

Carlo Gasparini

---

IN THE  
CITY  
ON THE  
CITIES

---

NELLA CITTÀ  
SULLA CITTÀ

# INDICE

- 004 Landscape urbanist: network hacker and urban bricoleur**
- 008 Il rapido invecchiamento dei paradigmi interpretativi e progettuali
  - 011 Beni comuni per contrastare i cambiamenti climatici e rigenerare la città
  - 017 Progetto spaziale, reti infrastrutturali e traiettorie dell'economia urbana
  - 025 Marginalità sociale e città pubblica
  - 030 Un'urbanistica selettiva e pragmatica per città resilienti
- 036 Water, Infra, Dross, Rural Scapes for cities to recycle**
- 039 Un cambiamento di strategia
  - 040 Dove e come guardare aldilà del proprio recinto disciplinare?
  - 042 Declinazioni ecologiche del progetto di paesaggio
  - 045 Paesaggio, ecologia e urbanistica
  - 052 Le priorità ecologiche e i luoghi del progetto
  - 054 Waterscapes
  - 068 Infrascapes
  - 086 Ruralscapes
  - 098 Drosscapes
  - 130 I grandi eventi, laboratori di nuovi paradigmi e "monuments to dissent"
  - 138 Network paesaggistici per ridare struttura e senso alla città contemporanea
  - 156 Density, ville franchisèe e new cathedrals
- 160 The unexpected return of open spaces in Manhattan**
- 200 River palimpsest and new open spaces on the Tiber**
- 248 The smart and the sponge**
- 251 Metamorfosi abitative
  - 254 Silenzi fertili
  - 255 Vuoti densi
  - 256 Strade-margine
  - 257 Enclaves esotiche
  - 258 Sottosuoli e stratigrafie
- 262 Naples described through multiscalar visions**
- 278 Promontori e isole di natura antropizzata
  - 279 Compressioni insediative
  - 279 Compressioni ambientali
  - 279 Dilatazioni insediative puntuali
  - 279 Grandi dilatazioni urbanizzate di pianura
  - 280 Recinti portuali specializzati
- 292 Waste, drosscape and project in the reverse city**
- 294 Il ritorno dei mostri nelle immagini di città
  - 299 Network paesaggistici e città inversa. Materiali e cicli di vita dei drosscapes
  - 307 Progetto di bonifica e metabolismo urbano
  - 315 Tre dimensioni e strategie del riciclo urbano
- 330 Water and energy networks, street landscape and new grounds**
- 338 Street-landscape e riurbanizzazione
  - 346 Tre parchi per un large park
  - 370 Isolati-polder e scenari funzionali

Un ringraziamento particolare va a Valeria Sassanelli che mi ha assistito con dedizione e competenza, ma anche infinita pazienza, nella fase finale di verifica dei testi in italiano e inglese

RIVER PALIMPSEST  
AND NEW OPEN  
SPACES ON THE TIBER



# RIVER PALIMPSEST AND NEW OPEN SPACES ON THE TIBER

Il Tevere ha sempre avuto un ruolo centrale per la città da un punto di vista spaziale, d'uso e simbolico, fin dalla comparsa degli insediamenti umani più antichi, conservandosi ininterrottamente fino al periodo della prima industrializzazione della città quando il porto di Ripa grande era ancora il cuore delle reti di comunicazione, in grado di condizionare la localizzazione delle fabbriche sulle due sponde tra Testaccio e Ostiense.

L'identità urbana di Roma quindi è strettamente legata al Tevere, a questo grande e sinuoso segno naturale che ha condizionato la formazione, il ruolo e la forma stessa della città.

Il topos primario della città - come del resto è accaduto in altre città europee - è in corrispondenza di una piccola isola, in quel punto cioè dove il fiume, che svolgeva sin dal "bronzo medio" un ruolo di collegamento tra le aree interne e il mare, consentiva una connessione trasversale tra le due sponde generando così un passaggio cruciale, generatore di scambi e rapporti tra la molteplicità di popoli che viveva in un'area straordinariamente ricca dal punto di vista morfologico e ambientale e naturalmente predisposta ad assumere profondi valori simbolici. Una duplicità, quella delle due sponde, policentrica e profondamente asimmetrica, differenziata com'è tra la continuità longitudinale del Gianicolo sulla sponda destra e la pluralità di colli di quella sinistra, destinata poi ad una riunificazione fondativa segnata dalla travagliata ma fertile evoluzione del circuito murario che ha disegnato la forma urbis.

Il rapporto con l'acqua permea la storia di Roma e dei suoi riferimenti simbolici strutturali. Il controllo delle sue esondazioni e delle acque che vi confluiscono condiziona grandi opere e luoghi centrali come la Cloaca Massima, il Circo Massimo e il Foro stesso oltre, ovviamente, alle opere connesse all'attività portuale. Su un versante diverso, la collocazione del mausoleo di Augusto sulla sponda sinistra seguita da quello adrianeo sulla sponda opposta e, più tardi, da quella costantiniana della basilica cristiana nell'area vaticana, intessono un rapporto fertile anche da un punto di vista architettonico e urbano col fiume, costantemente ribattuto nei secoli. Una dialettica tra le due sponde di cui, forse, il confronto parallelo tra le due strade rinascimentali e rettilinee di via della Lungara e via Giulia, di concezione bramantesca, e la trasversalità michelangiolesca, ideale e mai portata a compimento, tra Palazzo Farnese e villa Farnesina, tra Campo dei Fiori e Gianicolo, tra negozi e ozi, costituisce un esempio emblematico e straordinariamente denso di valori.

È questa centralità simbolica del Tevere che giustifica la scelta di Leon Battista Alberti,

a metà del Quattrocento, nella sua *Descriptio Urbis Romae*, di rappresentare Roma in pochi segni riconducibili alla dialettica tra l'anularità irregolare delle Mura e la sinuosità del Tevere.

Il Tevere come luogo vitale, centro di scambi e relazioni sociali, occasione di fertilità e di produttività lungo le sue sponde morbide, permeabili, facilmente attraversabili, come dimostra una ricca iconografia nella quale l'affollamento di persone, di barche e di mulini, di attracchi e di siti naturali, di gesti semplici e quotidiani, rituali e festosi, ci restituisce l'immagine di una città rivolta al fiume da cui trae alimento materiale e immateriale.

Il solco che la realizzazione dei muraglioni sabaudi, voluta alla fine dell'800 per arginare le devastanti esondazioni, ha scavato inesorabilmente e la distanza che ha prodotto tra la città e il fiume sono enormi. La rigidità del segno di questa grande opera non si giustifica solo con le imprescindibili esigenze di contenimento delle piene presunte, ma anche e soprattutto con l'arretratezza disciplinare di una scuola di ingegneria che non aveva nel suo retroterra culturale la conoscenza della città e del suo paesaggio, come invece era accaduto in altre scuole europee a partire da quella francese. Essa dunque non aveva strumenti per fare i conti con la ricchezza dei luoghi attraversati e delle loro relazioni, per consentire cioè che il funzionalismo tecnicistico potesse lasciarsi permeare da una progettazione dello spazio attenta ai valori ereditati e alle potenzialità di arricchimento dell'immagine urbana. L'esito è stato un violento "raschiamento" delle irregolarità morfologiche e delle singolarità architettoniche che si affacciavano sul fiume, compresi i "ponti di ferro" da poco realizzati durante il pontificato di Pio IX che sono stati gradualmente eliminati.

Si pongono così le condizioni di una separazione visiva e una difficoltà di accesso delle sponde, poste 12 metri più in basso, a cui si associa la perdita progressiva della navigabilità, con la conseguenza che il fiume diviene un "buco nero" della città, uno spazio residuale sede di attività marginali.

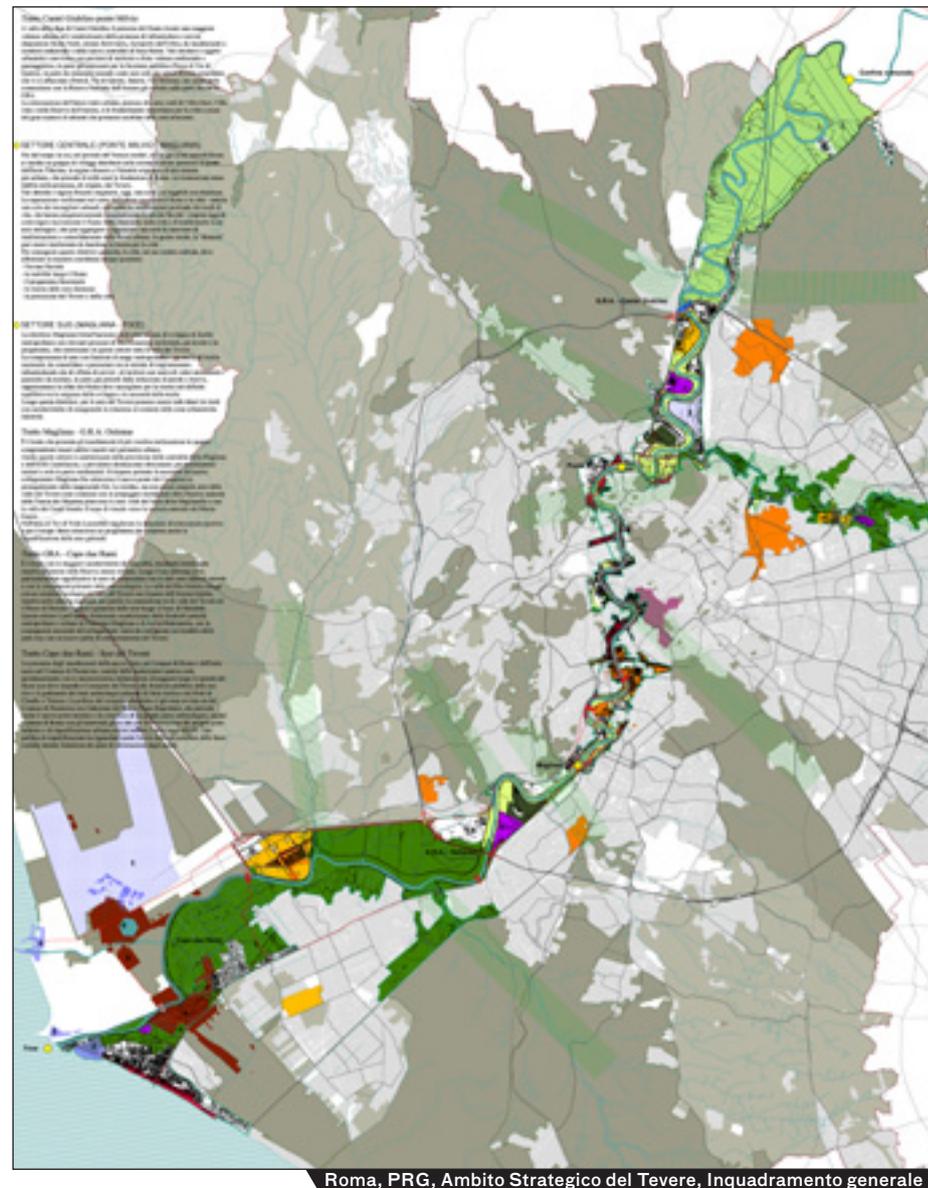
Il degrado e la perdita di senso e di ruolo sono dunque tutti del Novecento, insorti non solo in seguito alla emarginazione dell'alveo causata dalla costruzione dei muraglioni sabaudi, ma soprattutto in esito alle modificazioni profonde dei modi di vita e allo spostamento dei centri di interesse che hanno progressivamente marginalizzato le attività fluviali. Il disuso e l'oblio in cui il fiume è stato confinato nel tempo ha determinato una distanza dalla città che tuttavia ha consentito di conservare un ingente patrimonio di materiali urbani - approdi, banchine, impianti idraulici, aree verdi, resti archeologici,

edifici ex industriali - in una sorta di enclave lineare sottratta alle grandi distruzioni dello sviluppo urbano del dopoguerra. Il fiume è diventato paradossalmente una grande infrastruttura dismessa, non dal punto di vista idraulico ma valoriale e funzionale, che reclama da tempo di essere nuovamente ripensata e raccontata per consentire alla città di riappropriarsene.

Questo punto di vista tuttavia non è così scontato. Uno storico della città come Gianfranco Spagnesi, pur riconoscendo il Tevere come una rilevante “presenza”, ritiene che non abbia mai avuto un valore “strutturante della forma urbana”. Non solo. Il fiume avrebbe sempre svolto un ruolo quasi esclusivamente funzionale in quanto lo stesso disegno delle lottizzazioni delle case prospicienti il fiume “è sempre stato determinato dall’impianto infrastrutturale della città”. In questo senso, la città “non era rivolta verso il Tevere e i suoi unici contatti con il fiume erano il porto di Ripa Grande, l’isola Tiberina e il porto con la legnara a Ripetta”. Spagnesi naturalmente auspica che il Tevere possa tornare ad essere navigabile e che le sue rive possano essere utilizzate, ma “ogni progetto deve finire a questo punto” in quanto la sistemazione di edifici e di spazi urbani dovrebbero essere visti esclusivamente in relazione alla città e non a questo “pur importante margine” poiché questo è il ruolo che emergerebbe dalla storia della città”.<sup>1</sup>

La vicenda urbana complessa e stratificata del Tevere è vista in modo molto diverso da una storica eterodossa come Maria Margarita Segarra Lagunes che, già nel titolo del suo saggio, accentua invece il valore simbiotico tra città e fiume<sup>2</sup>. La Segarra ci racconta infatti di un “universo dai mille volti e in continua mutazione che rispecchiava una pluralità di eventi paralleli e contraddittori, agglutinati e amalgamati tra loro”; ma anche di “intrecci economici, sociali e architettonici che arricchivano e rendevano vitale un ambito urbano, preciso e ben delimitato, e che aveva attinenza con dinamiche di tipo abitativo, commerciale, produttivo, ludico; di uno scenario urbano ed extraurbano ove scorrevano parallele infinite microstorie, specchio dei meccanismi palpitanti e contraddittori della realtà quotidiana”. Il Tevere quindi come riferimento indubitabile e costante ma anche fluttuante e instabile, in cui “coesistono inestricabilmente passato, presente e futuro”, dotato di valenze in continua mutazione, che si evolve e si trasforma come un organismo vivente. “Metafora di distruzione e devastazione ma pur sempre immagine di purificazione, allegoria di liberazione, simbolo di fecondità, fonte e motore di beni e privilegi (...) acqua da bere, per l’irrigazione, per dissetare gli animali, per trasportare e scambiare, per produrre energia (...) luogo di riti e pratiche cerimoniali, di rappresentazioni collettive, di fantasie popolari, di eventi ludici e di svago”. In questa luce il fiume “assume la funzione di riferimento ideale e di testimone atto a registrare mutazioni e processi trasformativi che si svolgono sulle sue sponde, equilibrando e travasando, da una riva all’altra, dinamiche sociali, politiche ed economiche destinate a costruire il mito di Roma” e prendendo parte ai processi di risignificazione e metamorfosi della città.

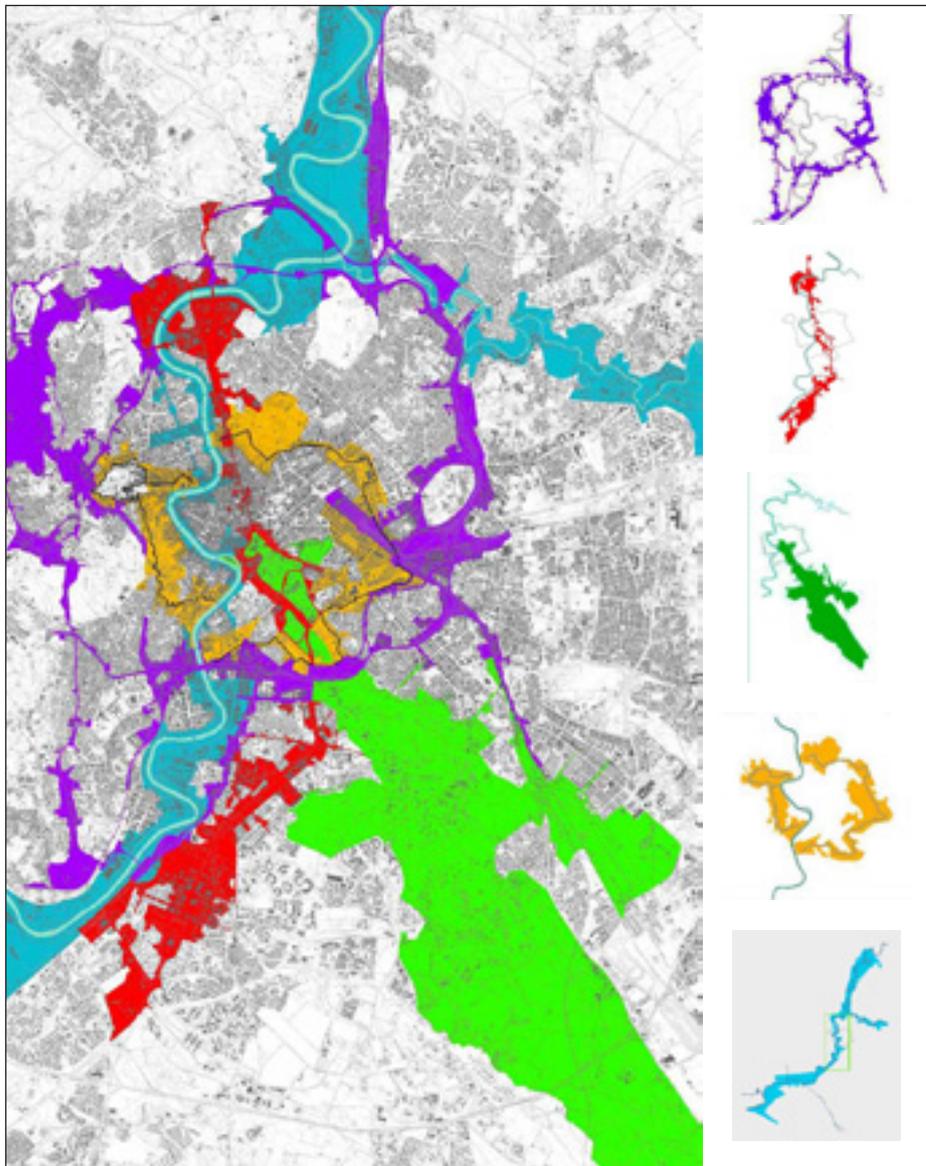
Il modo di fare storia urbana della Segarra non è incline alle semplificazioni e alle facili parole d’ordine che sono invece spesso un collaudato veicolo di notorietà frequentemente



1. G. Spagnesi, “Il centro storico di Roma: proposte per il nuovo piano”, in R. Cassetti e G. Spagnesi

(a cura di), “Il centro storico di Roma. Storia e progetto”, Gangemi 2004.  
2. M. M. Segarra Lagunes “Il

Tevere e Roma. Storia di una simbiosi”, Gangemi 2004.



Roma, PRG, Quadro d'assieme degli Ambiti Strategici del Tevere

sconfinante nella banalità. È invece attento alla complessità dei processi, alla dialettica mai scontata - e spesso contraddittoria - tra l'essere il fiume causa di allagamenti ma anche risorsa idrica, veicolo di aggressioni e fonte di pericoli umani, spazio ludico e al contempo produttivo. Questo modo di raccontare la storia della città richiede una grande ricchezza di fonti e una capacità di attraversarle in modo pertinente, animati da una tensione propositiva. Proprio come l'uomo nella campana di vetro che si cala nell'acqua per scandagliare il fondo del fiume, rappresentato in un disegno di Gaspar Van Wittel contenuto in un libro di Cornelis Meyer. Attorno a lui un cannone, una statua antica, un'anfora, alcuni piatti, un bauletto. Oggetti diversi depositatisi nel corso della storia, invisibili agli occhi di chi non ha il coraggio di andare a cercarli. Van Wittel dice che questo strumento è necessario "giacchè non basta agli Professori dell'Architettura d'acque di considerare [soltanto] la superficie".<sup>3</sup>

Per capire la complessità e ricchezza di questa vicenda urbana nello spazio e nel tempo, non bastano cioè le carte zenitali e le analisi morfogenetiche dei tessuti. Occorre anche attingere coraggiosamente ad un repertorio di fonti atipiche. Non è un caso forse che le fonti iconografiche di chi ha parlato della storia urbana del Tevere siano spesso solo quelle cartografiche o i rilievi catastali e murari: strumenti sicuramente indispensabili ma che non hanno un valore salvifico, capace di spiegarci in modo esaustivo il dispiegarsi delle dinamiche fisiche della città nei rapporti col suo fiume. Proprio quelle fonti infatti, negli ultimi 3 secoli, con l'abbandono progressivo della visione diagonale e prospettica e la ricerca dell'esattezza topografica dell'"esser lì delle cose", hanno di fatto censurato - prima del Canevari, prima della colpevole eliminazione dei ponti di ferro e del deposito stratificato delle sue sponde - la ricchezza di luoghi ed eventi non ortodossi, non rientranti cioè nell'interpretazione "scientifica" delle relazioni fisiche tra l'alveo fluviale, considerato alla stregua di una grande strada, e le fronti edilizie che vi si affacciano. Limitando lo sguardo esclusivamente ai materiali urbani tradizionali e duraturi, risultano inesorabilmente trasparenti le feste, i traghetti, i teatri e i bagni pubblici, le passonate e le scogliere, i pennelli e gli stessi mulini, per citare solo alcuni materiali e usi che hanno reso vitale il fiume nel tempo. Così facendo, è facile concludere sbrigativamente che la città abbia sempre dato le spalle al fiume. Ma questo approccio è il residuo di una cultura storica che riduce il fiume e i suoi eventi, il suo significato e il modo di disporsi verso questo spazio urbano, ad un problema di allineamenti, giaciture e partiti architettonici.

È ovvio che assumere l'uno o l'altro di questi punti di vista produce ricadute diverse anche sulle prospettive progettuali del rapporto tra città e fiume. Ritenere antistorica un'attenzione al rapporto città-fiume, ad esempio, rende difficile sfuggire all'"estremismo idraulico" che ha prodotto danni gravi tanto quanto quelli prodotti da certa cultura ingegneristica sul progetto delle strade. Lascia campo libero ad una concezione settoriale dei problemi della sicurezza e della lubrificazione dei flussi delle acque, al punto di ipotizzare di fatto la cancellazione simbolica e materiale del fiume con importanti progetti di deviazione del suo corso, da Giulio Cesare a Giuseppe Garibaldi; una posizione questa che

3. Cornelis Meyer, "Modo di far navigabile il Tevere da Perugia a Roma", Roma, Biblioteca dell'Accademia Nazionale dei Lincei e Corsiniana, 34.K.16 (Cors. 1227), Roma, 1676. L'olandese Ga-

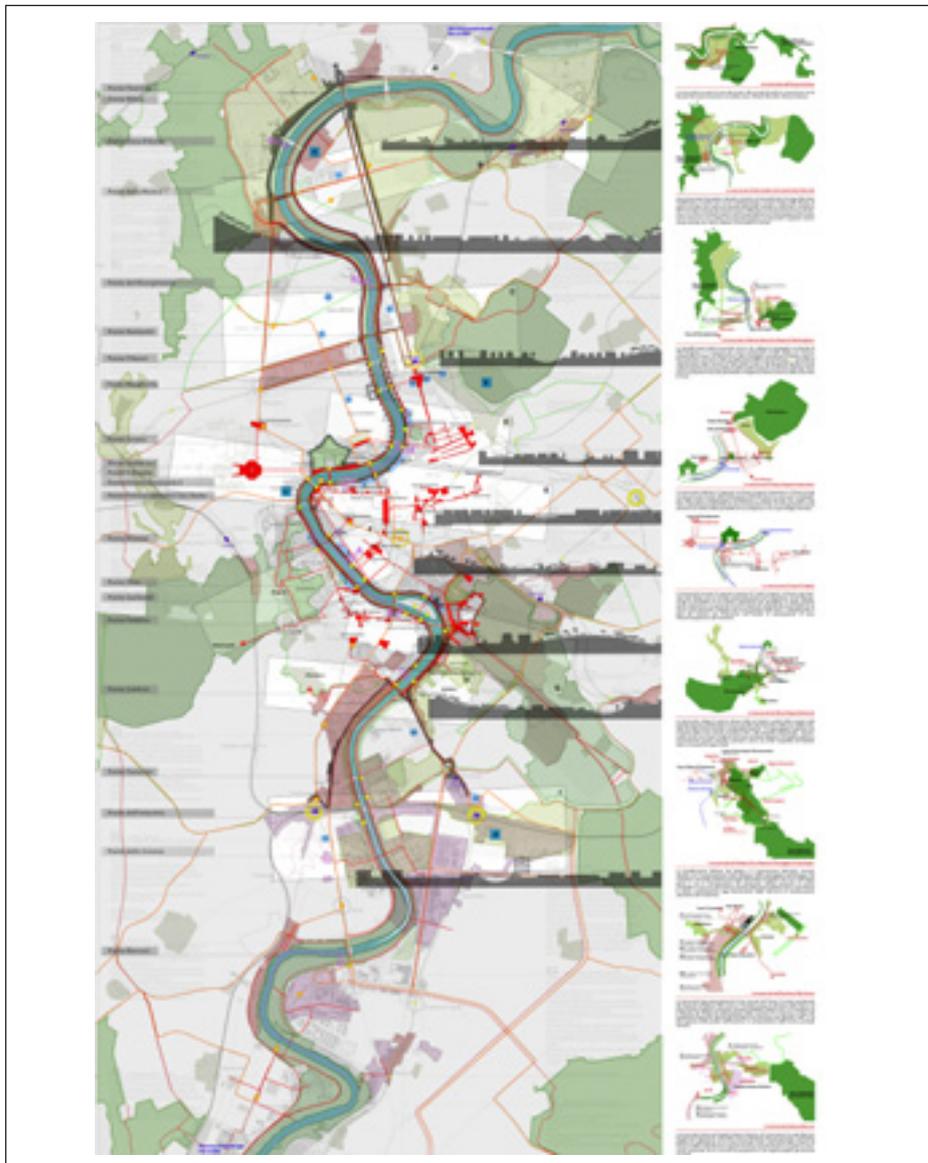
spar Van Wittel giunse a Roma, all'età di 23 anni, in occasione del Giubileo del 1675, nello stesso anno in cui vi giungeva per la medesima ragione anche il suo connazionale Cornelis

Meyer, già noto come ingegnere idraulico inventore di macchine e di accorgimenti per la navigazione. Papa Clemente X Altieri chiese a Meyer un parere sul progetto, mai realizzato, di rendere

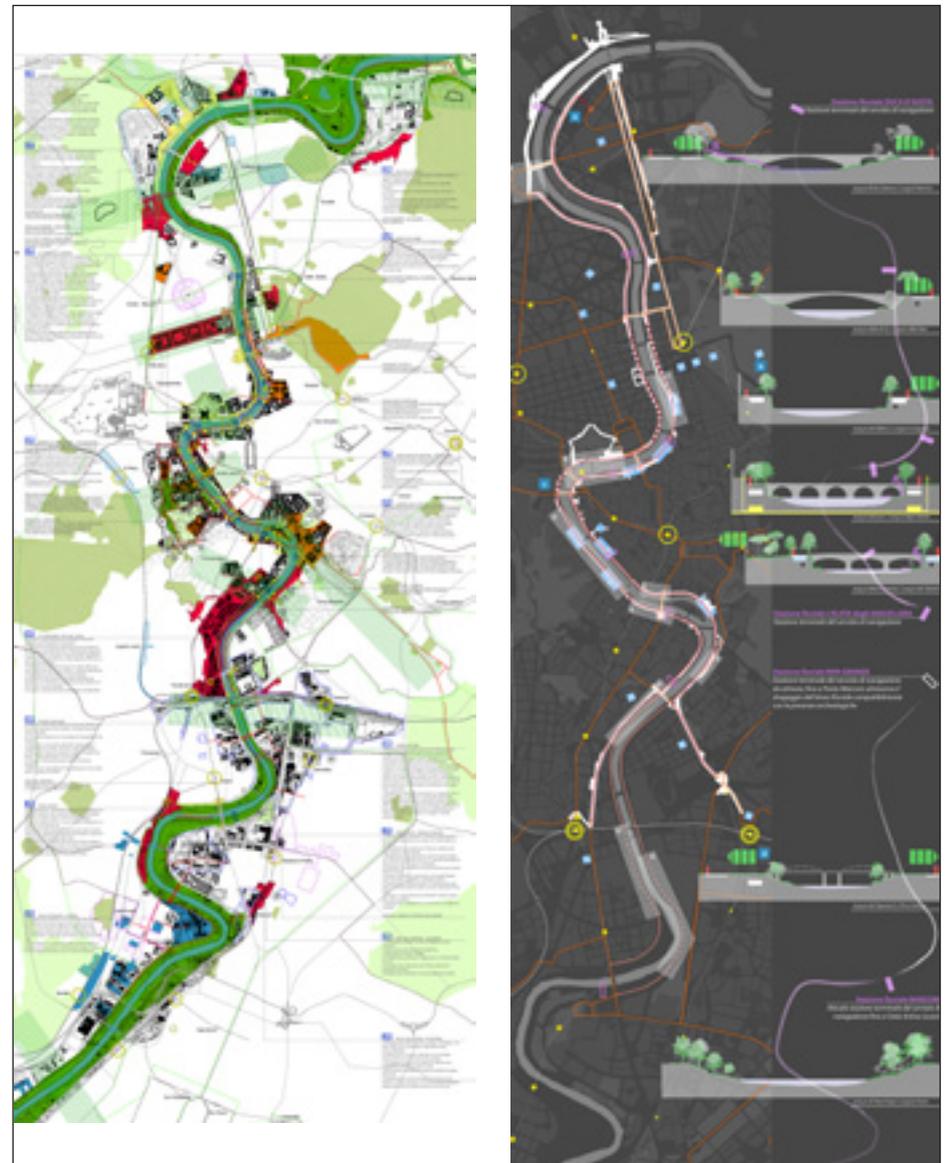
navigabile il Tevere da Perugia a Roma, esortandolo a compiere una ricognizione sui luoghi, risalendo il corso del fiume; l'album di viaggio fu illustrato dal giovane Van Wittel, con cinquanta

vedutine in inchiostro bruno e grigio acquarellato. I disegni topografici descrivono con esattezza i diversi impedimenti che ostacolano la navigabilità del fiume e le varie macchine escogi-

tate dall'immaginazione del Meyer per porvi rimedio.



Roma, PRG, Ambito Strategico del Tevere, Trasversali



Roma, PRG, Ambito Strategico del Tevere, Carta degli obiettivi del settore centrale e sezioni principali

ha prodotto un processo di rimozione del segno sinuoso del fiume dalla forma urbana, poi materializzatasi nel congelamento morfologico prodotto dai muraglioni del Canevari. Allo stesso tempo però, il loro rifiuto pervicace negli ultimi decenni rilancia l' "estremismo nostalgico" di chi ritiene necessario e praticabile il ripristino di condizioni scomparse. Magari con qualche utile correzione e un po' di innocuo massimalismo demolendo i muraglioni, facendo riemergere lo scomparso porto di Ripetta con una scenografica ricostruzione o ricostituendo la spontaneità tortuosa dei tessuti medievali da progettare ex novo, con uno straordinario ossimoro altrimenti detto "com'era/dov'era" o meglio "come gradirei che fosse stato/laddove presumo esistesse".

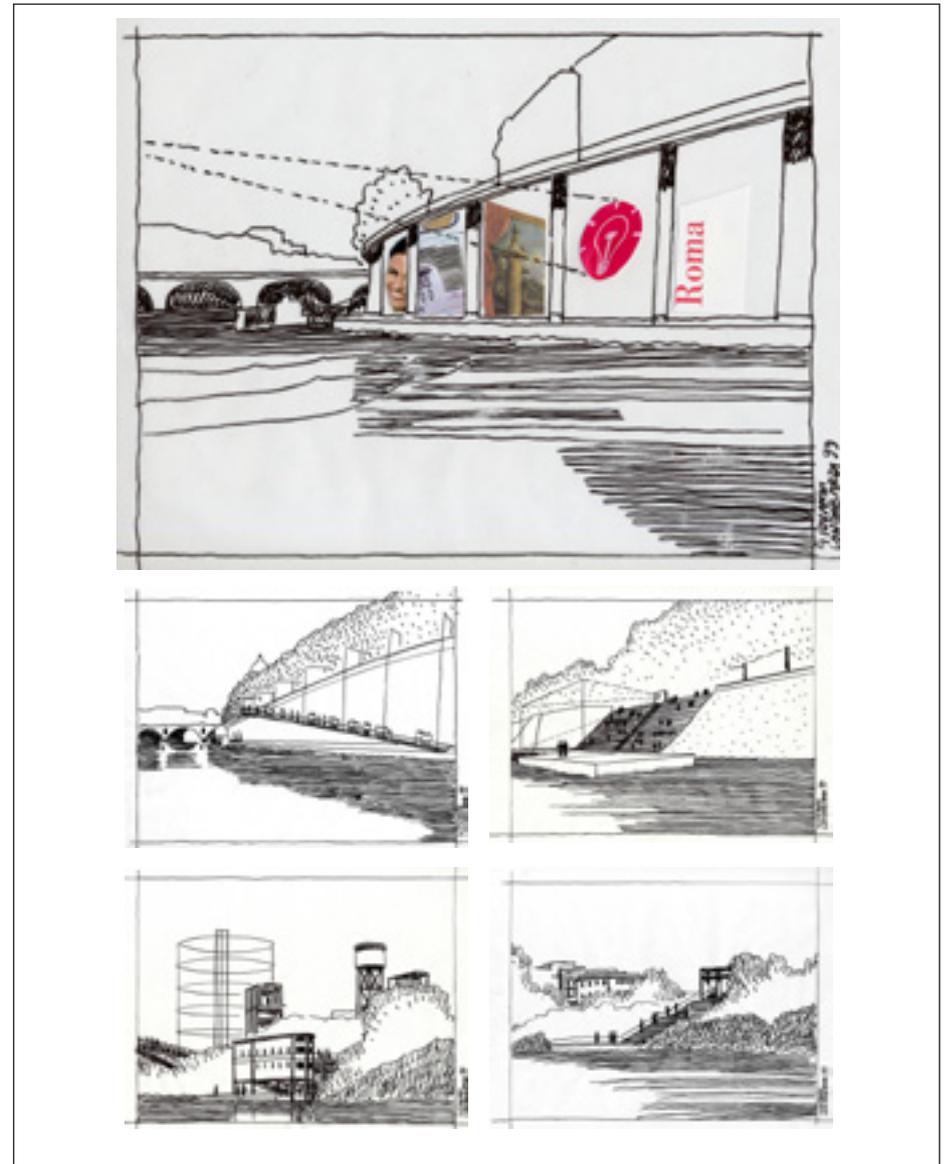
Non è facile uscire da questi due estremismi. Il lavoro compiuto nel primo decennio del secondo millennio - con il nuovo Piano urbanistico della città e in un'attività di approfondimento progettuale e operativo parallela ad essa - ha dovuto fare i conti con la difficoltà a far dialogare attori diversi, a lavorare con l'architettura lineare del Canevari senza esorcizzarla, contaminandola, intaccandola, trasformandola laddove possibile nei luoghi dell'intersezione con trasversali urbane di grande respiro, lo dimostra.

Si è trattato di conciliare la proclamata irrinunciabilità di questa grande, anche se controversa, architettura lineare dei "muraglioni" con il bisogno di riconquistare in chiave contemporanea una ricchezza di relazioni e di usi che si è smarrita, trasformando l'alveo geometrico del fiume da canale sicuro per lo scorrimento delle acque in spazio pubblico nuovamente caricato di qualità e valori simbolici condivisi, riallacciando i fili di un rapporto interrotto tra la città e le sue acque.

Le caratteristiche fisiche dei muraglioni, incrociandosi con la forma, la larghezza del corso fluviale e la localizzazione dei ponti, definiscono una teoria lineare di spazi tridimensionali che presentano forme e rapporti dimensionali caratterizzati da un forte peso dell'altezza delle sponde rispetto alla larghezza dell'alveo, una condizione questa che è alla base della separazione visiva del fiume dalla città e viceversa.

Allo stesso tempo però, le differenti relazioni che intercorrono tra quelle conformazioni lungo il tracciato, le caratteristiche orografiche degli spazi urbani contigui, la posizione e il ruolo dei grandi capisaldi architettonici e urbani che si rapportano al fiume, condizionano i valori spaziali e simbolici che ciascun tratto d'invaso ha confermato rispetto al passato o ha assunto nel tempo successivo o, ancora, può valorizzare in futuro. Quello che fino ad oggi è apparso soprattutto come un condizionamento negativo può diventare una straordinaria risorsa ed una fertile opportunità, grazie anche ad una conoscenza più attenta delle diversità dentro l'unitarietà di questa grande architettura lineare. Ma soprattutto grazie ad una rinnovata capacità di ripensare lo spazio e di attribuire ad esso, attraverso racconti collettivi, un senso ed un significato capaci di fare i conti con i valori ereditati e con quelli possibili che sapremo immaginare e costruire.

Eppure questo lavoro, dagli esiti non scontati, pur facendo i conti con la caduta dei grandi approcci onnicomprensivi e dirigistici e con il necessario pragmatismo imposto dalle vicende idrauliche, non ha rinunciato ad una visione d'assieme capace di inverarsi



Schizzi con simulazioni delle modifiche alle aree spondali del Tevere

attraverso progetti puntuali carichi di potenzialità di integrazione con la città e le sue diversità. Sono queste le premesse e le ragioni per le quali il nuovo Piano per la città di Roma ha individuato nel Tevere uno dei cinque ambiti di programmazione strategica, assieme alle Mura, al cuneo verde dell'Appia e dell'area archeologico-monumentale centrale, alla direttrice moderna Flaminio/Fori Imperiali/EUR e alla Cintura Ferroviaria, concepiti all'interno di una politica di conservazione e valorizzazione della Città Storica. Ciascun ambito ha come componente caratterizzante un materiale urbano della natura e della storia di lunga durata della città; ma si caratterizza anche per l'interazione di diverse modalità del movimento, nell'auspicata coesistenza di velocità e lentezza<sup>4</sup>.

L'Ambito Strategico del Tevere prende le mosse dal bisogno di fare i conti con l'attuale distanza della città dal suo fiume di cui abbiamo parlato all'inizio, trasformandolo in una risorsa fertile attraverso un approccio che tende a coinvolgerlo nuovamente nelle dinamiche di trasformazione urbana con un complesso di interventi integrati. Si tratta di ridare senso e ruolo a un grande segno della natura e della storia, ricco e vitale nonostante l'intervento duro e omogeneo dei muraglioni del Canevari, per intercettare e attualizzare progettualmente un sistema di relazioni urbane trasversali e longitudinali riconducibili ad una storia di lunga durata, non solo da un punto di vista funzionale ma anche spaziale, ecologico e simbolico. Insomma l'Ambito Strategico del Tevere come l'occasione per costruire un ambizioso progetto urbano capace di attualizzare un luogo che ha sempre assunto un significato multidimensionale, profondo e sfaccettato, pur nella mutevolezza dei valori assunti nel tempo, nella cultura della città e dei suoi abitanti.

#### Relazioni spaziali

Partendo dall'assunzione che i muraglioni costituiscono una necessità ineliminabile per la sicurezza idraulica del fiume - perlomeno fino a quando non si potrà operare con maggiore decisione a monte della città - occorre assumerli come un materiale urbano con il quale confrontarsi con una intenzionalità propositiva per valorizzare la sua qualità architettonica e dare identità ai differenti spazi dell'invaso, modificando coerentemente alcune componenti elementari (banchine, discese, ponti) per migliorare il rapporto anche visivo tra il livello del fiume e quello degli spazi urbani che vi si affacciano. Ma questa metamorfosi silenziosa può assumere i connotati di un racconto urbano più ricco e stimolante se sa intercettare le tante sollecitazioni che i contesti urbani attraversati propongono; se il fiume e il suo vaso divengono maggiormente porosi nei confronti delle relazioni trasversali, esistenti e di progetto, con le grandi risorse storiche, architettoniche e ambientali intercettate lungo lo sviluppo lineare.

#### Relazioni infrastrutturali

Uno degli ostacoli principali per una ricomposizione della separazione città/fiume è nella progressiva trasformazione dei Lungotevere in canali di traffico, condizione questa che non può essere eliminata a breve ma può essere mitigata con le politiche di limitazione

del traffico e pedonalizzazione, anche per tratti di piccola estensione (com'è accaduto ad esempio a Castel S. Angelo), e con l'incentivazione dei sistemi di trasporto pubblico con particolare riguardo a quello su ferro "leggero" (tram e, in genere, trasporto pubblico di superficie), alla navigazione fluviale e alla ciclopedonalità, rafforzando le intermodalità che è possibile determinare con le reti su ferro "pesante" di tipo metropolitano. Questa diversificazione di velocità lungo il fiume non è solo un'esigenza trasportistica, legata alla necessità ineludibile di mettere in rete le numerose risorse localizzate lungo il percorso fluviale, soprattutto per usi turistici e comunque legati al tempo libero; ma affonda le sue ragioni in motivazioni più profonde di riappropriazione della città e del suo fiume alle molteplici qualità dei loro spazi aperti e alle loro differenti domande di fruizione, attraverso un ripensamento dell'accessibilità ai luoghi a partire dalle loro specificità spaziali, in rapporto ai modi, alle forme e alle velocità del movimento, mobilitando quindi una gamma articolata e interconnessa di sistemi e vettori.

#### Relazioni funzionali

Una delle chiavi del successo di un programma di valorizzazione del fiume è anche nella capacità di costruire un sistema integrato di nuove funzioni. La presenza di un ricco patrimonio di beni archeologici - da quelli antichi a quelli della storia industriale localizzati principalmente nell'area Ostiense, fino agli episodi insediativi e architettonici più rilevanti del "Moderno", dal Foro Italico e dal Villaggio Olimpico a Trastevere e S. Paolo - e la sequenza di opportunità legate alla localizzazione di nuove centralità culturali - dalla trasversale di via Guido Reni a nord, con il sistema MAXXI-Auditorium, all'Ara Pacis e a Castel S. Angelo fino al sistema museale e culturale dell'area archeologico-monumentale centrale, al S. Michele e al settore urbano di Ostiense, con la Città dei Giovani negli ex Mercati Generali, il Teatro India, il Museo della Centrale Montemartini e il polo universitario - costituiscono potenzialmente una rete significativa di eccellenze. In questo contesto si inserisce la necessità di governare gli usi sull'acqua attraverso un più razionale programma di disposizione delle strutture galleggianti temporanee per destinazioni dedicate allo svago, al ristoro e alla cultura, in un'ottica di integrazione e sinergia con la localizzazione di quelle eccellenze.

#### Relazioni ecologiche

La riscoperta del fiume anche come grande "corridoio ecologico e paesistico", in cui è centrale il tema dell'acqua e della sua qualità, rappresenta uno degli obiettivi irrinunciabili dell'Ambito Strategico, coerentemente con una pluralità di programmi e azioni sviluppati anche a livello sovracomunale da Provincia e Autorità di Bacino. Il controllo dell'inquinamento e della portata idrica, come parti di un più ampio controllo degli squilibri bio-idrologici, si coniuga con la salvaguardia e il potenziamento delle straordinarie possibilità ambientali offerte dalle connessioni "verdi" trasversali verso i rilievi orografici - dall'Aventino al Gianicolo fino a Monte Mario e alle attrezzature sportive

4. Il coordinamento scientifico delle elaborazioni interpretative, normative e progettuali per la Città Storica nel PRG di Roma è stato di Carlo Gasparrini, con la consulenza di Mario Manieri Elia e la consulenza specialistica di Andreina Ricci, Piero Ostilio Rossi, Giorgio Ciucci, Pa-

ola Falini e Antonino Terranova e l'attività di un gruppo di lavoro di 45 tecnici (urbanisti, architetti, ingegneri, economisti, sociologi, archeologi). Fra i numerosi riferimenti bibliografici relativi all'esperienza si rimanda in particolare al numero monografico di *Urbanistica* n. 116 del

2001. I masterplan e i progetti attuativi delle "trasversali" dell'Aventino e del Gianicolo connessi all'Ambito Strategico del Tevere sono stati curati da Carlo Gasparrini e Mario Manieri Elia (responsabili scientifici e progettuali), Paolo Pineschi e Patrizia Pulcini.

ripariali del Flaminio - che possono essere ricercate anche dentro la città compatta.

La riconquista di un ruolo centrale del fiume nella vita della città passa quindi per una pluralità convergente e integrata di azioni progettuali, coniugando l'identità lineare con la ricchezza delle relazioni trasversali intercettate.

### RIQUALIFICARE LA LINEARITÀ DELL'INVASO FLUVIALE

L'obiettivo è quello di riconoscere il valore spaziale del sistema dei muraglioni sabaudi, di quella che può essere considerata, assieme alla direttrice nord-sud degli anni '30 (e in particolare al grande progetto stradale via dei Fori Imperiali/via Cristoforo Colombo) il più rilevante intervento di trasformazione "moderna" della città. Non solo cioè una straordinaria opera di ingegneria per la sicurezza idraulica del fiume, ma anche una singolare architettura lineare che deve essere conservata ammettendo tuttavia riconfigurazioni e corrugamenti puntuali nel rispetto del suo disegno unitario. Si tratta di costruire un "trefolo" di velocità controllate lungo la direttrice sinuosa del fiume, capaci di coniugare spostamenti rapidi e lenti con le esigenze di una riappropriazione spaziale e funzionale degli spazi fluviali, rendendo compatibile la presenza di diverse modalità di trasporto e di fruizione. E quindi:

Valorizzare le identità spaziali connesse ai diversi segmenti dell'invaso fluviale, definiti dalla successione dei ponti e dal rapporto con i capisaldi architettonici e urbani disposti lungo il fiume e riletti nella loro peculiare tridimensionalità di vere e proprie "camere

**POTENZIARE LE CONNESSIONI DEI LUNGOTEVERE CON IL LIVELLO DELL'ACQUA**

**ASSENDO:**

- PROSPETTIVA
- STRUTTURALE

**SCALE:**

- PROSPETTIVA
- STRUTTURALE

**COLLEGAMENTI ATTRAVERSO I MURAGLIONI**

**AMPLIARE LO SPAZIO DESTINATO AL TRASPORTO PUBBLICO**

**CORRIDOIO PER IL TRASPORTO PUBBLICO IN SEDE PROPRIA**

- PROSPETTIVA
- STRUTTURALE

urbane", con un pavimento (l'acqua e le banchine) alte pareti (i muraglioni) e due porte (i ponti) ma senza copertura e dunque aperte verso la città e i suoi riferimenti architettonici e ambientali, contigui e distanti.

Ampliare lo spazio destinato al trasporto pubblico sui lungotevere, attraverso la previsione di un "corridoio" del trasporto pubblico di superficie su entrambe le sponde che riduca la sezione dedicata alla carrabilità privata, potenzi l'uso di sistemi di trasporto leggero su ferro di connessione con il ferro "pesante" delle metropolitane e ampli contemporaneamente gli spazi pedonali oggi sacrificati.

Rilanciare e qualificare la navigabilità fluviale, potenziando le attuali linee anche grazie alla creazione di una soglia di navigazione in corrispondenza del Ponte dell'Industria o di Castel Giubileo, che renderebbe percorribile senza interruzioni il fiume dalla foce fino a Ponte Milvio, collegando il centro di Roma, tra l'altro, con il nuovo porto turistico di Ostia; ma soprattutto incrementando il sistema delle stazioni fluviali, sulla base di quella già contenuta nel nuovo Piano della città, sia ripristinando storici attracchi in disuso (come ad esempio quello progettato da Vincenzo Fasolo a Testaccio nel 1926 di cui si propone il restauro), sia realizzandone di nuovi attraverso una progettazione attenta alle diversità dei luoghi e non alla omogeneità dei muraglioni; la progettazione dei nuovi attracchi, anzi, dovrebbe costituire l'occasione per determinare nuove condizioni di relazione spaziale con la città lungo le sponde, introducendo eventi architettonici puntuali che "misurino la distanza" e riconnettano quote diverse, disegnando puntualmente le facciate dei mura-

**RILANCIARE E QUALIFICARE LA NAVIGABILITÀ FLUVIALE**

**STAZIONI FLUVIALI**

**RENDERE POSSIBILE LA CONTINUITÀ CICLOPEDDONALE DELLE SPONDE**

**PISTE CICLABILI**

glioni e integrandole ai contesti urbani in cui sono inserite.

Rendere possibile la ciclopedonalità continua delle sponde e potenziare le connessioni dei lungotevere col livello dell'acqua proseguendo la ricerca già avviata di una mobilità alternativa a quella delle strade superiori, ecologicamente sostenibile e senza soluzioni sostanziali di continuità da Ostiense a Ponte Milvio, attraverso una sequenza di piccoli progetti integrati: il ripristino delle superfici pavimentate esistenti degradate o infestate da vegetazione spontanea; l'inserimento discreto di nuove pavimentazioni per le biciclette e per i pedoni portatori di handicap; il recupero, l'allargamento e l'adeguamento di scale e rampe esistenti di collegamento tra la quota del fiume e della strada, anche attraverso sistemi meccanizzati; la realizzazione di nuove discese architettoniche, anche caratterizzate dall'uso di materiali innovativi e leggeri e da dispositivi di sollevamento in caso di piene; la realizzazione di soluzioni architettoniche per la connessione dei tratti di banchina discontinui anche attraverso passerelle mobili; la predisposizione di un progetto della luce che, ferma restando la valorizzazione delle specificità spaziali dei singoli tratti fluviali, privilegi sistemi di illuminazione in grado di rendere vivibile anche di sera il fiume e di attuire contemporaneamente l'effetto spaziale incombente dei muraglioni sfumandone le linee di coronamento.

Favorire l'uso collettivo e lo "stare" nell'invaso fluviale attraverso la modellazione delle spallette dei lungotevere compatibilmente con i livelli di piena, la realizzazione di nuovi ponti pedonali in corrispondenza di progetti storici "interrotti" o di opportunità di collegamento tra nuove centralità, la realizzazione di sistemazioni temporanee per eventi te-

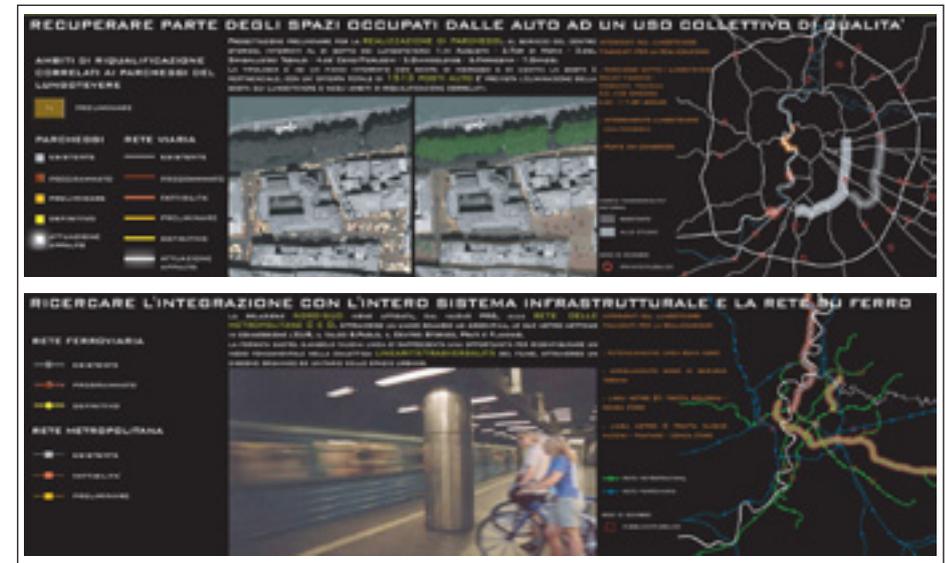


atrali e musicali e per installazioni artistiche che possano utilizzare la tridimensionalità dell'invaso e la naturale predisposizione delle ampie superfici verticali dei muraglioni a divenire schermi lineari per proiezioni, allestimenti, esposizioni; allo stesso tempo, la regolamentazione delle attività sull'acqua, stabili ed effimere, legate al tempo libero, allo sport e alla cultura, costituiscono altrettante occasioni di nuovi assetti formali, da valutare "camera" per "camera", soprattutto attraverso una razionalizzazione del sistema delle piattaforme galleggianti, con l'obiettivo di garantire un innalzamento della qualità architettonica anche attraverso concorsi di progettazione.

### VALORIZZARE L'INTEGRAZIONE URBANA DEL FIUME CON LE TRASVERSALI ESISTENTI

L'obiettivo è in questo caso quello di valorizzare la molteplicità delle relazioni che il fiume già intesse o può intessere in modo ancor più fertile con le risorse che intercetta, trasformando la più grande area dismessa e il più lungo margine interno della città in un attrattore lineare di nuove qualità e centralità urbane. E quindi:

Costruire un sistema integrato di centralità in cui il patrimonio storico-architettonico e archeologico e quello contemporaneo della nuova architettura per grandi funzioni collettive realizzata in questi ultimi anni, dal Flaminio a Ostiense, definiscano un racconto museale e culturale rappresentativo dello spaccato storico della città, strutturato anche su un sistema alternativo della mobilità e capace caratterizzare il fiume come attrattore lineare di qualità.



Recuperare quantità crescenti di spazi occupati dalle auto ad un uso collettivo di qualità, una strategia cioè di valorizzazione degli spazi aperti della Città Storica, contestuale alla riduzione degli spazi carrabili sui lungotevere e in quelli contigui oggi invasi dalle auto, che passa per una processo graduale di regolamentazione degli accessi, la programmazione di nuovi parcheggi e il potenziamento del trasporto pubblico.

Ricerca l'integrazione con l'intero sistema delle reti infrastrutturali, creando le condizioni per una integrazione del sistema su ferro leggero e pesante esistente e previsto lungo la direttrice nord-sud con i grandi scambiatori intermodali ai margini della città storica e con la rete minuta delle percorrenze ciclopedonali in grado di garantire una mobilità sostenibile in parti sempre più ampie dei quartieri che si affacciano sul Tevere.

Garantire la leggibilità dei diversi tratti fluviali, dei tracciati strutturanti e delle risorse storico-ambientali che li caratterizzano, sollecitando cioè la necessità di indicare concrete possibilità di riqualificazione fisica e funzionale di specifici luoghi, con particolare riferimento ad alcune "trasversali" forti di riconnessione fisica e funzionale delle sponde opposte, rivolte non solo alla rete di beni archeologico-monumentali contigui al fiume ma anche alle grandi componenti storico-ambientali che caratterizzano la Città Storica, andando oltre quindi un concetto settoriale di "corridoio ecologico". Da nord a sud, nel tratto urbano del fiume, le trasversali infatti sono dirette ad intercettare non solo aree archeologiche, singoli edifici e complessi architettonici contigui al fiume, ma anche a proiettarsi verso i rilievi morfologici e ambientali con i quali il Tevere ha perso nel corso del tempo ogni relazione fisica e funzionale:

- la trasversale dell'Acqua Acetosa recupera le aree attrezzate sulle sponde fluviali, propone la connessione con la fermata ferroviaria omonima e qualifica la risalita verso i Parioli, villa Ada e Monte Antenne;
- la trasversale culturale e sportiva di via Guido Reni lega l'Auditorium, il MAXXI, il nuovo ponte pedonale, la "porta" di piazzale Maresciallo Giardino, e si rafforza con la previsione di una connessione con il parco di Monte Mario e la fermata metropolitana di Farneto, anche attraverso una risalita meccanizzata leggera, recuperando il rapporto storico, oramai perso, tra i rilievi collinari e il fiume;
- la riqualificazione dello scalo de Pinedo e del confuso sistema di barconi antistante rappresenta l'anello centrale di una trasversale che riconnette gli ambiti di valorizzazione delle caserme di viale Giulio Cesare e del Borghetto Flaminio ripensando il rapporto del fiume con le propaggini occidentali di villa Borghese e il sistema delle ville storiche della via Flaminia, anche nella prospettiva di una possibile modifica del circuito stradale del Muro Torto teso a recuperare il tracciato pomeriale e il rapporto interno/esterno della città entro le Mura, così come previsto nel relativo Ambito strategico;
- il ripensamento del rapporto smarrito di Castel S. Angelo col fiume è ritornato alla ribalta con la ritrovata pedonalizzazione del lungofiume e ripropone la possibilità di una diversa sagomatura dei muraglioni in grado di risolvere quella separazione, recuperando le tracce bastonali, enfatizzando la possibilità di un nuovo scalo attrezzato



Masterplan della trasversale Aventino. Planimetria d'assieme delle pendici fluviali

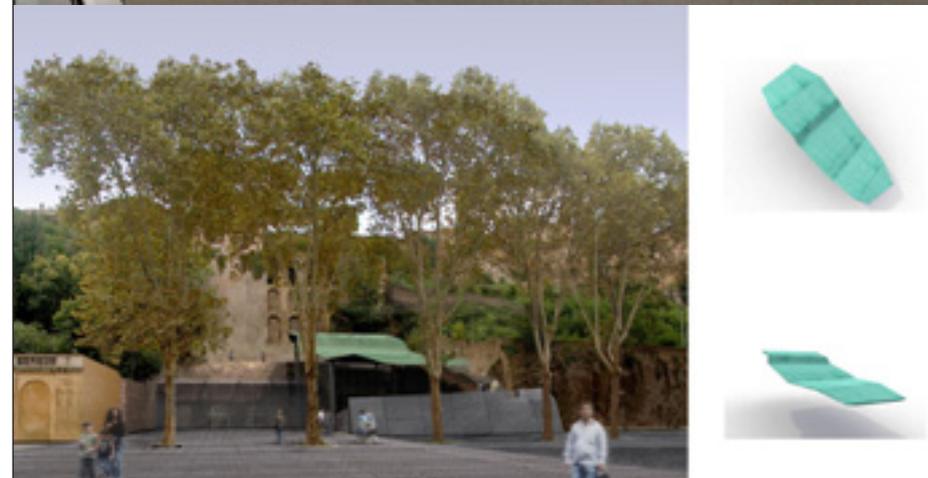
collegato alla nuova fermata della linea C, riattualizzando il tema del tridente con l'intervento nell' "Ambito di valorizzazione" di corso Vittorio/lungotevere dei Fiorentini;

- la trasversale che collega la Chiesa Nuova alla Moretta fino a Regina Coeli sulla sponda opposta, propone uno sguardo più ampio che è quello della risalita anche di tipo meccanizzato, leggera e di qualità architettonica - dei rilievi collinari del Gianicolo fino a Monteverde e alle risorse storiche e ambientali esistenti come villa Sciarra, villa Pamphili, l'ospedale del Bambin Gesù da riconvertire a nuovi usi;

- la riqualificazione dell'area del Velabre il ripensamento dell'antico mercato tiberino, con il potenziamento della direttrice della passeggiata archeologica, costituisce uno dei punti di saldatura con l'Ambito strategico dei Fori e dell'Appia antica, in cui trova collocazione la ristrutturazione del patrimonio edilizio comunale - in primis l'Anagrafe e il ricco ma discontinuo sistema degli spazi pubblici - tesa a riconnettere le risorse architettoniche oggi frammentate dagli interventi di ristrutturazione urbanistica del ventennio fascista;

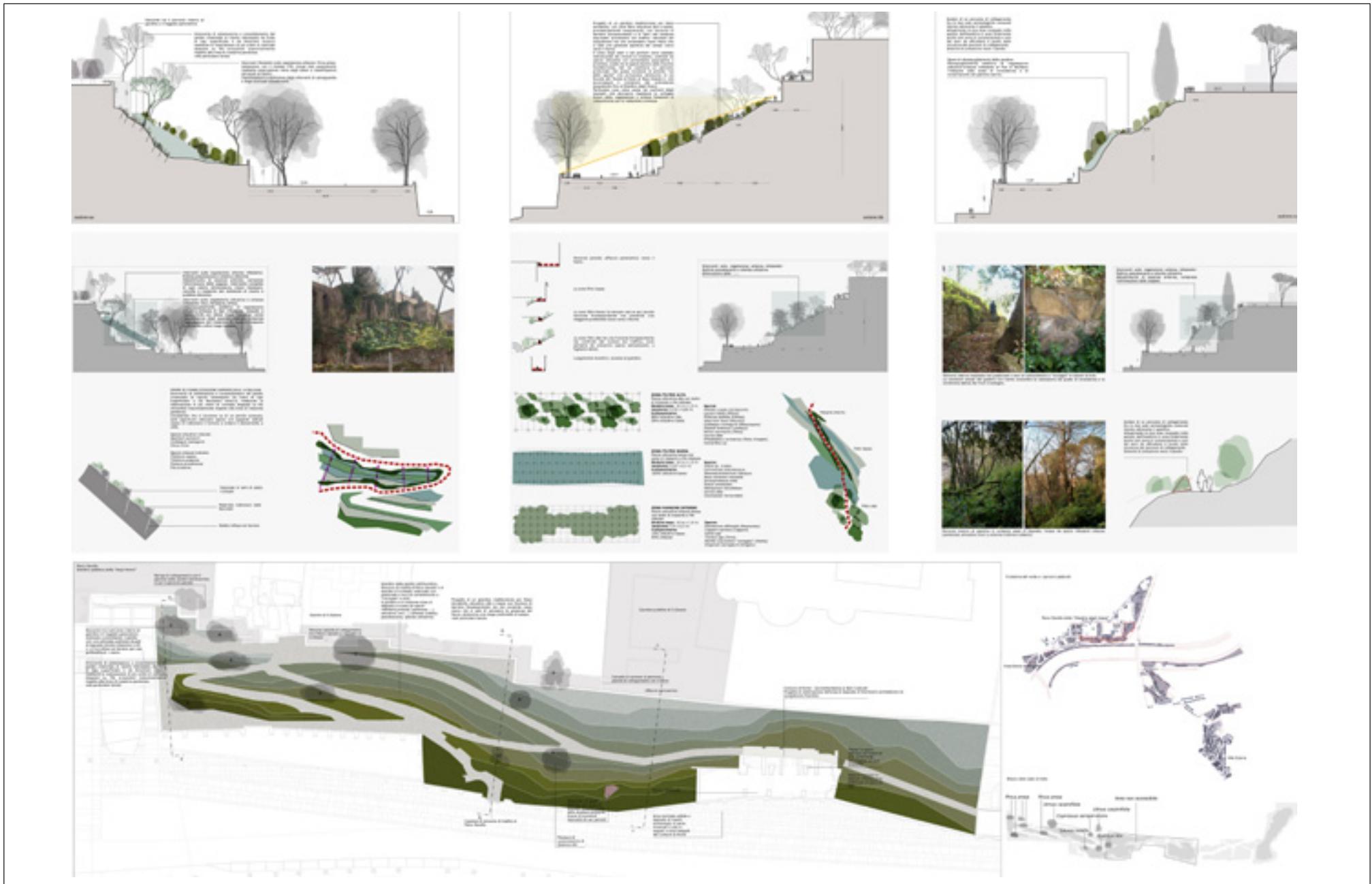
- altra trasversale di rilevanza urbana è quella che lega le due sponde del Tevere all'altezza di porta Portese, laddove coesistono, assieme all'edificio della ex GIL e al complesso di S. Michele, gli "Ambiti di valorizzazione" delle caserme di S. Francesco a Ripa, del lungofiume adiacente all'Arsenale Pontificio da restaurare, del deposito ATAC e, sul lato opposto, delle pendici dell'Aventino in corrispondenza dei due storici attracchi di S. Michele e di quello antistante di Vincenzo Fasolo;

- infine la trasversale interna al Progetto Urbano Ostiense, di connessione tra viale Marconi, lungotevere Papareschi, Città della Scienza, Mattatoio, Mercati generali e Garbatella, laddove la realizzazione di un nuovo tracciato viario e di due nuovi ponti sul Tevere modifica radicalmente i rapporti tra le due sponde dentro un quadro in movimento governato da un Accordo di programma e da singoli progetti già divenuti operativi.



Progetto delle pendici dell'Aventino. Vista della parte basamentale con la nuova copertura archeologica

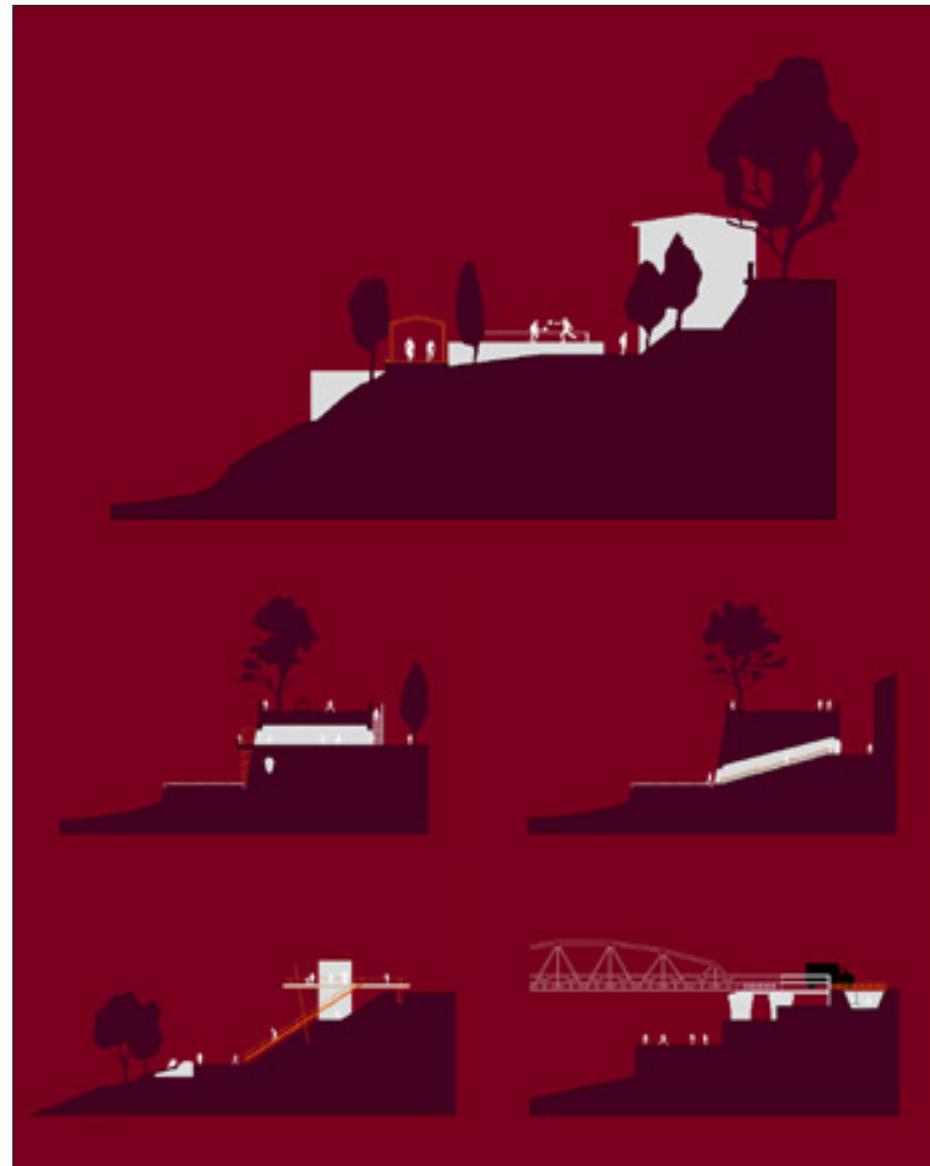




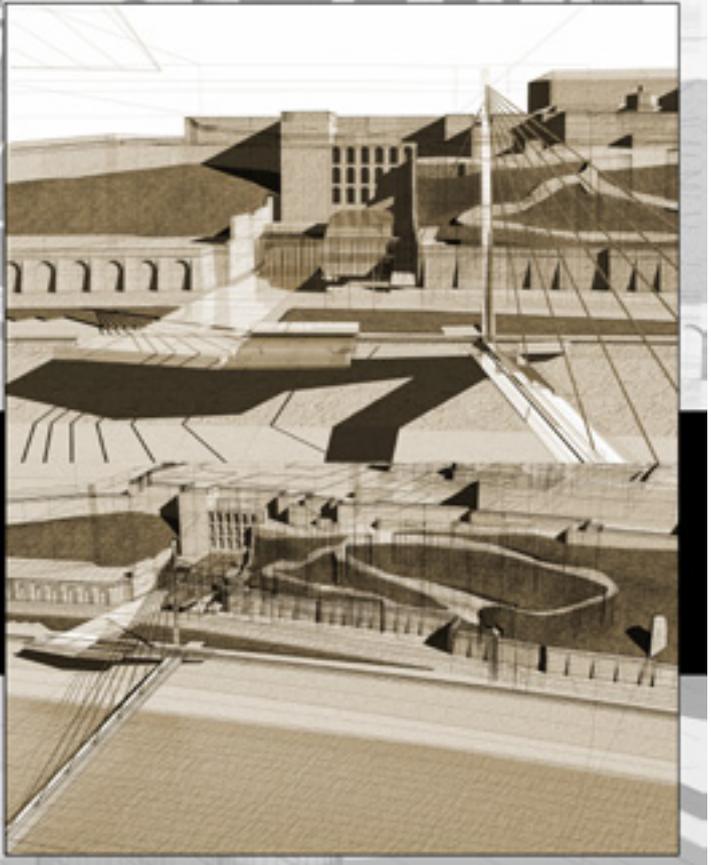
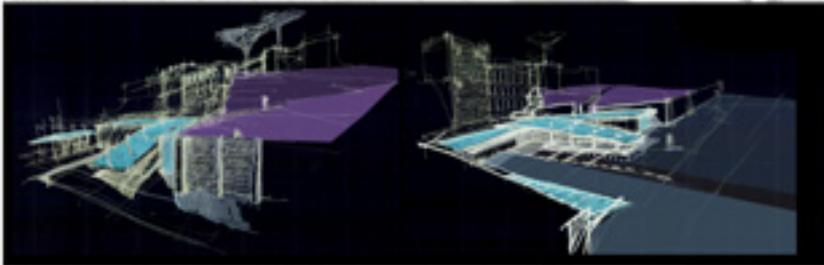
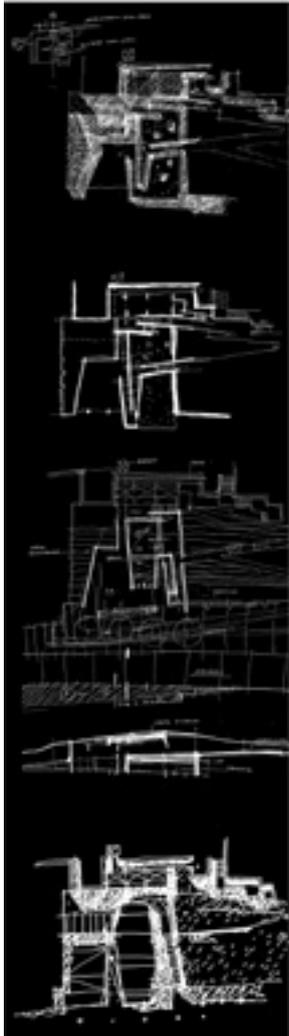
Progetto delle pendici dell'Aventino. Il recupero e il ridisegno del giardino sul versante fluviale



Progetto delle pendici dell'Aventino. Prospetto dal Tevere con la nuova terrazza sui muraglioni



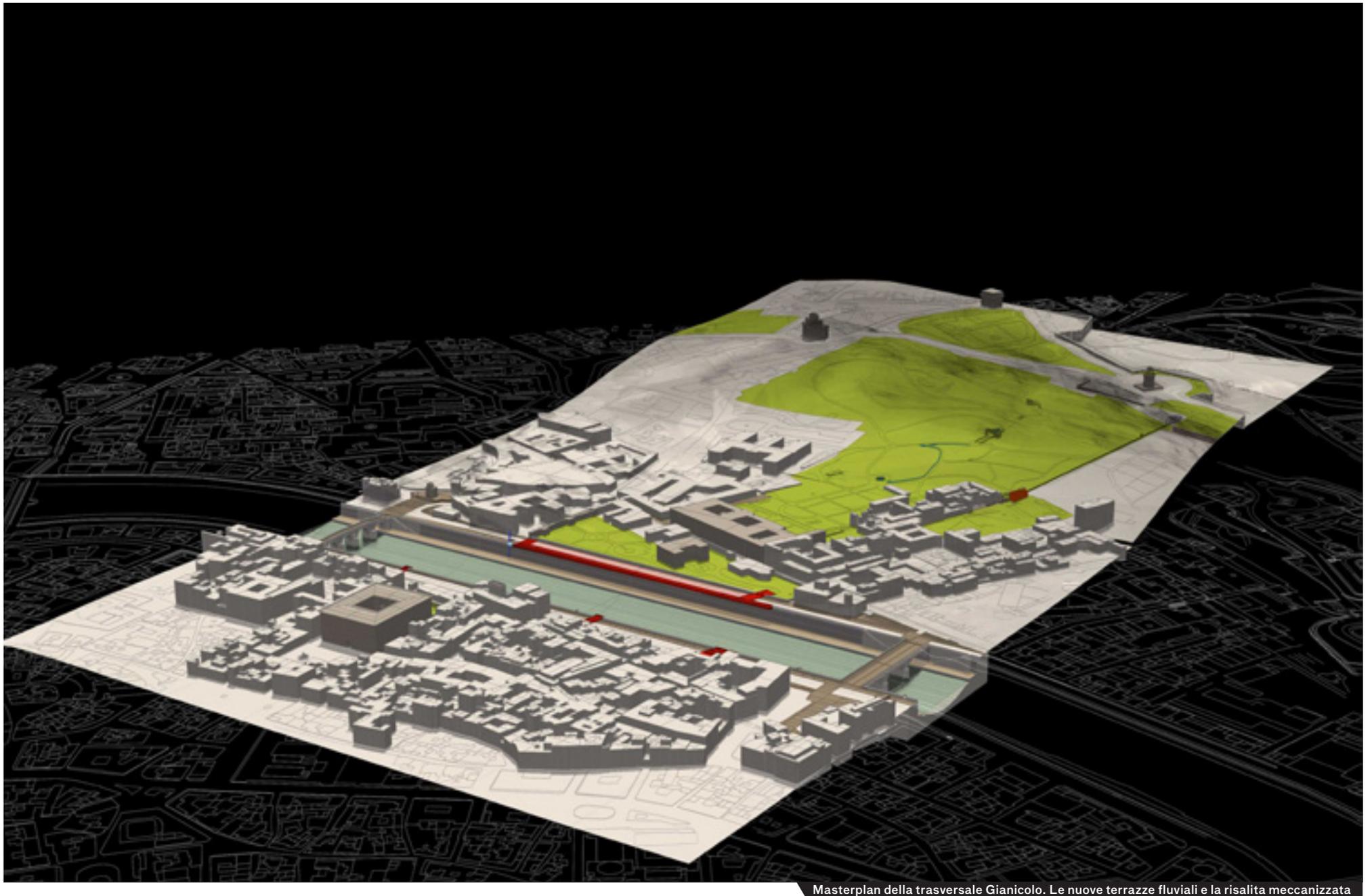
Sezioni schematiche delle modificazioni spondali



Progetto delle pendici dell'Aventino. Schizzi e simulazioni



Masterplan della trasversale del Gianicolo con la nuova risalita meccanizzata



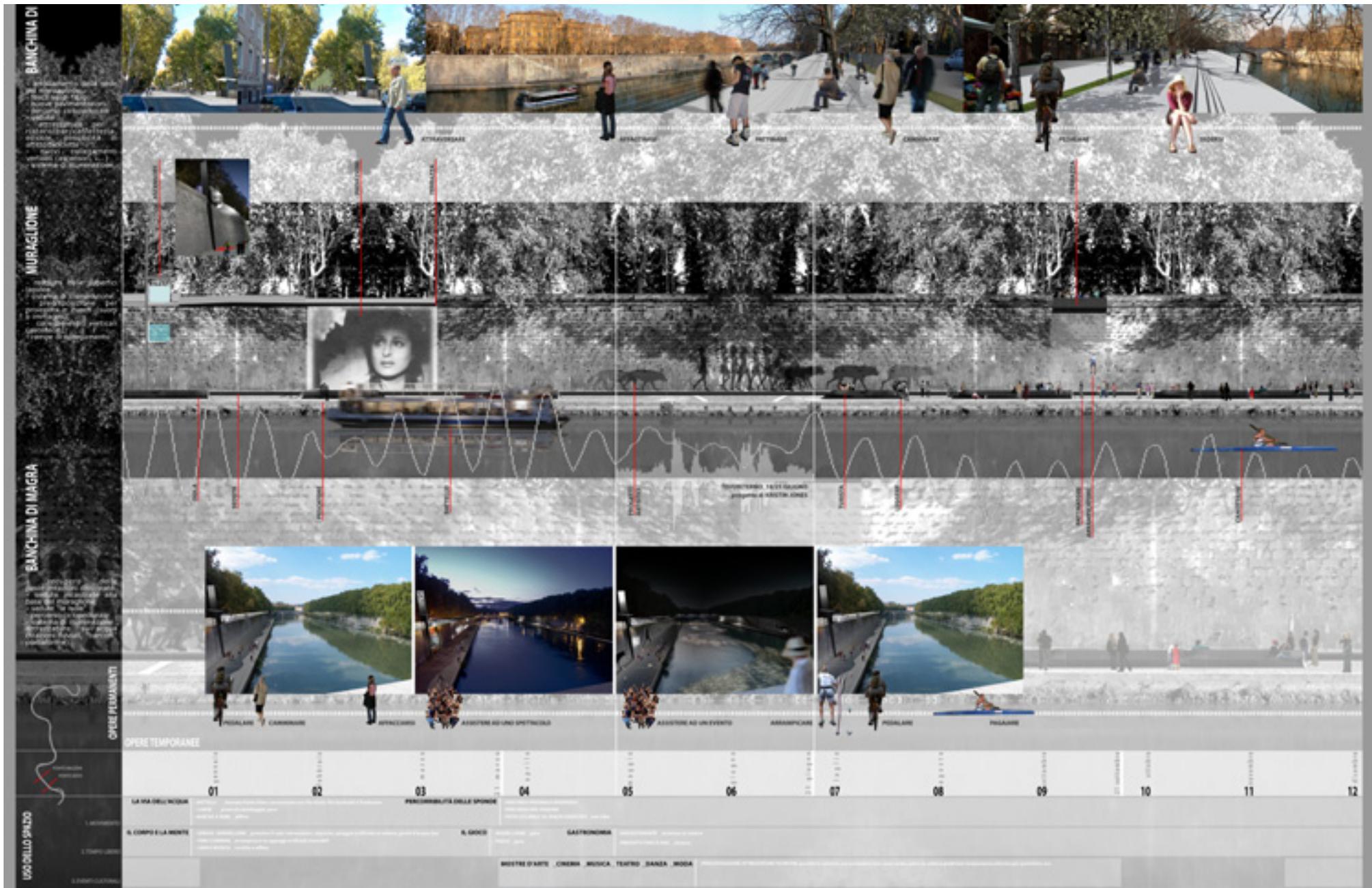
Masterplan della trasversale Gianicolo. Le nuove terrazze fluviali e la risalita meccanizzata





Masterplan della trasversale Gianicolo. Il nuovo spazio pubblico di affaccio sul Tevere





Masterplan della trasversale Gianicolo. Tempi e usi dello spazio fluviale



Kristin Jones, *Flussi Correnti*, 2007, Piazza Tevere (© Giacomo Fortunato)



Jenny Holzer, For the Academy, 2007, Piazza Tevere (© Attilio Maranzano)



William Kentridge, Triumphs&Laments, 2015, Piazza Tevere (© Tevereterno onlus)

I capitoli di questo volume ripropongono, con adattamenti e aggiornamenti, alcuni testi già pubblicati che di seguito si elencano.

#### LANDSCAPE URBANIST: NETWORK HACKER AND URBAN BRICOLEUR

“L’urbanista del paesaggio, un po’ bricoleur un po’ hacker”, in M. Angrilli (a cura di), “L’urbanistica che cambia. Rischi e valori”, Franco Angeli, 2013; “Un’urbanistica selettiva per città resilienti”, in F. Sbeti, F. Rossi, M. Talia, C. Trillo, “Il governo della città nella contemporaneità. La città come motore di sviluppo”, Atti del XXVIII Congresso INU, Dossier n. 4, Inu Edizioni, 2013; “Le città cambiano, gli urbanisti meno. Ragionamenti sul futuro dell’urbanistica” in M. Russo (a cura di), “Urbanistica per una diversa crescita”, Donzelli, 2014. Alle pagg. 4-5  
Antony Gormley, Another place, Liverpool.

#### WATER, INFRA, DROSS, RURAL SCAPES FOR CITIES TO RECYCLE

“Città da riconoscere e reti eco-paesagistiche”, *PPC-PianoProgettoCittà* n. 25-26/2011; “Una nuova città, diffusione e densificazione” in M. Sargolini e M. Talia (a cura di) “Ri-conoscere e ri-progettare la città contemporanea”, Franco Angeli, 2012. Alle pagg. 36-37  
Heike Mutter e Ulrich Genth, Tiger and turtle magic mountain, Duisburg

#### THE UNEXPECTED RETURN OF OPEN SPACES IN MANHATTAN

“L’inaspettata rivincita dello spazio aperto a Manhattan”, in *MONOGRAPH.IT*, List, 2010, “High Line, paesaggio urbano e rigenerazione ecologica a Manhattan”, in *EcoWebTown* n. 2/2011. Alle pagg. 160-161  
Installazione di Thomas Bayrle lungo la High Line a New York

#### RIVER PALIMPSEST AND NEW OPEN SPACES ON THE TIBER

“Velocità e lentezza lungo il Tevere” in S. Maffioletti (a cura di) “Paesaggi delle infrastrutture”, Il Poligrafo, 2005; “Velocità e lentezza: le tattiche fluviali. Tevereterno e i progetti per la trasversale del Gianicolo”, in *Capitolium Millennium* n. 7, 2006. Alle pagg. 200-201  
Kristin Jones, Ombre dal lupercale, Wild Graces, 2006, Piazza Tevere (© T. Charles Erickson)

#### THE SMART AND THE SPONGE

“La Smart e la spugna” in Gomorra n. 10/2006. Alle pagg. 248-249  
Robert Wilson, “Crater de luz” nella stazione Toledo della Metropolitana, Napoli.

#### NAPLES DESCRIBED THROUGH MULTISCALAR VISIONS

“Multiscalar and multiscales visions to tell Naples”, in M. Gausa M. Ricci “Med.Net. Rep.O.1t”, List Laboratorio Internazionale Editoriale, 2012. Alle pagg. 262-263  
Napoli dal Vesuvio (© Alex Maclean)  
Le elaborazioni grafiche di questo capitolo sono a cura di Eduardo Mignone e Anna Terracciano

#### WASTE, DROSSCAPE AND PROJECT IN THE REVERSE CITY

“Unhappy drosscapes in Campania Felix”, in *PPC-PianoProgettoCittà* n. 27-28/2013; “Riciclare drosscapes a Napoli” in S. Marini e V. Santangelo, “Recycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio”, Aracne, 2013. Alle pagg. 292-293  
Abbandono di rifiuti in un’area incolta a nord di Napoli (© Davide Di Martino)

#### WATER AND ENERGY NETWORKS, STREET LANDSCAPE AND NEW GROUNDS

“Drosscape, spazi aperti e progetto urbano nell’area orientale di Napoli” in L.V. Ferretti (a cura di), “L’architettura del Progetto Urbano - Procedure e strumenti per la costruzione del paesaggio urbano”, Angeli, 2012; “Riciclo, bonifica e progetto di suolo nell’area orientale di Napoli” in R. Lucci M. Russo (a cura di) “Napoli verso oriente”, Clean 2012; “Progetti urbani nell’area orientale di Napoli”, *Trasporti&Cultura* n. 36, 2013. Alle pagg. 330-331  
Il Vesuvio dal tetto di un deposito petrolifero nell’area orientale di Napoli (©Andrea Felò)

**Pubblicato da**  
LIST Lab  
info@listlab.eu  
listlab.eu



#### **Produzione**

GreenTrenDesign Factory  
Piazza Manifattura, 1  
38068 Rovereto (TN) - Italy  
T: +39 0464 443427  
info@greentrendesign.it

greentrendesign  
factory

#### **Autore**

Carlo Gasparrini

#### **Direttore Editoriale**

Pino Scaglione

#### **Assistente Editoriale**

Gioia Marana

#### **Traduzione**

Arianna Zandonati

#### **Art Director &**

#### **Graphic Design**

Blacklist Creative Studio, Barcelona  
blacklist-creative.com



#### **Produzione Digitale**

Arianna Scaglione

#### **Graphic Editing**

Andrea Biagioni

**ISBN 9788898774272**

**Stampato e rilegato in Unione Europea,  
Gennaio 2015**

#### **Tutti i diritti riservati**

© dell'edizione LIST Lab

© dei testi gli autori

© delle immagini gli autori

#### **Promozione e distribuzione in Italia**

Messaggerie Libri, Spa, Milano,  
Numero verde 800.804.900  
assistenza.ordini@meli.it;  
fax 02.84406056;  
amministrazione.vendite@meli.it  
fax 02.84406057

#### **Promozione e distribuzione internazionale**

ActarD, USA

#### **Comitato Scientifico delle edizioni List**

Eve Blau (Harvard GSD), Maurizio Carta (Università di Palermo), Eva Castro (Architectural Association London) Alberto Clementi (Università di Chieti), Alberto Cecchetto (Università di Venezia), Stefano De Martino (Università di Innsbruck), Corrado Diamantini (Università di Trento), Antonio De Rossi (Università di Torino), Franco Farinelli (Università di Bologna), Carlo Gasparrini (Università di Napoli), Manuel Gausa (Università di Genova), Giovanni Maciocco (Università di Sassari/Alghero), Antonio Paris (Università di Roma), Mosè Ricci (Università di Genova), Roger Riewe (Università di Graz), Pino Scaglione (Università di Trento).

LIST Lab è un Laboratorio editoriale, con sedi in Europa, che lavora intorno ai temi della contemporaneità. LIST Lab ricerca, propone, elabora, promuove, produce, LIST Lab mette in rete e non solo pubblica.

LIST Lab editoriale è una società sensibile ai temi del rispetto ambientale-ecologico. Le carte, gli inchiostri, le colle, le lavorazioni in genere, sono il più possibile derivanti da filiere corte e attente al contenimento dell'inquinamento. Le tirature dei libri e riviste sono costruite sul giusto consumo di mercato, senza sprechi ed esuberi da macero. LIST Lab tende in tal senso alla responsabilizzazione di autori e mercato e ad una nuova cultura editoriale costruita sulla gestione intelligente delle risorse.