare, o nella quale entrare per attraversarlo e godere del suo essere.

Ma in realtà si tratta di una forma di paesaggio che si nutre principalmente di se stessa e da se stessa, ricavando energie dalla lavorazione e dalla trasformazione dalle biomasse prodotte, nonché dalle fonti osmotiche e dall'installazione lungo alcuni tratti del fiume di griglie piezoelettriche e approdi dotati di turbine, e, soprattutto, restituendo ai territori limitrofi queste energie come nuove vitalità e nuovi vigori, fatti di una riacquisita identità ambientale e di una innovativa percezione estetica.

I parchi del Tevere

Produttività | Identità | Percezione estetica

Mastplan scala 1:25.000



ritraccio planimetrico scala 1:10,000

sezione tipologica_ affaccio sul fiume scala 1:200

area umida_ vegetazione igrofila e percorso ciclo-pedonale

polo sportivo / ricreativo_ promenade

Inserimento delle colture produttive_ silvicoltura naturale assistita serie del leccio / erbe officinali





Francesca R. Castelli, Roberto
Filippetti, Raffaella Gatti, Gianpaola
Spirito con Maria Teresa Cutrì,
Simone Di Benedetto, Valentina
Garramone, Alessia Guerrieri

INFRASTRUTTURE DELL'ACQUA

"...Essere attenti ai territori aperti, alterati e manomessi nella loro reticolatura poderale dal crescere delle attività urbane... approntare estesi interventi di restauro territoriale, di vantaggio sia per le attività agricole che per la città"
(Mario Rigoni Stern)

Il tema prevedeva nel suo titolo una reinterpretazione della struttura fisica di questo territorio così chiaramente determinato dalle azioni dell'acqua col passare dei secoli: un tratto di costa della penisola eroso dal mare in confluenza del delta del Tevere, un'area di paludi e stagni, di fossi e forre, dune e canneti.

L'opera di bonifica così faticosamente raggiunta all'inizio del 1900 ridisegnò secondo un reticolo preciso e complesso le aree agricole per una estensione pari a ca. 8.000 ettari che il fiume separava e i canali riunivano idealmente con il loro tracciato. Ne nacque un paesaggio assiale fortemente orientato nelle due direzioni principali: parallela alla linea di costa e a questa ortogonale, con alcune variabili determinate dall'orografia dei suoli. La storia successiva dello sviluppo insediativo ha pro-

gressivamente seguito e in alcuni casi negato la trama poderale dei terreni e il suo rapporto con le linee d'acqua che li attraversano. Ma attraverso l'isolamento di queste tracce è ancora possibile osservare un paesaggio organico, costituito da diverse gerarchie di elementi la cui consistenza, articolazione e continuità consentono una nuova configurazione all'interno della coda della cometa di Roma. Inoltre la necessità di migliorare la rete ecologica, la sicurezza idraulica con l'urgenza dei problemi legati alle esondazioni, e di proteggere la biodiversità e il paesaggio, (come d'altronde il Piano di Risanamento dell'Amministrazione e un piano regionale di tutela delle acque PTA già prevedono) spingono a sperimentare e diffondere forme innovative di gestione dei canali tali da migliorare la qualità delle acque e dell'ecosistema riducendone i costi di manutenzione.

Esiste una ampia documentazione di interventi in aree di bonifica in tutta Italia (la distanza di circa un secolo ha innescato un nuovo interesse verso questi paesaggi e le loro strutture architettoniche: dighe, idrovore, cen-





PAROLE CHIAVE

RICOSTRUZIONE DI UN
PAESAGGIO DELL'ACQUA

DROSSCAPE

CONTROLLO DELLE ACQUE

RIGENERAZIONE AMBIENTALE

ECOSISTEMI

BIODIVERSITA'

RIQUALIFICAZIONE URBANA

CANALI COME LANDMARK

CONNESSIONI

ICONEMI

INFRASTRUTTURE

ECOLOGICHE

RESILIENZA

NUOVI USI

trali, ecc). Anche nel panorama internazionale ed in particolare nelle aree di periferia delle grandi metropoli si sta reintroducendo il tema dell'acqua attraverso la realizzazione di zone umide (wetland) come possibilità di recupero di zone inquinate e di una nuova ecologia produttiva.

Il progetto che proponiamo quindi cerca di riconnettere il territorio della bonifica lungo itinerari paralleli ai canali che attraversano i paesaggi e i luoghi di interesse archeologico-storico- naturalistico e renderli accessibili dalle infrastrutture principali con nodi di scambio fiume-terra-mare (percorsi pedonali, ciclabili, navigabili, attraversamenti, landmark, serbatoi, idrovore, spazi di relazione, elementi di misura). Prevede di inserire nuovi spazi d'acqua e ripensare il sistema dei vuoti urbani, produttivi e naturali come dispositivi strategici per la città metropolitana e per il contenimento dello sprawl (stagni artificiali, parchi per la pesca e gli sport acquatici, bacini balneabili, oasi naturalistiche). Intende inoltre attivare relazioni eterogenee tra il sistema arboreo consolidato e quello in evoluzione del progetto (introduzione di specie vegetali tipiche delle zone umide: piante elofite e idrofile, pioppo, salici, farnie, ontani). Infine propone di sperimentare nuovi sistemi di trattamenti biologici dell'acqua per la riduzione dell'inquinamento diffuso attraverso l'impiego di strumenti diversificati di depurazione (vasche di laminazione, ba-

cini di fitodepurazione a flusso verticale e orizzontale, vasche di detenzione, bacini).

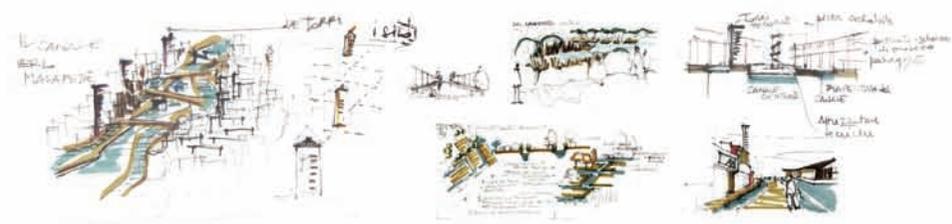
the low line

low come basso, sotto il livello del mare, inciso nel suolo come un bassorilievo, uno scavo che lascia un impronta indelebile, raccoglie l'acqua del terreno e scorre lentamente verso altre linee fino a creare un meccanismo complesso ed un paesaggio dell'acqua visibile anche dall'alto.

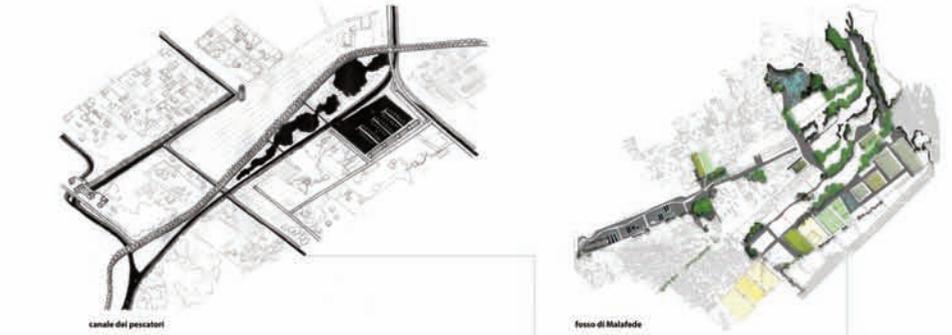
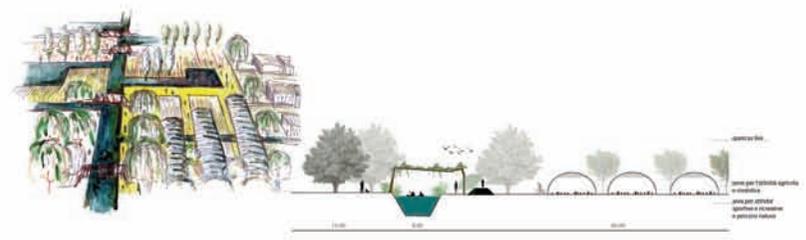
Una low line dunque, possibile parco lineare che (come la High line di New York) può sovrapporsi senza dimenticare una memoria di infrastruttura creata dall'uomo.

E' un progetto interscalare fatto di piccole parti (vasche, bacini, stagni, percorsi, landmark, serbatoi, spazi attrezzati, dune, serre fotovoltaiche, passerelle, pontili, pensiline) ma allo stesso tempo è la percezione di un elemento di misura alla scala del territorio, un traguardo, un asse tecnologico e ambientale che tiene insieme, riorganizza, rivitalizza un intero ecosistema naturale e artificiale. Può essere realizzato nel tempo per parti successive, può crescere secondo un processo osmotico, permanente ma in continua evoluzione, può accogliere al suo interno le variazioni che in diversi contesti che attraversa gli suggeriscono.

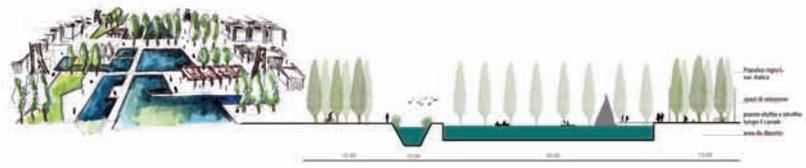




COLLETORE PRIMARIO
 aree agricole a valenza naturalistica e paesaggistica
 tutela e valorizzazione del suolo e riduzione delle cause di inquinamento delle acque superficiali, individuazione di attività legate al tempo libero, sperimentazione e didattica ambientale con particolare riferimento all'agricoltura biologica



CANALE DEI PESCATORI
 aree per la localizzazione di nuove attività sportive e ricreative
 costituzione delle caratteristiche di naturalità compatibili con gli usi urbani, realizzazione di attrattori finalizzati all'attività nautica e di navigazione, realizzazione di sistemi di ormeggio per installazioni galleggianti

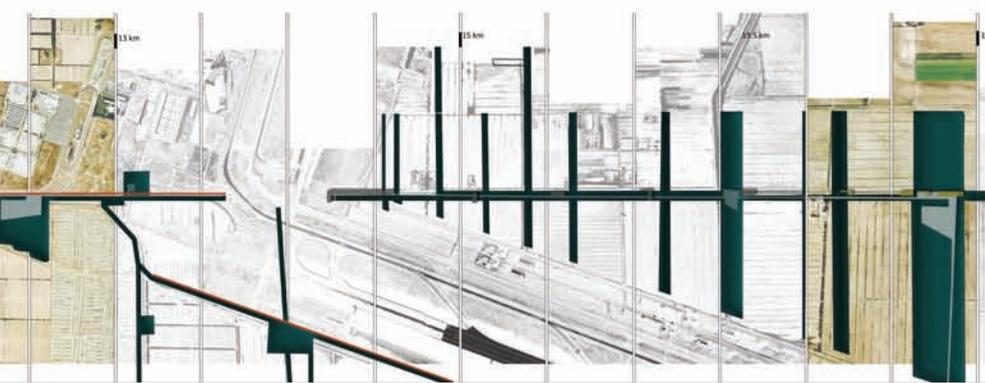
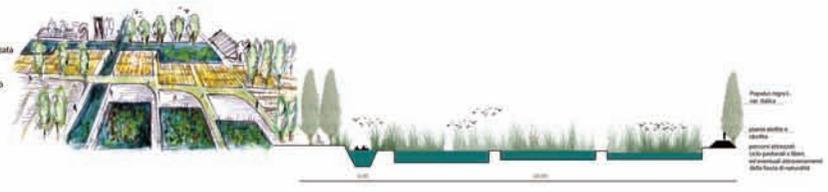


CANALE DELLA LINGUA
 aree di libera fruizione non organizzata
 ricostituzione delle caratteristiche di naturalità compatibili con gli usi urbani, individuazione delle migliori condizioni di fruibilità, in riferimento agli aspetti ricreativi e culturali

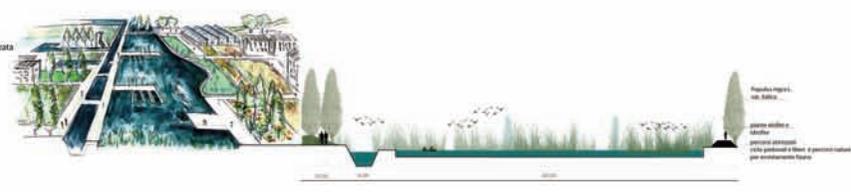


"...Zonare alcuni ai territori aperti, allievi e manomessi nelle loro reticolature poderali dal crescere dell'attività urbana...
 Approntare estesi interventi di restauro territoriale, di vantaggio sia per le attività agricole che per la città" (M. Riponi Stern 2008)

CANALE DELLE ACQUE BASSE
 aree soggette a bonifica ambientale e aree verdi di libera fruizione non organizzata
 realizzazione di interventi per la fitodepurazione con bacini a flusso sub superficiale verticale, ricostituzione delle caratteristiche di naturalità e della continuità biologica, definizione delle migliori condizioni per la navigabilità del canale



CANALE DELLE ACQUE BASSE
 aree soggette a bonifica ambientale e aree verdi di libera fruizione non organizzata
 realizzazione di interventi per la fitodepurazione con bacini a flusso libero, ricostituzione delle caratteristiche di naturalità e della continuità biologica, definizione delle migliori condizioni per la navigabilità del canale.





Workshop in ROMA E IL MARE _ VISIONI NEL TERRITORIO DELLA CODA DELLA COMETA _ DiAP 21/1/1.2 2013
 Tutor: Dipartimento di Architettura e Progetto - Dipartimento di Pianificazione e Gestione dell'Urbanistica - Spagnola Università di Roma
 Tutori: Università Roma - Maurizio Ricci, Vincenzo Iannace, Gruppo Di Lavoro: Letta, Scicchitano, Piro, Marzocchi, Valera, Serrano, Alessia Zizani

Maurizio Alecci, Giambattista Reale,
Vincenzo Tattolo con Leila Bochicchio,
Paolo Marcoaldi, Valeria Sansoni,
Alessia Zarzani



A. Definire una visione complessiva: Il riassetto della rete necessita

- interventi infrastrutturali rilevanti (il nuovo Passante Sud, il nuovo ponte carrabile di Dragona, la nuova linea metro Roma-Ostia) in grado di richiudere maglie aperte;

- un'importante armatura infrastrutturale sostenibile definita "Altra mobilità" legata ai percorsi pedonali, alle bici, ai mezzi elettrici, alle ippovie. Una rete della "mobilità dolce" concepita anche come matrice di leggibilità del paesaggio ed in grado di considerare, inglobare e soddisfare le esigenze di sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

- intervenire sulle reti infrastrutturali esistenti nell'ottica della sostenibilità energetica e ambientale.

MOBILITA' SOSTENIBILI

Il sistema della mobilità nell'area della Coda della Cometa, dalla costa alla città, è attualmente caratterizzata da forti anomalie (assenza di collegamenti da nord a sud, fasci infrastrutturali come limiti invalicabili, aree inaccessibili, sconessioni) da comprendere e risolvere per rendere concreta una visione futura del territorio.

La nuova rete infrastrutturale proposta tende a favorire e soddisfare le ipotesi di sviluppo territoriale previste:

- valorizza e rendere fruibile il parco del Tevere, oggi l'inaccessibilità delle sponde, che ha preservato molte aree, non consente la fruizione del parco;

- intraprende una diffusa azione di riorganizzazione (funzionale ed ambientale) dei canali della bonifica la cui realizzazione ha vertebrato profondamente il territorio ma, negli anni, è stata in più punti cancellata dall'urbanizzazione e ha subito un profondo degrado legato alla mancata manutenzione;

- soddisfa le esigenze di sviluppo futuro di Roma (l'ampliamento dell'attuale aeroporto, l'ampliamento del porto turistico, la realizzazione del nuovo porto di Fiumicino) che necessitano di un sistema imponente ed efficace di spostamenti;

- ripercorre la storia del territorio attraverso reinterpretazioni paesaggistiche degli antichi stagni, dell'area delle saline, delle "anse morte" del Tevere;

- favorire l'accesso e la fruizione delle aree archeologiche di Ostia Antica inserite in percorsi di visita più ampi e strutturati;

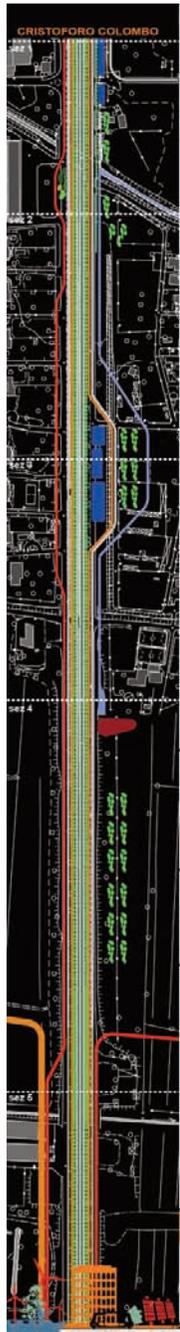
- reinterpretare il litorale e l'alternanza tra gli insediamenti residenziali e turistici e le aree ad elevato valore ambientale (l'area delle dune, la Riserva di Castel Porziano, la Pineta di Castel Fusano, le zone umide e le riserve).

Infrastrutturazione in grado di diminuire gli impatti ambientali sociali ed economici generati dai veicoli privati.

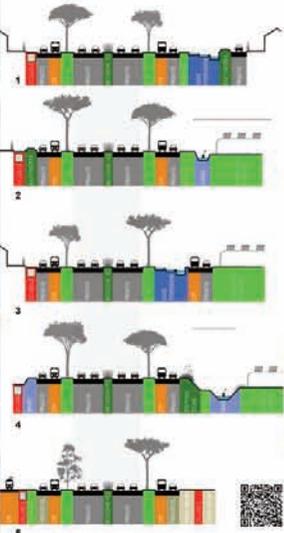
Le reti della mobilità come reti ecologiche

Durante il periodo della grande rivoluzione tecnologica (ferrovia, automobili, aerei) l'entusiasmo per le scoperte scientifiche e per i nuovi mezzi di trasporto ha creato un enorme interesse nei confronti del sistema della mobilità. L'idea del movimento ha sopraffatto del tutto l'immaginario collettivo prodotto da un sistema così complesso, sottovalutandone l'importanza sociale.

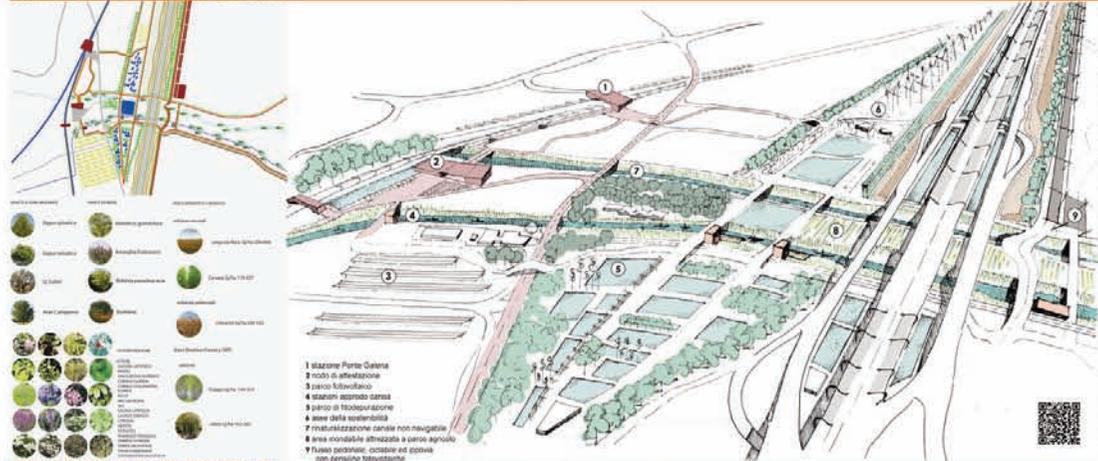
Tutto il secolo scorso ha lasciato dei segni indelebili sui nostri territori, sui processi di sviluppo dei Paesi e sui processi di democratizzazione delle popolazioni. Nella città di Roma come in qualsiasi città, storie di biciclette, di automobili e di treni, sono ricche di polemiche, di proposte avanzate e poi ritirate, spesso legate alle volontà o al rifiuto dei governi, dei cittadini, o delle organizzazioni del trasporto pubblico. Ma questo è inevitabile se si considera che qualsiasi decisione non può prescindere dal luogo e dal periodo storico in cui viene presa. Il progetto delle reti della mobilità per la coda della cometa ha cercato di interpretare il contesto in relazione al momento storico. La sostenibilità, l'accessibilità ai luoghi e la governante del territorio sono i tre grandi temi in grado di promuovere una nuova consapevolezza. "Le reti della mobilità come reti ecologiche" è stata una delle linee guida fondamentali del gruppo di lavoro all'interno del workshop: non dover più solo provvedere alle necessità di spostamento ma prevenire gli sviluppi futuri e promuovere delle nuove forme di mobilità, di tecnologie sostenibili e di integrazione dei sistemi di trasporto con il territorio che attraversano. La visione di un progetto d'insieme ampio, promotrice di un'integrazione complessa delle diverse reti della mobilità in contrapposizione alla razionalità frammentata delle piccole decisioni che si alimenta e cresce in un contesto progettuale e decisionale della mobilità fatto di numerosi saperi e continui processi partecipativi, o presunti tali, che finiscono per produrre un pericoloso relativismo secondo cui tutti sono esperti e nessuno



- FLUSSI MOBILITA'**
- PEDESTANE
 - CICLABILE
 - TPL
 - CTP
 - NAVIGABILE
 - SPORT/CANOA
 - IPPOVIA
 - PRIVATO TRADIZIONALE
 - PRIVATO ELETTRICO - METANO
 - FERROVIA
 - MOTO
- FLUSSI SOSTENIBILITA'**
- VASCHE FITODEPURAZIONE
 - STEPPING STONE
 - ENERGETICO BIOMASSA
 - FILARI
 - BIOMASSA
 - EARTHWORKS
 - STRUTTURE SOSTENIBILI
- COSCENZA CONOSCENZA TERRITORIALE**
- URBAN CENTER
 - TORRE SENSIBILE
 - TRASVERSO
- ATTESTAZIONE**
- PEDESTANE
 - CICLABILE
 - TPL
 - CTP
 - NAVIGABILE
 - CANOA
 - IPPOVIA
 - PRIVATO TRADIZIONALE
 - PRIVATO ELETTRICO - METANO
 - CAR SHARING - CAR POOLING



PONTE GALERIA - DINAMISMO RETI TERRITORIALI



ATTRAVERSAMENTO TEVERE - ECO-MOBILITA'



STAZIONE STAGNI - COMMUTAZIONE DEI FLUSSI



B. Concepire nodi ad alta densità: risparmio di suolo

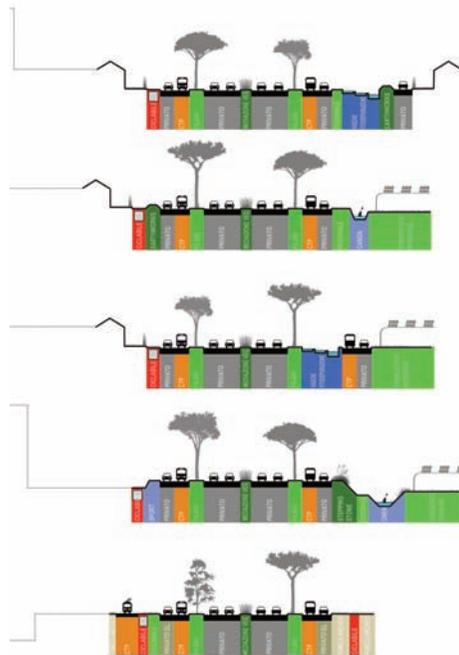
- La temporalità come fattore decisivo della pianificazione e della progettazione per conseguire flessibilità, adattività, inclusività;

- l'eterogeneità e l'individualità delle parti urbane e degli elementi come valore, fattore di sviluppo e di evoluzione, garanzia dei processi dinamici della complessità e dell'autorganizzazione riproduttiva;

- il progetto di nodi qualificati ad alta densità e mix funzionali inclusivi di attività di livello superiore, ma dotati di specificità locali (ricordando che il progetto della mixité è innanzitutto progetto dell'organizzazione sociale)

- il progetto della densificazione e di strategie antisprawl (senza tuttavia demonizzare lo sprawl e ricordando che densità è altra cosa che concentrazione);

insormontabili che generano margini ed aree intercluse ad alto rischio.

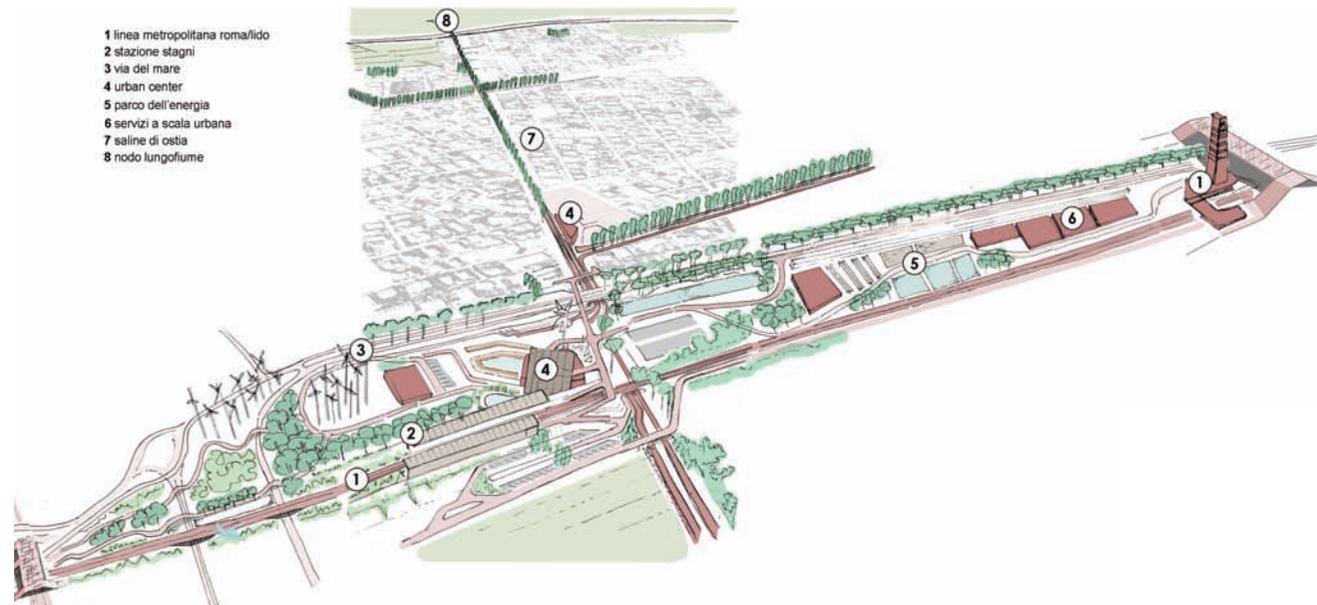
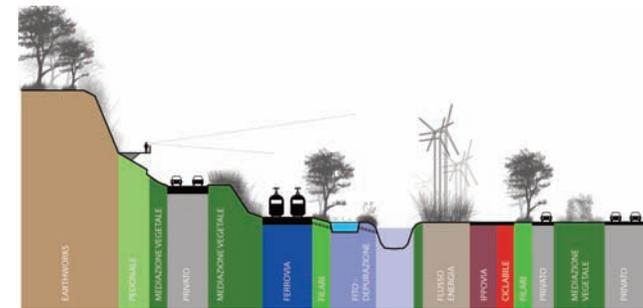


lo è davvero. La proposta progettuale propone un quadro ampio, articolato su più livelli e programmatico con la finalità di proporre approfondimenti puntuali successivi mantenendone, però, una linea guida precisa. Si pone anche l'obiettivo di essere un riferimento pedagogico sui possibili sviluppi dei sistemi della mobilità perché solo la conoscenza e la consapevolezza possono scongiurare la nascita di ideologie a priori contrarie a qualsiasi sviluppo dei nuovi sistemi di mobilità.

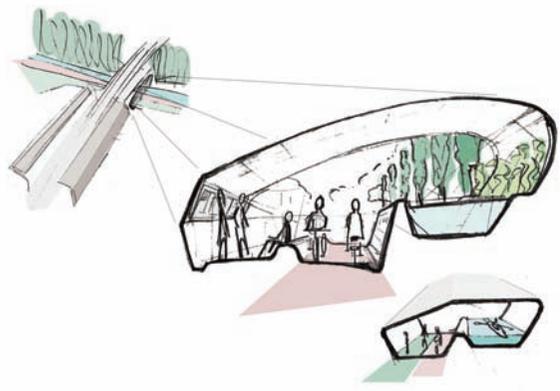
Nell'ambito Mobilità viene inclusa anche quella degli ecosistemi e della vegetazione in generale. Infatti il progetto indaga la possibilità di creare delle sacche ecosistemiche nelle porosità dell'urbano, spesso a ridosso delle infrastrutture di connessione, denominate scientificamente "stepping Zones" o "Stepping Stones" nel trattato Natura 2000 nell'ambito della classificazione delle possibili Reti ecologiche. Queste sacche sono pensate per favorire una propagazione attraverso la mobilità vegetazionale così da trasformare le "stepping stones" in "Landscape Corridors" o corridoi di Paesaggio, che si delineano tra i filamenti degli assi di trasporto.

Facendo riferimento al terzo paesaggio di Gilles Cle-

ment, abbiamo selezionato le tipologie di piante così dette "pioniere" da innestare come preparatrici biologiche dei terreni in parte fortemente inquinati e contaminati, per creare poi quelle commistioni verdi che ormai fanno parte del paesaggio delle infrastrutture. Per cercare di sfruttare al meglio questi territori di scarto, come le fasce limitrofe alle strade, abbiamo immaginato la possibilità di trasformare questi lembi di territorio in fasce energetiche scegliendo quelle specie botaniche da cui si produce biomassa: miscanto, canna comune, pioppi, così da avere una gestione controllata e rendere queste terre produttive ed ecosostenibili.



- 1 linea metropolitana roma/lido
- 2 stazione stagni
- 3 via del mare
- 4 urban center
- 5 parco dell'energia
- 6 servizi a scala urbana
- 7 saline di oestia
- 8 nodo lungofiume

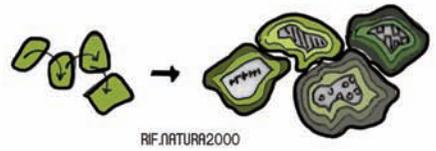


STEPPING STONE A LANDSCAPE CORRIDORS

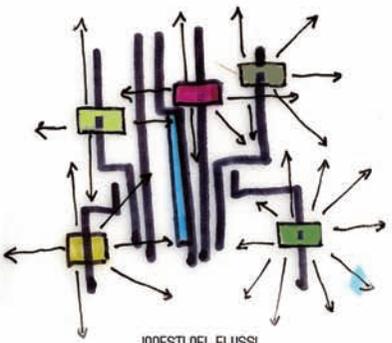
PROPAGAZIONE DEGLI ECOSISTEMI PUNTANDO AL 2050

stepping stone corridors

landscape corridors



RIF. NATURA2000



INNESTI NEL FLUSSI

-innesti di landscape-
la rugosità
-Bosaggi entropici
Bosaggi futuri-
spontaneo del
seno.

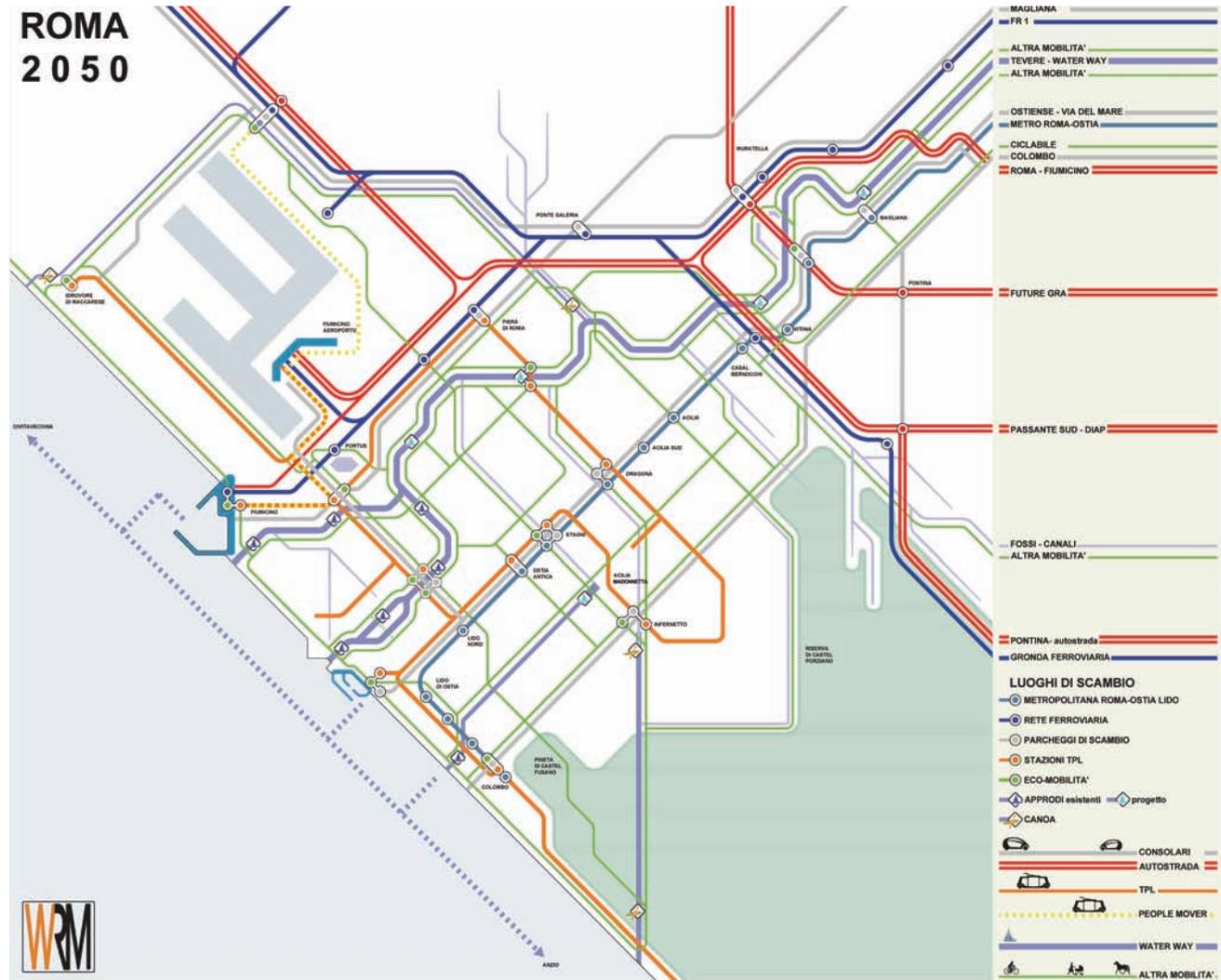


C. Migliorare il radicamento dei nodi di scambio

- il progetto della fluidificazione e del potenziamento delle reti, curando in particolare i rapporti tra le microreti degli insediamenti residenziali con le macroreti e istituendo reti intermedie;
- il progetto di nuovi spazi pubblici passanti in grado di "attraversare" i fasci infrastrutturali;
- il progetto della integrazione dei trasporti pubblici con i trasporti privati, considerando sedi e modalità (linee ordinarie e linee ad alta velocità, tecnologie e formule d'impiego)

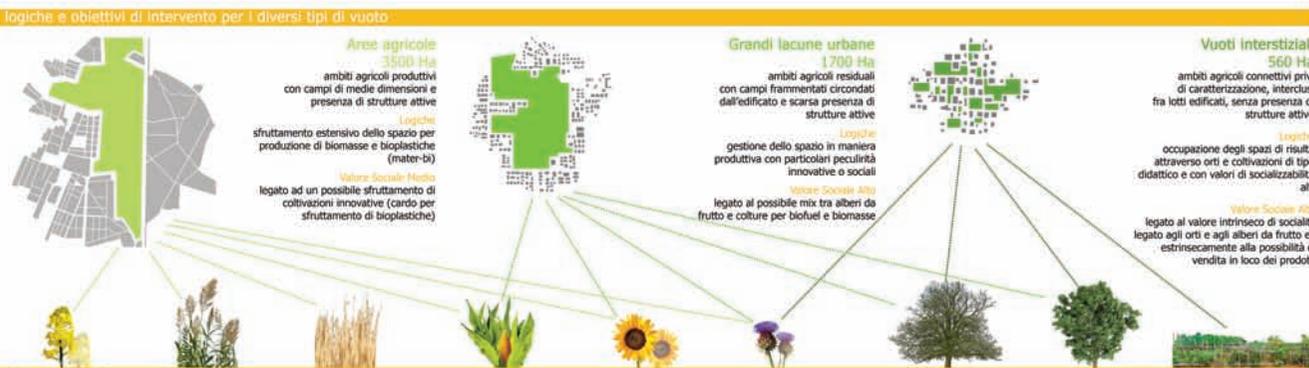
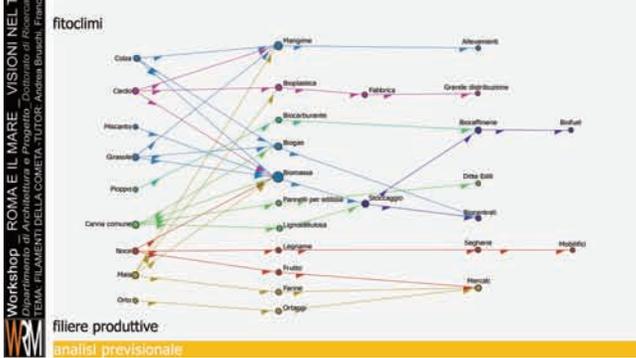
D. Contenere i fenomeni di degrado: sostenibilità energetica

- il progetto del contenimento dei fenomeni di degrado e di deriva indotti sui territori dalle lacerazioni prodotte dalle infrastrutture ferroviarie spesso affiancate a strade ad elevato scorrimento che si conformano come veri e propri ostacoli



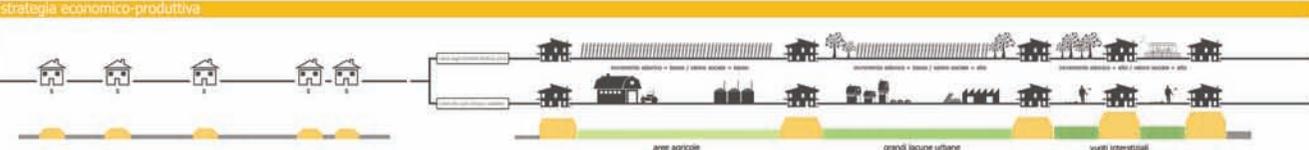
mobilità sostenibile





abaco delle colture possibili

COLZA <i>brassica napus</i>	CANNA COMUNE <i>arundo donax</i>	MISCANTO <i>miscanthus xiganthus</i>	MAIS <i>zea mays l.</i>	GIRASOLE <i>helianthus annuus</i>	CARDO <i>cynara cardunculus</i>	NOCE <i>juglans regia l.</i>	PIOPPO <i>populus</i>	ORTO
PRODOTTIVITÀ Tutte le mesi a resa Ciclo di crescita Sottoprodotti	PRODOTTIVITÀ Tutte le mesi a resa Ciclo di crescita Sottoprodotti	PRODOTTIVITÀ Tutte le mesi a resa Ciclo di crescita Sottoprodotti	PRODOTTIVITÀ Tutte le mesi a resa Ciclo di crescita Sottoprodotti	PRODOTTIVITÀ Tutte le mesi a resa Ciclo di crescita Sottoprodotti	PRODOTTIVITÀ Tutte le mesi a resa Ciclo di crescita Sottoprodotti	PRODOTTIVITÀ Tutte le mesi a resa Ciclo di crescita Sottoprodotti	PRODOTTIVITÀ Tutte le mesi a resa Ciclo di crescita Sottoprodotti	PRODOTTIVITÀ Tutte le mesi a resa Ciclo di crescita Sottoprodotti
1 anno Annuale Ciclo di crescita Estrazione, Pannello per mangime	3 anni Annuale fino a 12 anni Intera pianta Estrazione, Pannello per mangime	3 anni Annuale fino a 12 anni Intera pianta Estrazione, Pannello per mangime	3 anni Annuale fino a 25 anni Intera pianta Estrazione, Pannello per mangime	<1 anno Annuale Ciclo di crescita Sottoprodotti	2 anni Annuale Ciclo di crescita Sottoprodotti	1 anno Annuale fino a 12 anni Ciclo di crescita Sottoprodotti	3-4 anni Annuale fino a 40 anni Ciclo di crescita Sottoprodotti	2 anni Tutte le mesi a resa Ciclo di crescita Sottoprodotti
Conoscenza sulla pianta Servizi Agronomici Settori Industriali Biomassa 8/10 t./ha - Resa	Conoscenza sulla pianta Servizi Agronomici Settori Industriali Biomassa 15-35 t./ha	Conoscenza sulla pianta Servizi Agronomici Settori Industriali Biomassa 15-35 t./ha	Conoscenza sulla pianta Servizi Agronomici Settori Industriali Biomassa 15 t./ha	Conoscenza sulla pianta Servizi Agronomici Settori Industriali Biomassa 5 t./ha				
Stoccaggio di Biomassa Retti di Trasporto Gomma, Nave	Stoccaggio di Biomassa Retti di Trasporto Gomma, Nave	Stoccaggio di Biomassa Retti di Trasporto Gomma, Nave	Stoccaggio di Biomassa Retti di Trasporto Gomma, Nave	Stoccaggio di Biomassa Retti di Trasporto Gomma, Nave	Stoccaggio di Biomassa Retti di Trasporto Gomma, Nave	Stoccaggio di Biomassa Retti di Trasporto Gomma, Nave	Stoccaggio di Biomassa Retti di Trasporto Gomma, Nave	Stoccaggio di Biomassa Retti di Trasporto Gomma, Nave
Potenzialità Identifica Strutture Collezionali Centri di Ricerca Vivere in Loco	Potenzialità Identifica Strutture Collezionali Centri di Ricerca Vivere in Loco	Potenzialità Identifica Strutture Collezionali Centri di Ricerca Vivere in Loco	Potenzialità Identifica Strutture Collezionali Centri di Ricerca Vivere in Loco	Potenzialità Identifica Strutture Collezionali Centri di Ricerca Vivere in Loco	Potenzialità Identifica Strutture Collezionali Centri di Ricerca Vivere in Loco	Potenzialità Identifica Strutture Collezionali Centri di Ricerca Vivere in Loco	Potenzialità Identifica Strutture Collezionali Centri di Ricerca Vivere in Loco	Potenzialità Identifica Strutture Collezionali Centri di Ricerca Vivere in Loco



Workshop ROMA E IL MARE - VISIONI NEL TERRITORIO DELLA CODA DELLA COMETA - DIAP 21.11.2.2013
 In collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Progetto DiAP della Sapienza Università di Roma
 In collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Progetto DiAP della Sapienza Università di Roma
 In collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Progetto DiAP della Sapienza Università di Roma
 In collaborazione con il Dipartimento di Architettura e Progetto DiAP della Sapienza Università di Roma

Andrea Bruschi, Francesca Barone,
Domenico Fogaroli, Gaia Rengo con
Irene De Simone, Luca Maricchiolo,
Chiara Roma, Marco Spada

UNA CITTÀ AGRICOLA PER I QUARTIERI DEL COMPARTO ROMA-MARE

Assetti urbani attuali

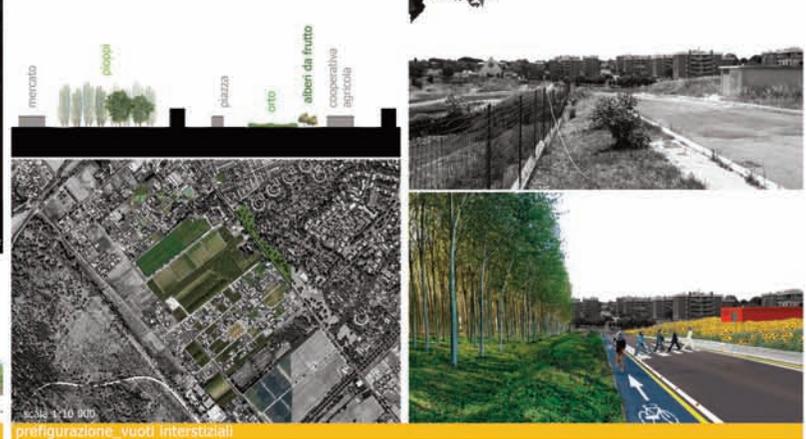
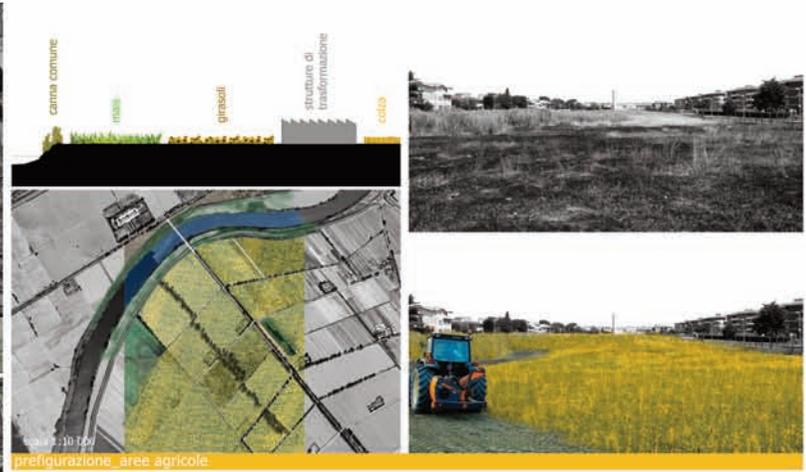
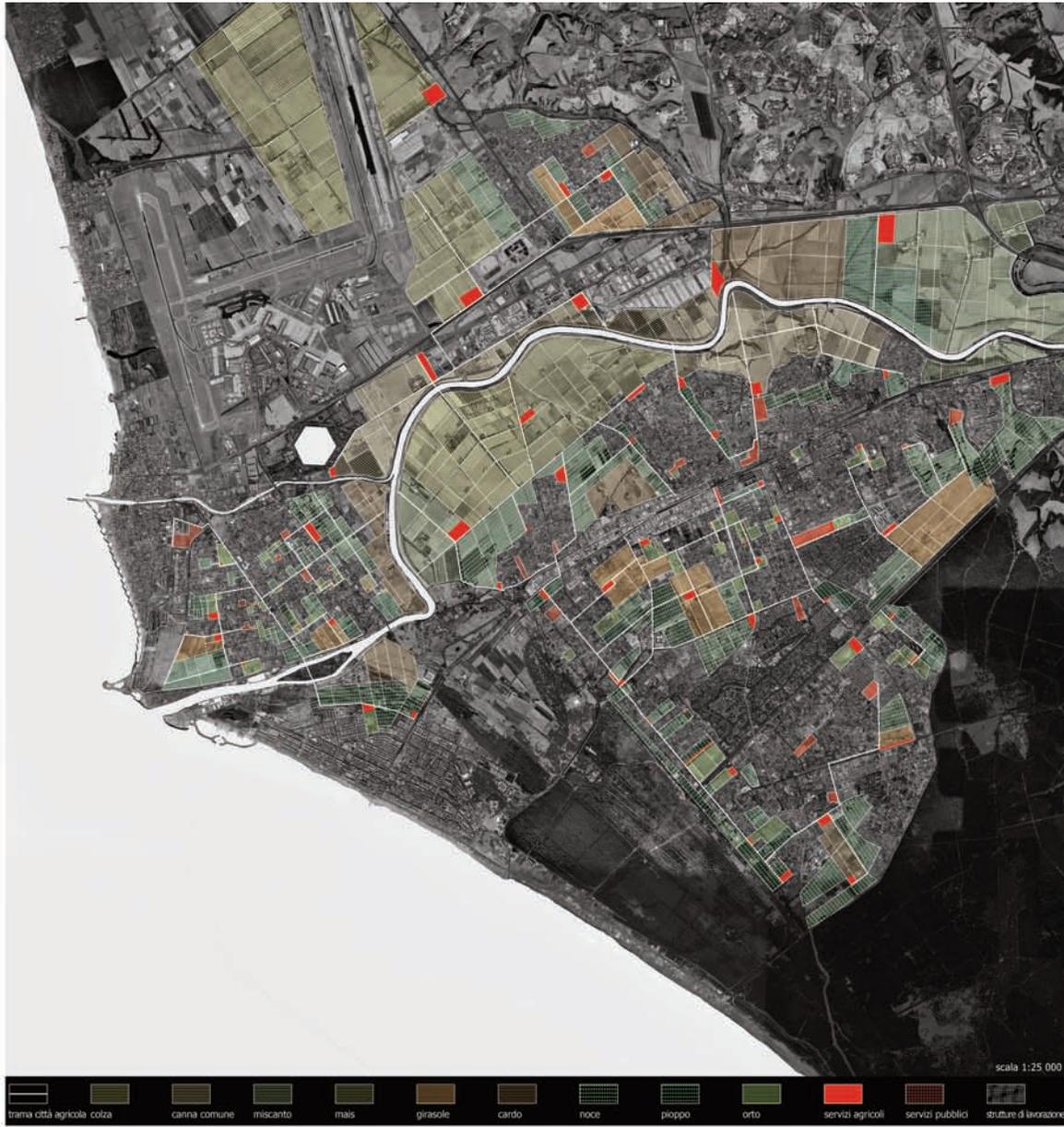
Il territorio compreso fra la città storica di Roma e il mare ha subito una urbanizzazione caotica e parziale segnata da eventi edificatori che si sono susseguiti secondo logiche autonome. Ai borghi originari si sommano nel tempo episodi di diversa matrice tipologica che danno luogo a un sistema insediativo estensivo, distinto da edificati separati e giustapposti. Ai nuclei di Borgo Acilio, del Borghetto dei pescatori di Ostia, dell'intervento ICP di Ostia Antica, delle Casette Pater e del primo aggregato di Fiumicino si associano agglomerati composti da villini e poi da palazzine allineate sui tracciati fondativi del territorio: la via del mare, l'Ostiense, la Cristoforo Colombo. Sono le conurbazioni di Ostia e Vitinia alle quali si accosteranno nel tempo tessuti più laschi e disarticolati realizzati senza tenere conto delle strutture urbane dei quartieri precedenti. Fra questi costituiscono capisaldi identitari i quartieri INA-Casa e ICP del dopoguerra. Sul finire degli anni Settanta si realizzano in quest'area alcuni fra gli impianti urbani del primo PEEP. Una frazione di questi, come Spinaceto, risente dei principi megastrutturali che caratterizzano la corona urbana dei grandi interventi di questo periodo. Altri impianti veicolano solo in parte questo contenuto programmatico e costituiscono complessi isolati che si sommano ai precedenti. Si tratta perlopiù di urbanizzazioni di scala media e ampia che espandono i tessuti edilizi preesistenti mediante semplice accostamento. Sono i complessi residenziali IACP di Dragoncello e Ostia ai quali seguono i nuclei minori di Fiumicino Isola Sacra, Acilia e Decima all'attacco con l'EUR. Sul loro esempio sorgono grandi interventi privati altrettanto indifferenti al contesto urbano e naturale. I quartieri di Malafede e

del Torrino sono esempi di tale sbrigativa urbanistica della disattenzione. A questi si aggiungeranno urbanizzazioni recenti e non ancora completate a ridosso del Raccordo Anulare destinate a completare la saldatura con l'EUR e la "testa della Cometa", la città storica di Roma. Costituiscono una parentesi di qualità alcune *enclaves* sorte per l'alta borghesia romana che, negli anni Sessanta e Settanta, insegue il mito della vita all'aria aperta. Sono quartieri a bassa densità e (ancora una volta) matrice planimetrica autonoma, gli interventi realizzati dalla Società Generale Immobiliare a Casalpalocco, cui si aggiunge l'Axa presso Acilia. Questa *edilizia nel verde* diviene il modello degli interventi abusivi, poi sanati, che invaderanno il comparto Roma-mare portandolo quasi a saturazione. Sono i quartieri di Dragona, Acilia e Infernetto, e gli interventi pianificati del secondo PEEP. Questi ultimi generano una conurbazione priva di polarità significative. Si tratta di sistemi insediativi a tipologia costante realizzati da consorzi e cooperative: case a schiera e in linea a ridosso di nuclei abusivi o a completamento di tessuti preesistenti. Malafede, Infernetto, Madonnetta, Nuova Palocco, Saline sono i titoli che queste *enclaves urbane* derivano dai toponimi nei quali si insediano seguendo il modello della *città americana estensiva* ma in un territorio che offre una ben diversa disponibilità di suolo.

Criticals _vuoti e aree residuali senza futuro

Il meccanismo di crescita questa maccheronica "città all'americana" è adagiato sul volume edilizio da mettere sul mercato. La sua spinta è difficilmente arrestabile e fa temere un analogo destino speculativo per le aree inedificate. Queste sono sospese fra le più varie





destinazioni d'uso, ma sostanzialmente in attesa di rientrare nel processo di saturazione dei vuoti non appena la congiuntura economica divenga favorevole. Lo studio analizza varie tipologie di aree libere distinguendo fra quelle occupate da attività varie, quelle che conservano a stento l'uso agricolo previsto dalla bonifica, quelle che versano in stato di abbandono mostrando scarsa attitudine a vocazioni alternative a quelle della edificazione selvaggia.

A dispetto del loro ruolo residuale i comparti ineditati rappresentano la principale occasione di riscatto per un settore urbano caduto nelle mani dello *sprawl edilizio*. Nel problema del futuro di queste aree si condensa il tema stesso delle prospettive di riequilibrio del comparto Roma-mare e delle potenzialità di un territorio risultato della convergenza di forze economiche fuori controllo.

Nel quadro di una strategia di complessiva rivitalizzazione della "coda della cometa", gli obiettivi di questo studio sono quindi centrati sulla ricerca di ruoli trainanti per queste aree, a partire dall'ipotesi di assecondare le vocazioni inesprese della città esistente piuttosto che imporre, come in passato, ulteriori "risolutivi" modelli urbani da accostare ai precedenti. La ricerca delle potenzialità d'uso dei vuoti ineditati ruota intorno al modello di città attualmente tratteggiato ma incompleto, passando attraverso una idea di paesaggio urbano piuttosto che di città consolidata, per innescare una revisione del rapporto irrisolto fra edificato e spazio aperto in un quadro nel quale non è più proponibile un meccanismo di crescita economica basato sul consumo di suolo.

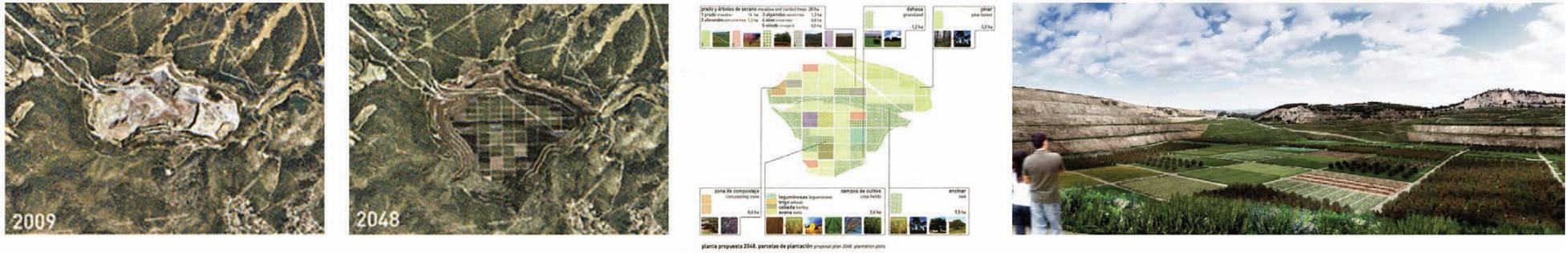
Strategia di recupero

Lo studio adotta una "strategia del vuoto" sinergicamente legata a una serie di obiettivi concatenati. Fra questi si sottolineano la riduzione della tendenza allo *sprawl edilizio*, l'introduzione di forme di reddito diversificato ancorato al territorio e alle sue origini agricole,

la revisione del paesaggio urbano in ordine alla realizzazione di una idea di città più confacente alla vocazione di costruito integrato con lo spazio aperto dei tessuti estensivi. Sebbene legata al modello della *garden city*, la città estensiva si rivela infatti priva degli elementi di benessere che promette, derivanti dalla bassa densità e da un più diretto rapporto con la natura. Il vuoto è il residuo della privatizzazione del territorio, spazio fra gli edifici abbandonato all'incuria, per quanto in origine agricolo a seguito della bonifica. Si ipotizza quindi un ruolo agricolo per i vuoti ineditati, in vista dell'innalzamento del valore edonico del costruito, mirando a una idea di *città giardino agricola*, ossia capace di provvedere autonomamente alla manutenzione, generare un assetto naturalistico dei quartieri e produrre reddito. Si individua una gamma di usi del suolo puntando su una agricoltura di alto livello, se ne ipotizzano le filiere per arrivare alla distribuzione del prodotto passando per le fasi di trattamento e trasformazione. Perché tale catena produttiva possa essere innescata non basta ipotizzarne la struttura. È necessario incentivarla con una promozione ad ampio raggio, sostenerla con una adeguata politica fiscale, aiutarla nella fase di *start up* con cospicui investimenti, curarne la manutenzione, espanderne il portato oltre il comparto Roma-mare fino a definire il carattere architettonico di questo settore urbano. Si ipotizzano azioni di forestazione, produzione di biomasse per uso energetico, derrate alimentari da agricoltura biologica, energie alternative e solo in minima parte realizzazione di servizi pubblici urbani con progetti di alta qualità architettonica. Si propone una filiera che a partire dalla produzione di frutta pregiata porti nel tempo alla lavorazione di legname di alta qualità. In alternativa forestazioni di essenze a breve turno di ceduzione o colture energetiche poliennali, come la canna comune e il miscanto. Le aree in abbandono diverrebbero in breve alberate e solo in qualche caso sarebbe necessario l'impianto di strutture di trattamento, capannoni per lo stoccaggio e la



RECUPERO DELLA CAVA UNILAND ĩaki Alday e Margarita Jover. Barcellona 2009/2048

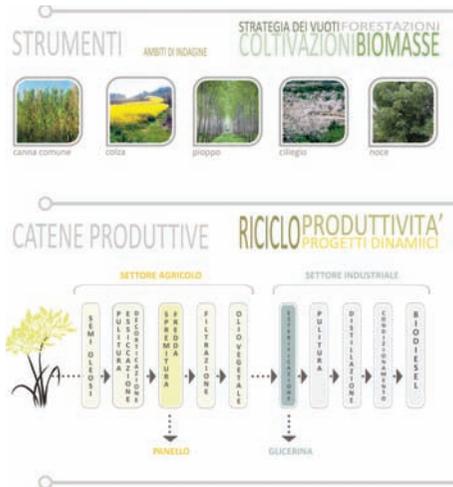


VIET VILLAGE URBAN FARM Spackman Mossop + Michaels. Wes Michaels ed Elizabeth Mossop. New Orleans 2007



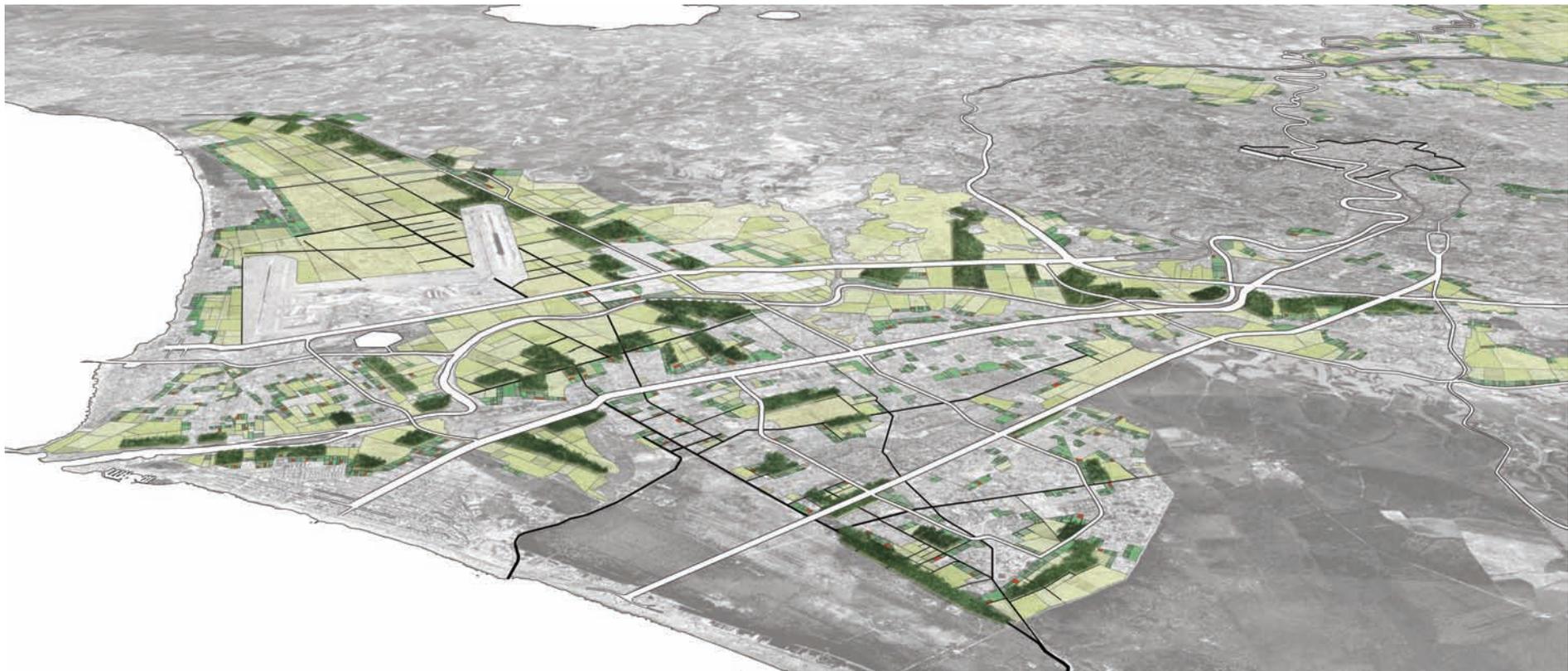
ØRESTAD. Aaro Arto, Teemu Palo, Yrjo Rossi, Hannu Tikka, Matti Kaijansinkko. Copenhagen 1995

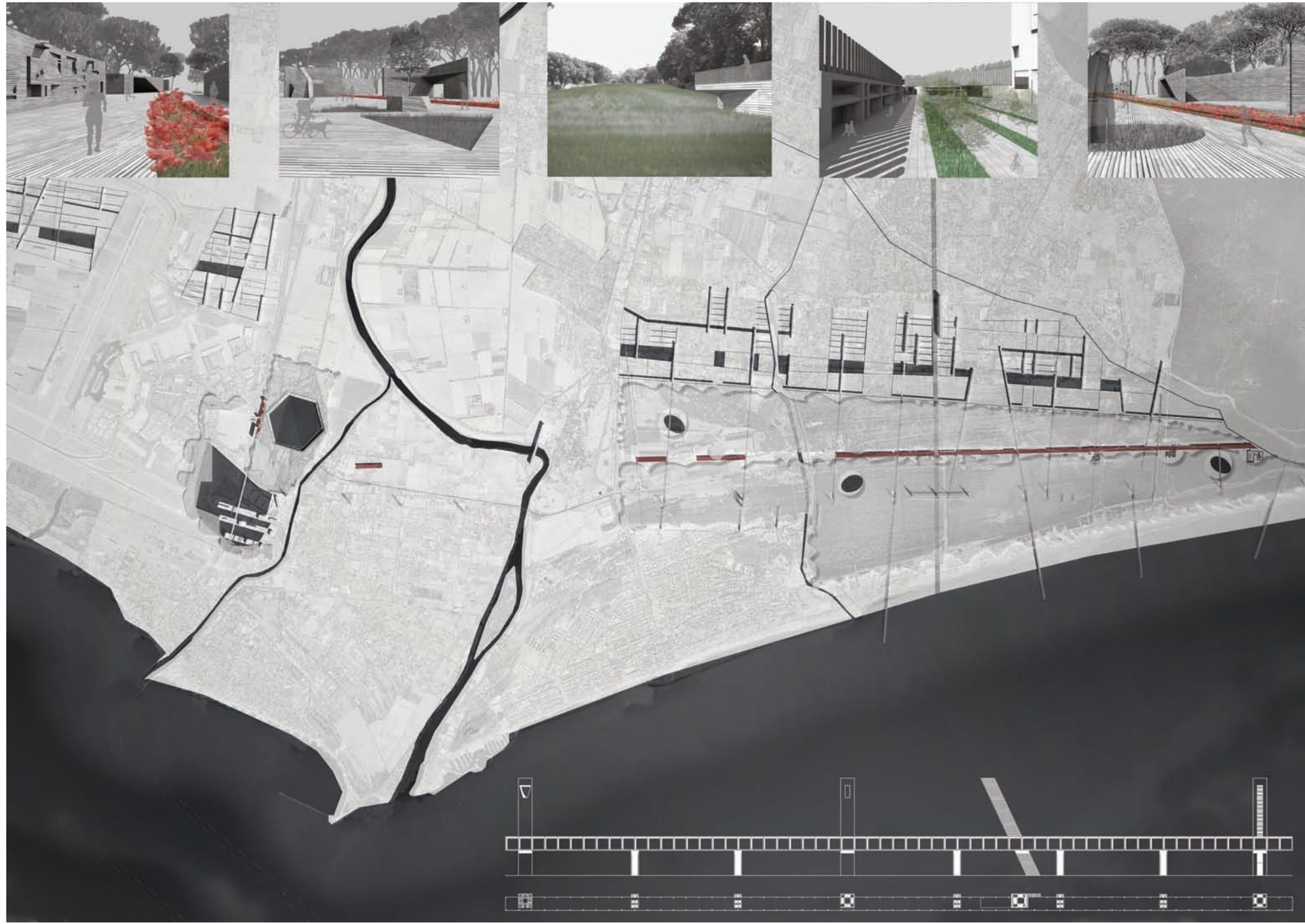




lavorazione del prodotto. Sono inoltre già presenti nella zona dell'antico Stagno colture di "prato pronto", materiale pregiato e costoso da vendere a rotoli per la realizzazione di giardini. Non secondario appare il settore della produzione agricola di oli vegetali. La colza e il girasole, che nel periodo di fioritura divengono bellissimi tappeti colorati, costituiscono le principali essenze per la produzione di biocarburanti a basso impatto ambientale, ma l'uso dei loro oli è esteso anche all'industria. Non è da porre in secondo piano la produzione di derrate alimentari. Sono già presenti a Maccarese e Torre in Pietra aziende di agricoltura biologica ma va sottoli-

neato che la città di Roma importa una alta quantità di derrate alimentari che potrebbe produrre in proprio con agricoltura a chilometro zero, a fronte di una enorme superficie di aree incolte. Non si è quindi immaginato un progetto di architettura in senso tradizionale ma un accettabile spettro di possibilità d'uso del suolo per i proprietari di aree, alternativo all'edilizia di speculazione e in grado di configurare economie restituendo qualità al paesaggio urbano nella sua interezza generando un nuovo paesaggio urbano, una *città agricola* mutevole e in divenire al di là del progetto di architettura.





Paola Guarini, Lina Malfona, Alessia Vitali con Laura Colazza, Marco Falsetti, Monica Manicone, Elena Mattia, Giovanni Romagnoli

IL PARCO ARCHEOLOGICO DELLA VIA SEVERIANA

La misurazione del paesaggio attraverso la memoria del luogo

Qui, nella campagna romana, tra le mozze, allegre case arabe e i tuguri, la quotidiana voce della rondine non cala, dal cielo alla contrada umana, a stordirla d'animale festa. Forse perché già troppo piena d'umana festa: né mai mesta essa è abbastanza per la fresca voce d'una tristezza serena.

P.P. Pasolini, Le ceneri di Gramsci, 2009

Orizzonte della città, sua proiezione verso il mare, territorio della separazione non solo da oltrepassare, luogo solcato da telai verdi, grandi pause e fragili presenze, figura medio terminale del “Sistema Cometa”, l’area in oggetto è punteggiata da preesistenze archeologiche eterogenee disseminate lungo la Via Flavia-Severiana, l’antica strada litoranea di cui oggi si conservano solo brevi tratti.

Considerato lo straordinario patrimonio ereditato dal passato, costituito da grandi emergenze monumentali (Portus e Ostia Antica), resti di ville, necropoli, acquedotti, impianti termali, basiliche e tracce di grandi segni territoriali (tra cui le Antiche Saline di Ostia, gli antichi Stagni, l’ansa morta del Tevere, la Linea di Costa di epoca imperiale) da preservare e ri-semantizzare, si intende progettare un Museo Lineare che guidi l’osservatore lungo la Severiana nella visita dei siti archeologici.

Coinvolgere le preesistenze in una narrazione

Sarebbe interessante svolgere su questi siti delle operazioni di ricucitura e di collegamento al fine di affrancarli dal loro isolamento e leggerli in una condizione di continuità storico-topologica.

Ciò significa anche integrarle nel progetto del nuovo. Quest’ultimo deve cogliere l’incompletezza della rovina sia come valore da preservare che come potenzialità che il progetto potrà esaltare.

In quest’ottica tale progetto -che prefigurerà spazi quali piattaforme di accesso, elementi belvedere, laboratori didattici, attrezzature di servizio, foresterie- dovrà relazionarsi all’antico con sensibilità e precisione.

Polarità del parco

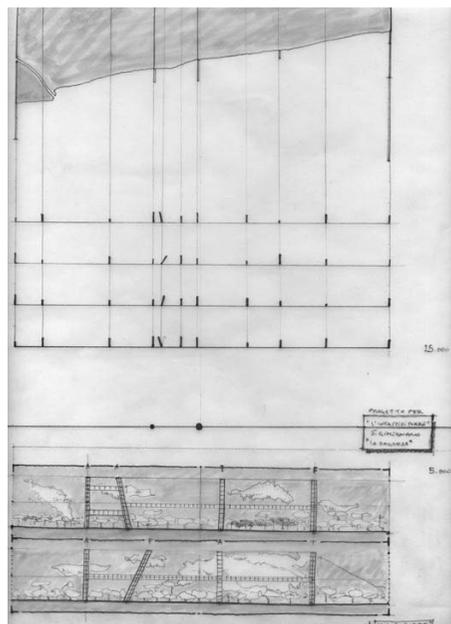
Aree archeologiche monumentali

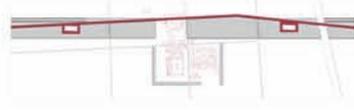
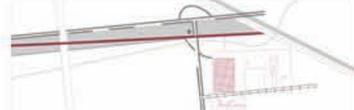
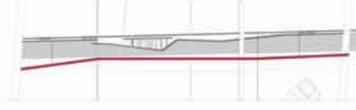
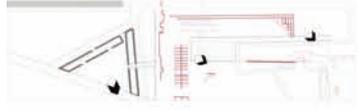
Il primo tratto del parco si confronta con la presenza delle antiche città di Ostia e di Portus, che si intende riconnettere o passando per il fiume o per l’Isola Sacra attraverso l’antico Ponte di Matidia.

Sebbene poco nota perché ancora oggi in corso di scavo, la città monumentale di Portus, descritta da Giuseppe Lugli, costituisce la testa dell’asse della Via Portuense, come Ostia lo era per l’Ostiense. L’antico porto di Roma, diventato in seguito città con Costantino, diventa oggi la porta del parco, o quantomeno il luogo privilegiato di accesso e di visita. Essa è anche un’area di grande qualità paesaggistica, si pensi all’ecosistema del bacino esagonale del Porto di Traiano che dovrebbe essere messo a sistema con altri siti -ancora oggi inaccessibili- lungo il parco. Tra questi, la Necropoli di Portus, luogo di visita solo su prenotazione.

Siti archeologici puntuali

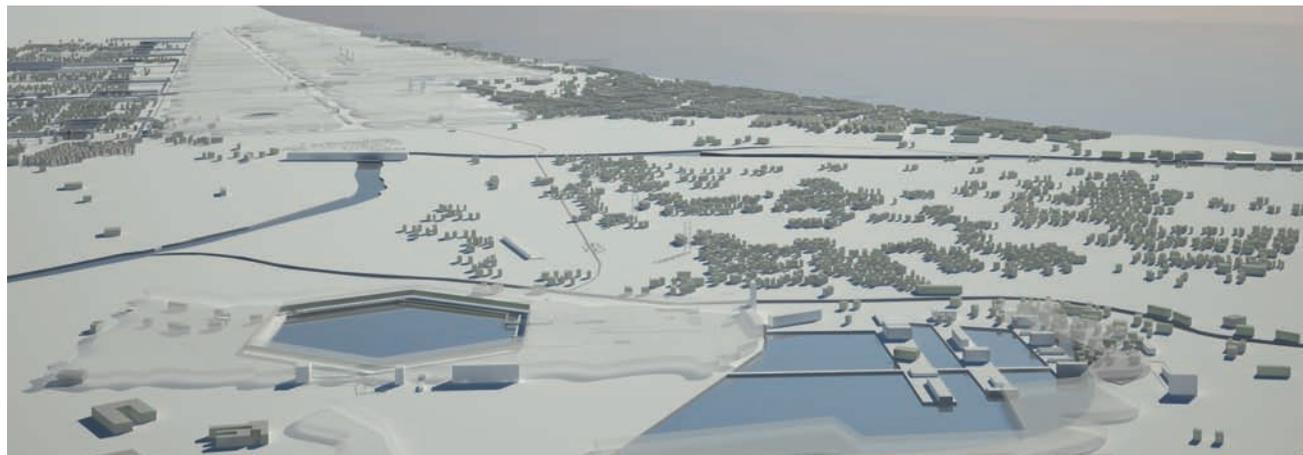
Il secondo tratto del parco ospita siti archeologici quali le Terme di Porta Marina, la Sinagoga, la Chiesetta di Sant’Ercolano, la Necropoli di Porta Laurentina, la Basilica di Pianabella, la Villa della Palombara, il Vicus Augustanus Laurentium, la Villa romana di Grotte di Piastra, la Villa imperiale di Tor Paterno, la Villa di Plinio, antichi tesori oggi quasi del tutto inaccessibili,





PAROLE CHIAVE

PREESISTENZE A SISTEMA
RELAZIONI E CONNESSIONI
ARCHEOLOGIA E PAESAGGIO
PROGETTO E MEMORIA
MISURAZIONE DEL PAESAGGIO
NUOVI ACCESSI, NUOVI APPRODI
MARGINE E PERMEABILITÀ
MULTISCALARITÀ



dunque ignorati. Essi dovrebbero essere riconnessi creando un sistema.

Strategie progettuali

VALUTARE E FAVORIRE L'ACCESSIBILITÀ DEL PARCO DAL MARE, DAL FIUME, DALLA CITTÀ

RIPENSARE IL PARCO ARCHEOLOGICO COME UN INSIEME DI RELAZIONI ALLA SCALA URBANA E TERRITORIALE

SVILUPPARE UN RACCONTO CHE DIVIENE STRUMENTO DI MISURAZIONE DEL PAESAGGIO

LAVORARE DALLA SCALA DELLA CITTÀ E A QUELLA DELL'ARCHITETTURA

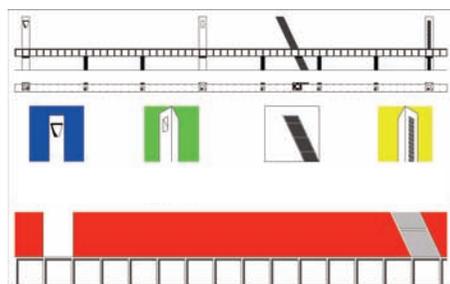
CONCEPIRE IL PARCO ARCHEOLOGICO COME MOTORE DI UNO SVILUPPO TECNICO-ECONOMICO SOSTENIBILE NELL'IPOTESI DI REALIZZARE UNA SMART CITY

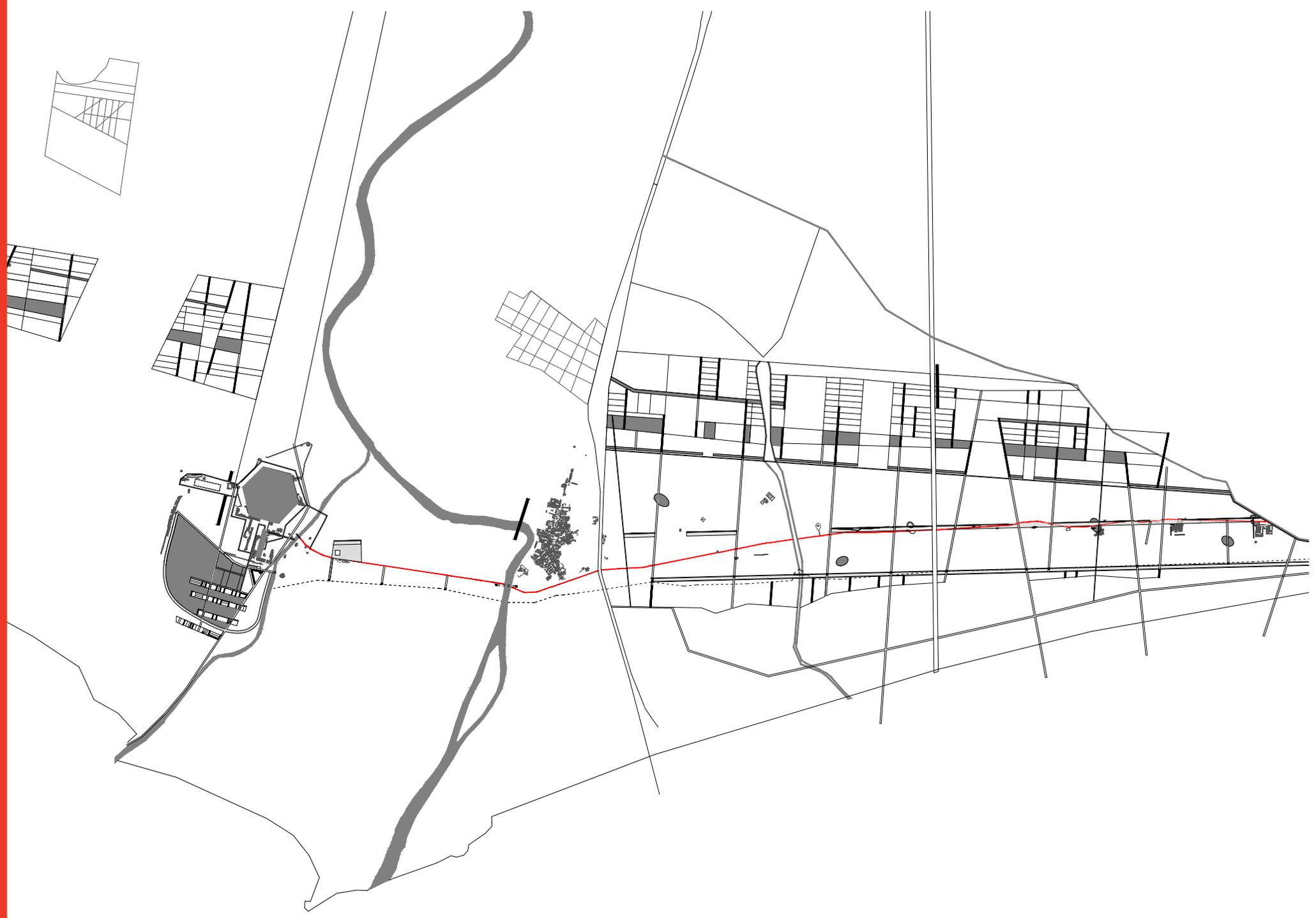
PREFIGURARE UNA RETE DI MOBILITÀ DOLCE CHE ATTRAVERSI L'INTERO PARCO (PERCORSI CICLO-PEDONALI, BUS NAVETTE)

Il progetto

Il progetto del Parco Archeologico si pone l'obiettivo di riconnettere tramite un disegno unitario le preesistenze archeologiche dei territori di Ostia e Fiumicino, numerose ma non legate da un sistema che ne consenta la leggibilità e la fruibilità. L'area è infatti caratterizzata dal grande sistema imperiale dei porti di Claudio e Traiano, dalle rovine di Ostia Antica e da un serie di resti archeologici eterogenei che punteggiano la via Flavia-Severiana. Realizzata da Settimio Severo nel 198-209 d.C. regolarizzando il tracciato di precedenti tratti viari presenti lungo la costa, essa connetteva le numerose proprietà private e imperiali sorte sulla fascia costiera e assicurava al contempo il collegamento Ostia-Terracina. La costruzione del porto di Claudio ebbe inizio nel 42 d.C. e continuò in epoche successive parallelamente all'aumento del volume dei traffici commerciali fino al periodo traiano, durante il quale tale struttura fu ampliata con un altro bacino (dal 112 d.C.) questa volta artificiale, di forma esagonale.

L'area archeologica sarà attraversata da percorsi pedonali e ciclabili, l'accesso ai quali sarà possibile mediante un percorso carrabile e un sistema di mobilità dolce che collegherà il parco con l'aeroporto di Fiumicino e







Obiettivi generali della trasformazione

L'ARCHEOLOGIA. Da Frammento a Sistema.

Valorizzare e ricucire le preesistenze archeologiche costruendo un sistema

IL PAESAGGIO. Dalla traccia al segno. Potenziare il carattere paesaggistico del luogo, portando alla luce antiche componenti naturalistiche

LA MEMORIA. Luogo e progetto. Radicare il progetto alla storia del luogo, recuperandone visioni e suggestioni

il terminal crocieristico. Ulteriori ingressi al parco saranno previsti in prossimità delle fermate della linea ferroviaria già esistenti (Cristoforo Colombo e Castel Fusano) e presso quella di Portus, da ripristinare. L'accesso all'area archeologica di Portus verrà riprogettato a livello funzionale in modo da garantire i necessari servizi turistici (parcheggio, ristoro, attività commerciali e ricettive, informazioni, polo museale) in previsione dell'aumento del numero di visitatori. In corrispondenza degli assi viari principali sono previsti dei grandi edifici di servizio.

Il Porto di Claudio, attualmente illeggibile e difficilmente restituibile nella sua interezza in quanto in gran parte inglobato dall'aeroporto di Fiumicino, subirà un intervento volto a restituirne l'immagine formale nel rispetto dei vincoli che la presenza dell'aeroporto impone. Mentre l'immagine del mare sarà evocata mediante colture, il bacino portuale sarà ripreso da un filare di alberi ad alto fusto. Nell'area della darsena, come in quella del porto di Traiano, saranno presenti delle strutture di servizio temporanee per consentire la realizzazione di ulteriori indagini archeologiche e per non danneggiare eventuali resti ancora non rinvenuti.

All'interno della pineta di Ostia, una radura creerà un

asse prospettico tale da rendere la via Flavia-Severiana leggibile nella sua interezza. L'antico tracciato, di cui rimangono solo brevi tratti, verrà evidenziato da un percorso rialzato in legno; nei tratti in cui il basolato non è più presente sarà sostituito da essenze floreali in modo da restituire al segno comprensibilità. Un muro, di altezza massima di tre metri, si affiancherà a tratti alla via Severiana assumendo, a seconda di quello che incontra, conformazioni differenti, circondando talvolta i resti archeologici o, in altri casi, divenendo padiglione, cavea, muro espositivo o segno a terra. L'antica linea di costa del I sec., fisicamente perduta, verrà restituita tramite un percorso segnato da torri che misurano il parco e lo traggono, mentre un'illuminazione notturna di entrambi gli elementi ne assicurerà la distinguibilità anche dopo il tramonto. Le torri ospiteranno inoltre laboratori per il monitoraggio ambientale.

I margini del Parco Archeologico dalla parte della costa saranno ridisegnati mediante la densificazione del tessuto abitativo, laddove esso appare più rado e, dalla parte opposta, mediante la realizzazione di un parco agricolo-naturalistico nell'area degli antichi stagni.



Massimiliano Amati, Claudio De Angelis,
Maria Clara Ghia, Dina Nencini con
Claudia Celsi, Luca De Vitis, Laura Fabriani,
Fabio Petrassi

PROGETTO WATERFRONT

Waterfront: una precisazione.

Il lungomare di Roma che si estende da Ostia a Fiumicino è attualmente molto distante da ciò che nel panorama internazionale corrisponde al termine Waterfront. Nel mondo corrispondono a questa definizione aree sempre più complesse a cui è delegato il ruolo di catalizzatori dell'innovazione e della trasformazione urbana. In effetti con la definizione di Waterfront si identificano quei progetti di riqualificazione del fronte mare da cui sono state delocalizzate le attività portuali in seguito alla trasformazione che dagli anni Settanta in poi ha subito il trasporto navale. Esempi emblematici sono Londra e Barcellona. In Italia solo Genova è paragonabile per interventi ai casi internazionali.

Il lungomare di Roma nella ridefinizione del Waterfront va nella direzione opposta. Sia per condizioni ambientali che legate alla struttura urbana. Infatti nella maggior parte dei casi nazionali, come Trieste o Napoli, la questione del waterfront riguarda soprattutto la dismissione di aree e la delocalizzazione di funzioni di trasporto navale.

Non si tratta dunque di decentrare l'attività portuale relativamente presente visto il ruolo da sempre delegato al porto di Civitavecchia, ma di localizzare lì un nuovo porto turistico che soprattutto assuma il ruolo di porta della città, puntando su eventuali valori propulsivi per lo sviluppo e la trasformazione.

Progetto Waterfront.

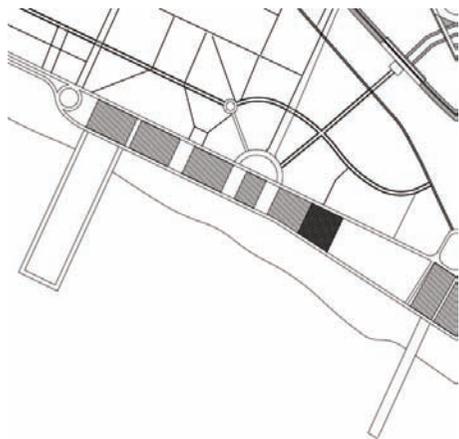
Il primo interrogativo riguarda la capacità dell'area lungomare di reggere il ruolo di porto/porta e contemporaneamente, attraverso l'innesto di queste funzioni, di trasformarsi in una nuova polarità per la trasformazione.

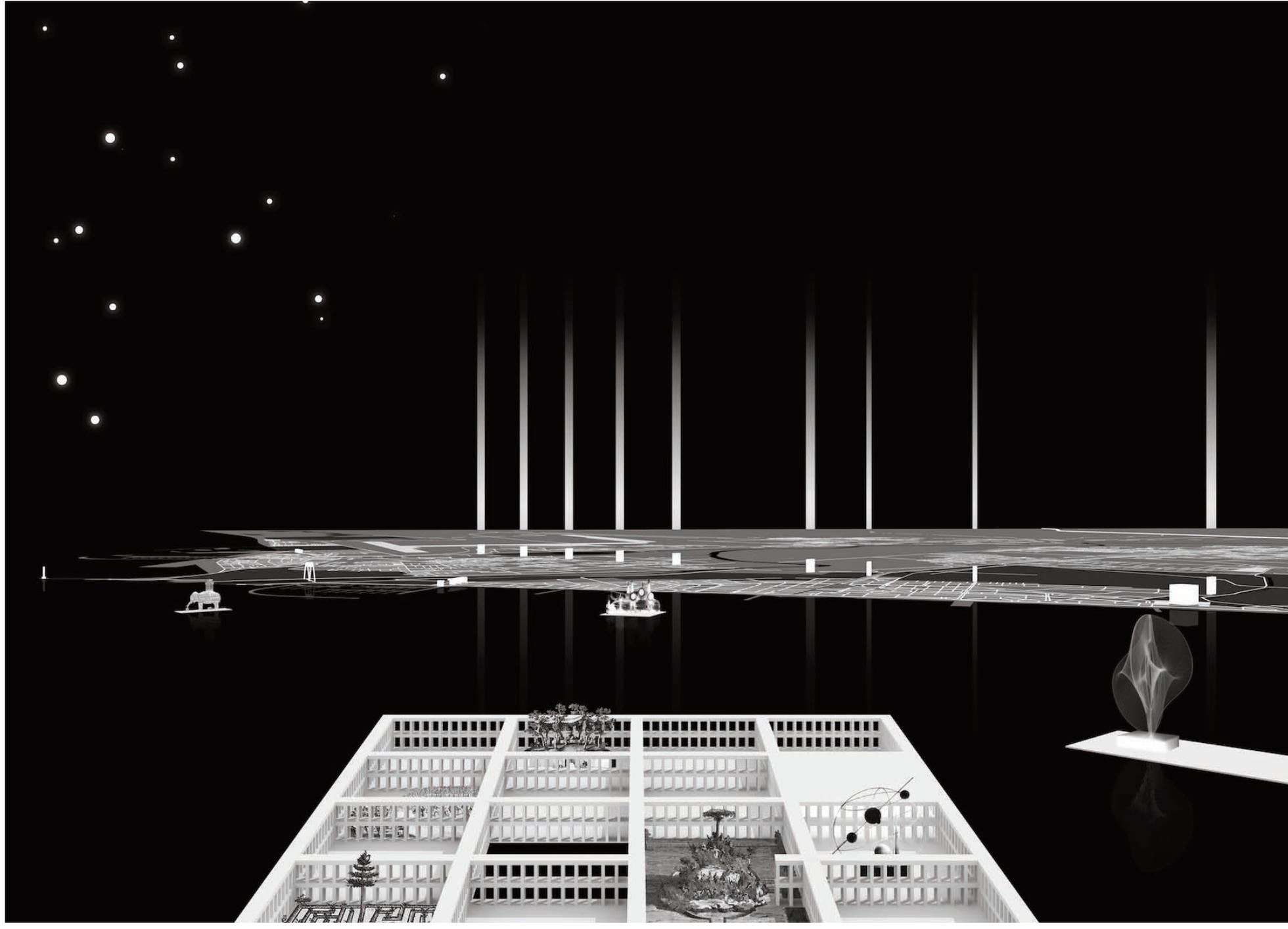
È importante ricordare che sull'area convergono più soggetti e altrettante intenzioni. Il primo soggetto è Roma Capitale/Comune di Roma principale promotore del rinnovamento di Ostia Waterfront attraverso la ridefinizione del "Il polo turistico" di Roma. Il secondo soggetto rappresentato dalla Regione che punta sullo sviluppo dell'area compresa tra i porti di Fiumicino e Ostia, della zona aeroportuale, attraverso la messa a sistema dei porti turistici laziali e la realizzazione del nuovo porto di Fiumicino. Il terzo soggetto è rappresentato dall'Autorità portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta. Va precisato che per quanto riguarda le aree portuali, la normativa prevede la piena autonomia dell'Autorità portuale che redige il proprio Piano regolatore portuale. Infine il Comune di Fiumicino. Si tratta dunque di delineare un'ipotesi di progetto Waterfront che si attesta su quattro ambiti fisici così identificabili:

- A _ Fregene/Maccarese: infrastruttura, mitigazione, valorizzazione ambientale, valorizzazione produttiva
- B _ Isola Sacra/Fiumicino: turismo, archeologia, centralità e valori simbolici
- C _ Ostia: interventi puntuali, disegno dei margini
- D _ Castel Fusano: trasformazione, valorizzazione ambientale

Dualità

Il secondo interrogativo riguarda la dualità che insiste sull'area lungomare. Si tratta di una dualità determinata da un lato dallo stanziamento di Ostia e dalle spiagge i cui tratti identificativi dell'ambiente naturale e antropizzato richiedono interventi puntuali di sostegno e rigenerazione, più che interventi invasivi e stra-





I tratti salienti del progetto riguarderanno:

_ tracciare una possibile visione d'insieme, percepibile dall'alto, dal mare (e da terra in controcampo) che consenta la lettura della scala di progetto nella sua interezza e che individui un ritmo per l'interpretazione del progetto.

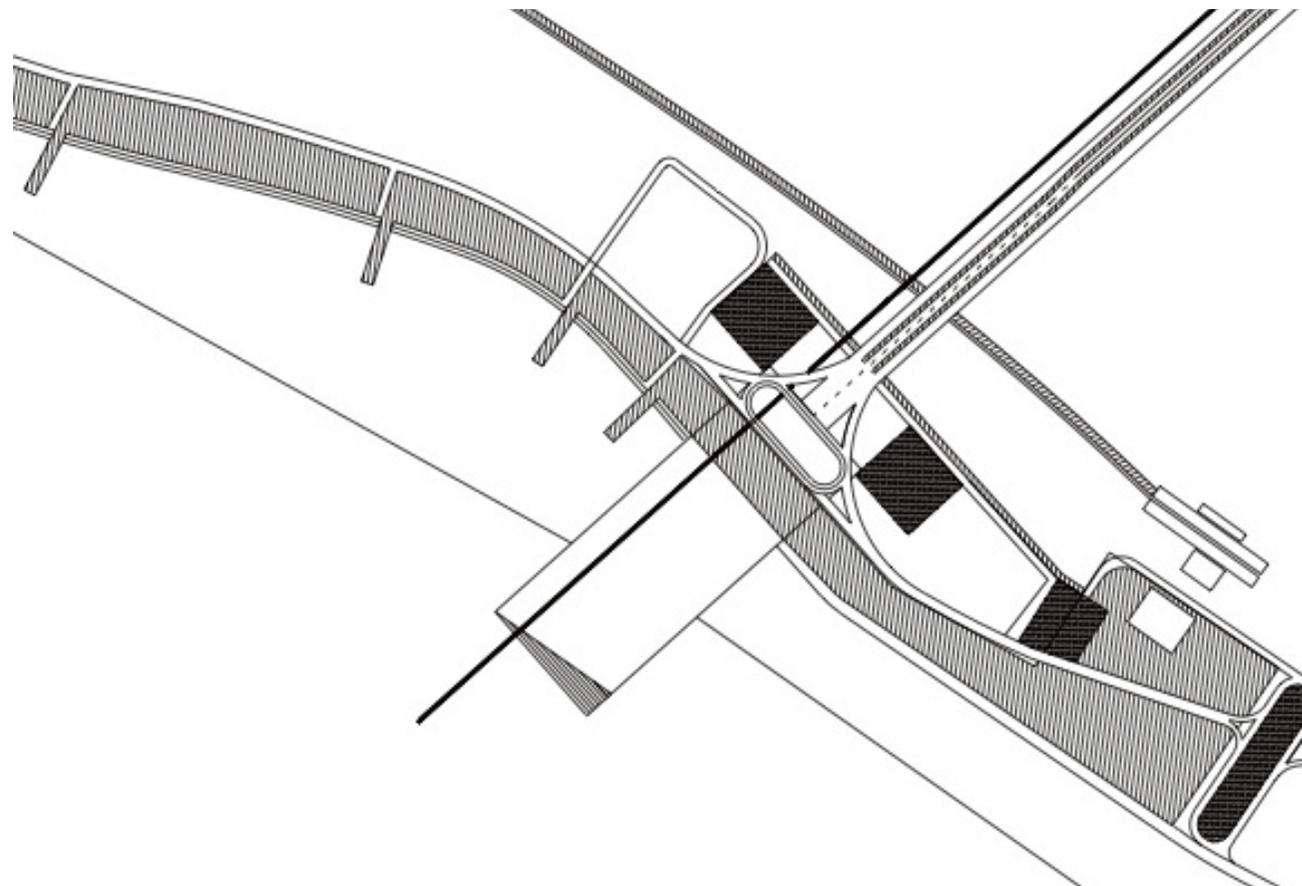
_ procedere nel progetto di segmenti, ciascuno caratterizzato da una propria radicata identità dovuta alle condizioni di partenza e alle conseguenti scelte progettuali. Ogni segmento sarà soggetto a possibili dilatazioni/compressioni.

_ identificare dei possibili fuochi tematici che definiscano dei passaggi di stato da una condizione di progetto all'altra e che predispongano l'interconnessione tra relazioni locali e metropolitane (come luoghi dello scambio, dell'infrastruttura, della densità...)

_ disegnare le relazioni possibili fra i diversi segmenti (lettura parallela alla linea di costa: identità locale) e fra segmenti e territorio fino alla città di Roma (lettura trasversale alla linea di costa: identità metropolitana).

volgenti lo stato delle cose, a cui si oppone la presenza incombente dell'aeroporto e del porto turistico in costruzione, le cui caratteristiche portano verso una impostazione progettuale più strutturante e infrastrutturale. L'alternanza stagionale e la parziale stanzialità di insediamenti nati per un uso abitativo temporaneo; l'abbandono affiorante compresente all'antico; la presenza di una condizione ambientale intatta in alcune parti e totalmente degradata in altre configurano l'area litoranea come alternatamente oscillante tra sospensione e frenesia, tra silenzio e frastuono.

Questa dualità sarà rappresentata attraverso:



Sezioni

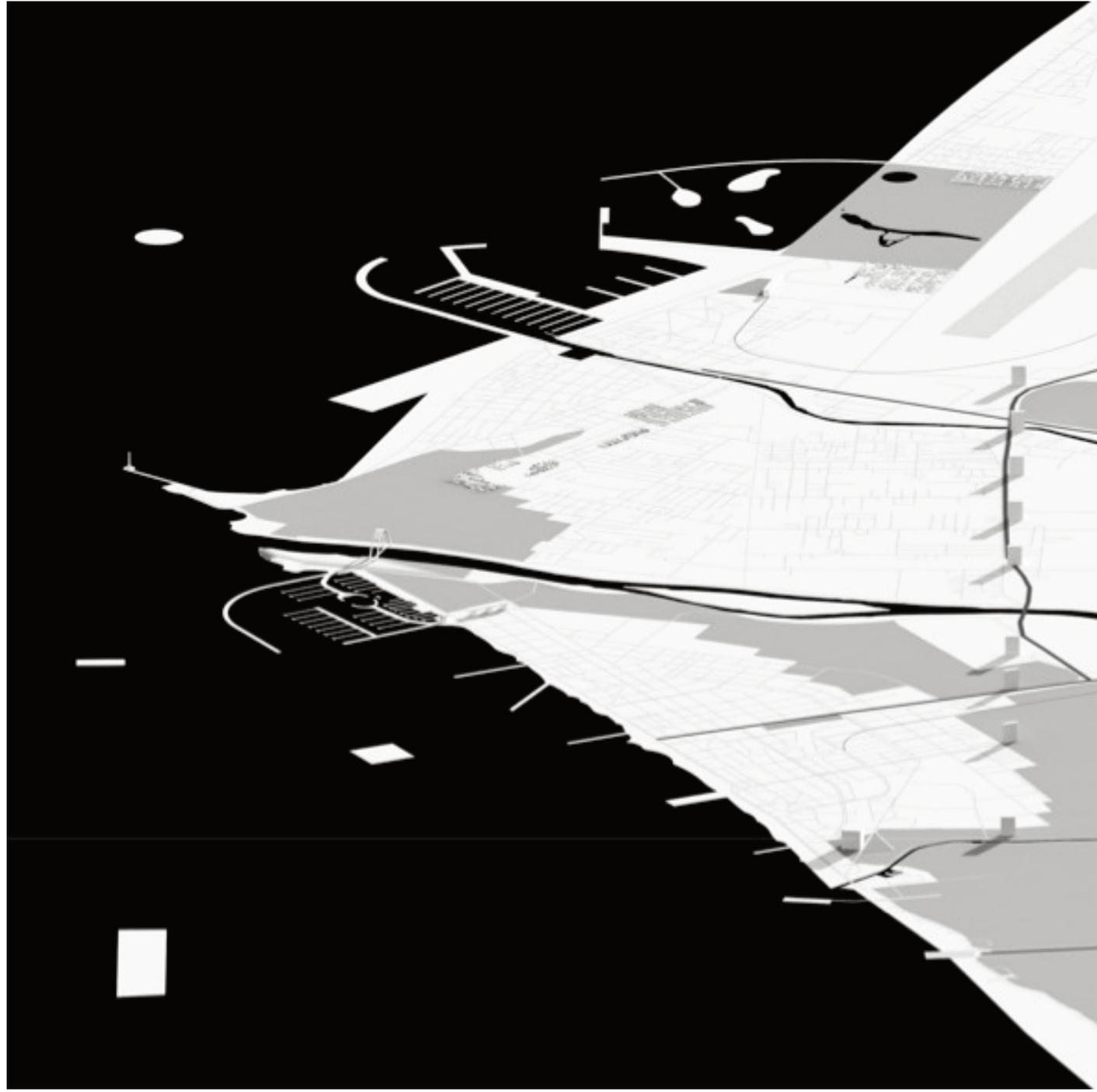
sviluppare un ragionamento a partire dal disegno di sezioni "cinematiche" ortogonali alla linea di costa, per delineare l'eterogeneità dei diversi tratti di territorio.

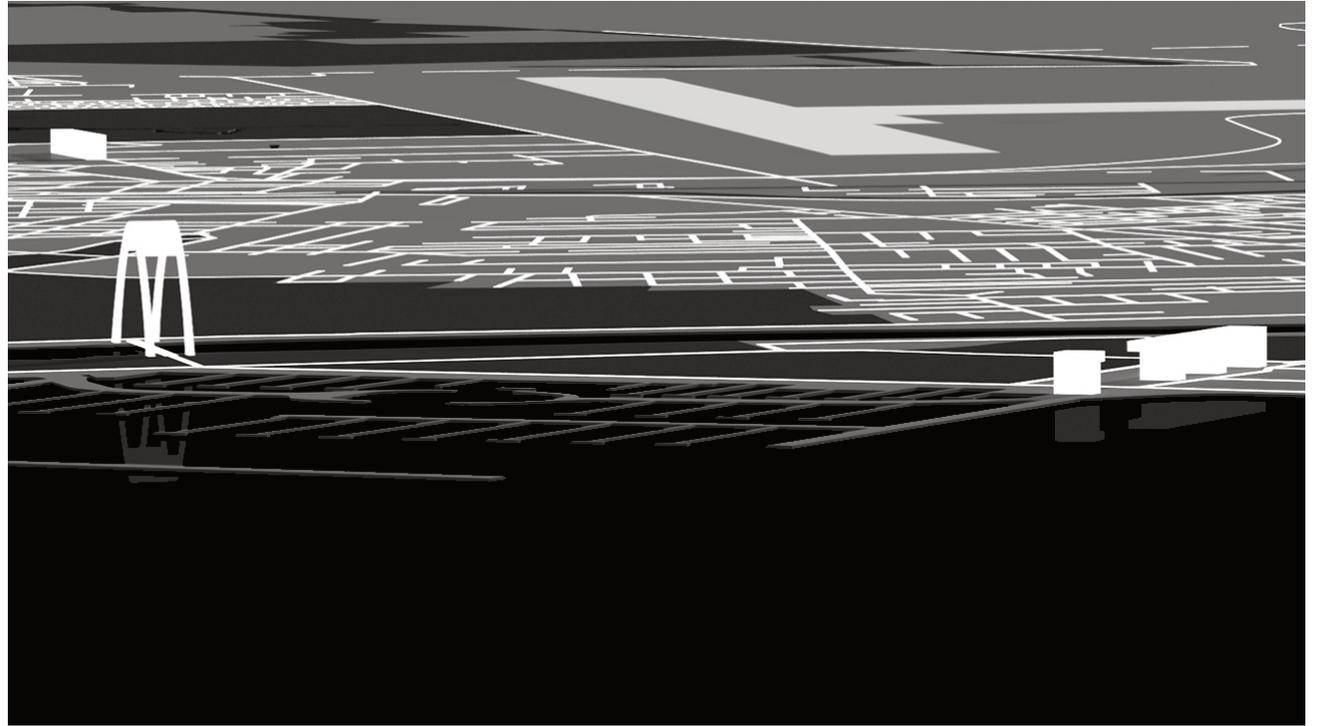
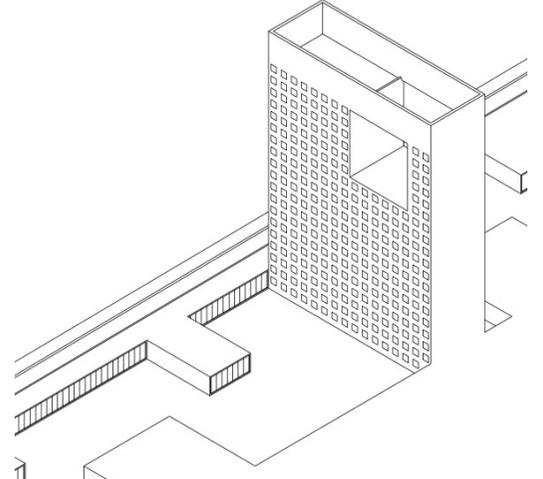
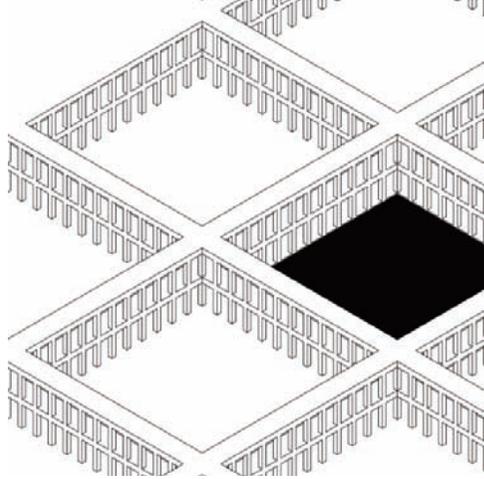
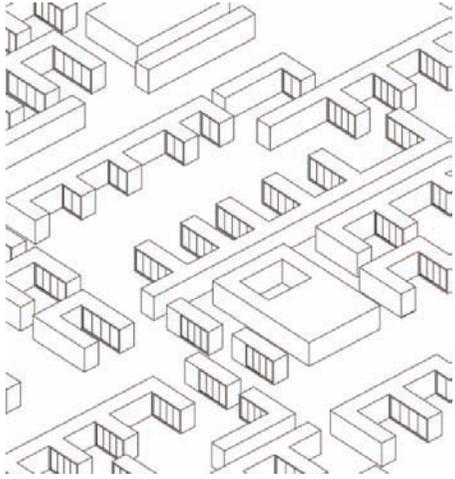
Misura

questa porzione di costa non dovrebbe essere semplicemente riproporre la scansione metrica in sottoporzioni che consentano la lettura a diverse distanze e da differenti posizioni: dal mare, dalla terra.

Visione

Infatti la possibilità di definire una visione dell'area lungomare significa soprattutto riconfigurare un'identità specifica di un'area che non è più solo una propaggine in cui Roma si riversa.





SALUTI DA OSTILIA

