

L'ASSE URBANO VIA NAZIONALE CORSO VITTORIO EMANUELE II. indice

PROGETTO

Dossier definitivo del progetto dello spazio pubblico dell'asse umbertino via Nazionale Corso Vittorio Emanuele II in Roma.

Il progetto è frutto di un incarico dell'Amministrazione di Roma Capitale a Sapienza Università di Roma sviluppato nell'anno 2023

Il Dossier è disponibile sul sito di Roma Servizi per la Mobilità, Società in house del Comune di Roma, che ha curato tutta la fase di consultazione con i cittadini.

<https://romamobilita.it/it/progetto>



PUBBLICAZIONI CORRELATE

1. allegata

Cangelli, E., Conteduca, M., & Fonti, V. (2024). Enhancing the Ecosystem of Central Areas in European Metropolises: A Project for Rome. *TECHNE - Journal of Technology for Architecture and Environment*, (28), 159–170.

<https://doi.org/10.36253/techne-15880>



2. allegato estratto della pubblicazione

A. Wyckmans, M. Laschet, *The Craft Cookbook*, Local Collaboration for Climate - Positive Cities & Communities, ISBN 978-82-693584-0-7

<https://craft-cities.eu/wp-content/uploads/2024/02/D2.1-Craft-Cookbook.pdf>

Pubblicazione prodotta nell'ambito della Ricerca CrAFt (Creating Actionable Futures) finanziata da the European Union's Horizon Europe Research and Innovation programme, Climate-Neutral and Smart Cities Mission (Cities Mission) Grant Agreement No. 101056946. <https://craft-cities.eu/>

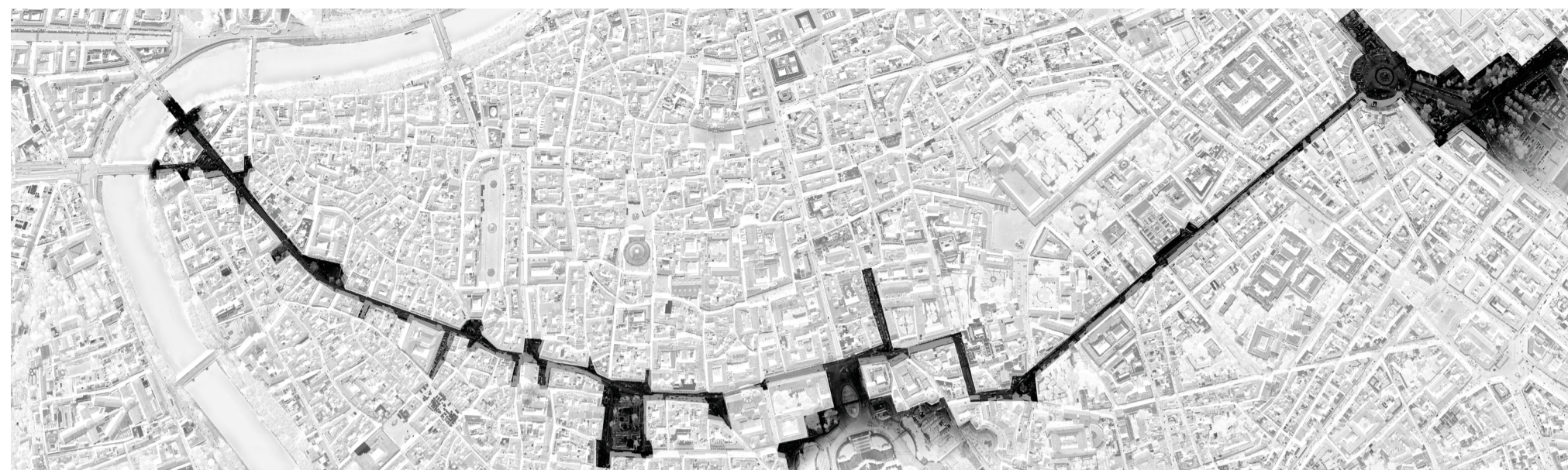
Il progetto di piazza San Pantaleo, sviluppato nell'ambito del progetto generale dell'asse urbano via Nazionale corso Vittorio Emanuele II, pubblicato nel testo è stato selezionato come caso di studio e valutato con il New European Bauhaus Impact Model.



L'ASSE URBANO VIA NAZIONALE CORSO VITTORIO EMANUELE II

IPOTESI E PROSPETTIVE NEL PROGETTO PER LA NUOVA TRAMVIA TERMINI-VATICANO-AURELIO





L'ASSE URBANO VIA NAZIONALE CORSO VITTORIO EMANUELE II

I POTESI E PROSPETTIVE NEL PROGETTO PER LA NUOVA TRAMVIA TERMINI-VATICANO-AURELIO

Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti
Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità sostenibile



FACOLTÀ DI ARCHITETTURA



ASSESSORE ALLA MOBILITÀ
Eugenio Patanè

COORDINAMENTO PROGETTUALE
Orazio Carpenzano

DIRETTORE DIPARTIMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE E TRASPORTI
Antonello Fatello

RESPONSABILE SCIENTIFICO
Eliana Cangelli

DIRETTORE DIREZIONE INFRASTRUTTURE
Fabio Stefano Pellegrini

RESPONSABILITÀ DELL'ORGANIZZAZIONE TECNICO SCIENTIFICA
Fabio Balducci, Michele Conteduca

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
Daniela Mastronardi

ARCHITETTURA
Orazio Carpenzano
con
**Fabio Balducci, Paolo Marcoaldi, Andrea Parisella,
Fabrizio Marzilli, Diana Carta, Lorenzo Casavecchia,
Lorenzo David Filippi**

AMBIENTE E TECNOLOGIA
Eliana Cangelli
con
**Michele Conteduca, Elnaz Benham Kia, Valerio Fonti,
Zaiter Hassan, Alessandro Coppola**

PAESAGGIO
Fabio Di Carlo
con
Wei Chen, Maria Chiara Libreri, Liying Wang

MOBILITÀ DOLCE
Alessandra Capuano
con
Benedetta Di Donato, Federica Amore

MATERIALI E SUPERFICI
Spartaco Paris
con
Carlo Vannini, Antonio Lanza

TRASPORTI
Gaetano Fusco, Chiara Colombaroni

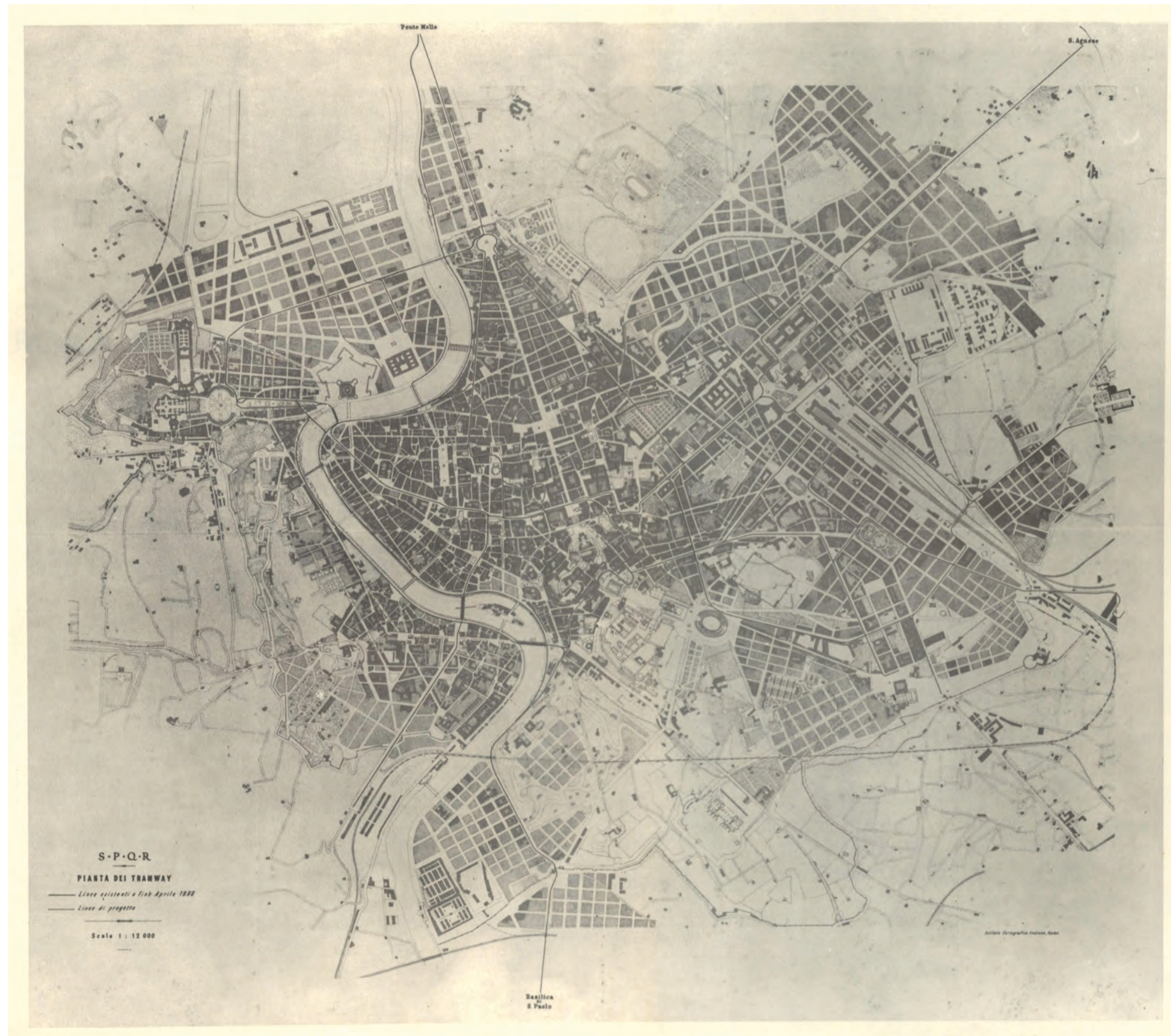
COMUNICAZIONE E SISTEMI INFORMATIVI
Loredana Di Lucchio
con
Alessandro Aiuti, Francesco Burrafato

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ
Francesco Camilli
con
Deborah Navarra

indice

- 002 Una piazza viaggiante nel cuore di Roma
- 006 Aspetti metodologici nella struttura del progetto
- 014 IL SISTEMA VIA NAZIONALE - CORSO VITTORIO EMANUELE II
NELLA CITTÀ STORICA DI ROMA
- 017 Via Nazionale dalle Terme di Diocleziano ai Mercati di Traiano
- 019 Da Piazza Santi Apostoli a Largo di Torre Argentina
- 021 Corso Vittorio Emanuele II da Sant'Andrea della Valle a Piazza dell'Oro
- 026 LA STRADA - IL TRACCIATO E LA TRAMVIA
- 031 Mobilità dolce
- 035 Paesaggio e spazio pubblico
- 040 Carattere, materiali e superfici delle pavimentazioni urbane
- 044 Il sistema informativo e di orientamento: phygital wayfinding
- 064 LE PIAZZE - GLI AMBITI E LE STAZIONI
- 066 Repubblica – Diocleziano
- 076 Esposizioni
- 086 Quirinale – Mercati di Traiano
- 096 Venezia – Corso
- 106 Piazza del Gesù
- 114 Largo di Torre Argentina
- 124 Sant'Andrea della Valle
- 134 Navona – Campo dei Fiori
- 144 Chiesa Nuova
- 152 Sforza Cesarini
- 162 Piazza dell'Oro - Banco di Santo Spirito
- 172 UNA VALUTAZIONE OLISTICA DELLA SOSTENIBILITÀ DEL PROGETTO:
IL MODELLO DI IMPATTO NEW EUROPEAN BAUHAUS
- 176 PROSPETTIVE
- 177 La nuova tramvia nel sistema della disciplina del traffico
- 182 Implementazione delle zone di carico e scarico merci

Una piazza viaggiante nel cuore di Roma



Pianta di Roma del 1896 con le linee tramviarie

La tramvia è un sistema privilegiato nella rete del trasporto pubblico, perché costituisce la traccia di un itinerario di qualità per l'uso e la conoscenza della città. Questa traccia porta su di sé un veicolo che, per sua natura, è lento, aperto alle visuali: una piazza viaggiante, potenziale luogo di socialità che, interagendo con il tessuto edilizio, è in grado di attivare meccanismi di rivalutazione dei luoghi che compongono la struttura urbana centrale di Roma. Il progetto si correla alle altre reti di trasporto, assolvendo una funzione specifica (quella della movimentazione di un gran numero di passeggeri su una tratta ad alto carico di utenti) ma allo stesso tempo proponendosi come piattaforma privilegiata per la fruizione e la comunicazione dei fatti e dei valori urbani: una caratteristica sconosciuta ad esempio, alla rete del ferro sotterranea, e difficilmente accessibile per la rete di trasporto su gomma.

Questa nuova traccia che congiunge Termini con il Vaticano non attraversa uno spazio unitario, ma un palinsesto interstorico che racconta la lunga e disomogenea storia della formazione e della trasformazione della città storica. È una linea complessa, spezzata, che corre tra ambiti e parterre diversificati, agglomerando attorno a sé elementi di protezione dal traffico, piani di comunicazione, segnaletiche, elementi luminosi e sedute, alberature, nuove piazze che confermano vecchi luoghi e vecchie piazze che acquistano una nuova estensione in favore dell'attraversamento pedonale.

All'interno del progetto, il disegno di suolo segue una strategia continua che si caratterizza in modo specifico e peculiare in rapporto ai luoghi che la linea intercetta, declinando nello spazio aperto il posizionamento di elementi puntuali, delle materie e delle segnaletiche per esprimere una qualità visuale e tattile compatibile con l'importanza e la monumentalità dei contesti.

In virtù di queste considerazioni il progetto è diviso in tre macroaree, tre ambiti all'interno dei quali la tramvia si colloca come un importante vettore di riqualificazione, nodo di scambio delle mobilità che intercetta. Il primo è quello che conduce dal nodo urbano di Piazza dei Cinquecento e, impostandosi sulla cerniera di Piazza della Repubblica, scende lungo Via Nazionale fino a Largo Magnanapoli; il secondo prosegue il tragitto assecondando la transizione dalla traiettoria rettilinea di Via Nazionale al meandro di Via IV Novembre, necessario a superare il salto di quota tra il Quirinale e la piattaforma di Piazza

Venezia, per proseguire poi lungo Corso Vittorio Emanuele II. Il terzo affronta il tema del tracciato postunitario scavato attraverso il Campo Marzio che giunge fino al Tevere. Il percorso della Tramvia identifica una gerarchia tra le fermate della linea, una vera e propria porta da intendersi non solo come filtro del traffico verso il centro città, ma anche come condensatore di funzioni urbane che da qui annunciano il motore della riqualificazione impressa all'intera tratta. All'interno di questa proposta progettuale il progetto promuove alcune strategie per lo spazio pubblico infrastrutturato, nel tentativo di dare risposte ad alcune delle questioni più complesse sui temi della riduzione dell'inquinamento, delle forme di mobilità sostenibili e la promozione di stili di vita più sani in accordo con gli obiettivi del New European Bauhaus.

Lo studio qui presentato, a partire dalle questioni tecniche elaborate dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti - Roma Capitale, integralmente assunte dal gruppo di lavoro di Sapienza Università di Roma quale materiale di base già sottoposto a gara e in vista degli approfondimenti esecutivi e delle possibili varianti migliorative, suggerisce metodi, strategie e obiettivi per conseguire una connessione più significativa con il contesto e con le qualità spaziali dei luoghi che la TVA attraversa. Coerentemente con le premesse dell'incarico, vengono definiti per ciascun ambito alcuni obiettivi, conseguibili attraverso tecniche di valorizzazione delle relazioni tra la tratta, le architetture e gli spazi aperti messi in relazione percettiva proprio dal percorso tramviario: realizzare aree di servizio alla pedonalità ridisegnando, ove possibile, banchine e marciapiedi; creare connessioni tra la linea tramviaria e le architetture circoscrive attraverso ripavimentazioni, elementi puntuali di arredo, nuovi giardini e aree d'ombra; ridefinire i criteri per impostare le quote relative tra marciapiedi, sedi carrabili e su ferro in favore di una più agevole pedonabilità dello spazio e nell'ottica dell'abbattimento delle barriere architettoniche; favorire una maggiore ammortizzazione dell'inquinamento acustico, climatico, percettivo dell'intero tracciato, attraverso l'utilizzo di alcuni dispositivi capaci di generare nuove relazioni di qualità nell'ambiente; infine, integrare il progetto sugli spazi fisici e materici della città con una nuova strategia di comunicazione e orientamento aperta all'uso delle tecnologie digitali. I disegni presentati alludono ad alcune possibili soluzioni progettuali volte a conferire alla strada il carattere di una passeggiata di rilievo monumentale che, attraverso la riduzione delle sedi destinate al traffico privato, riesca a nobilitare gli spazi aperti.



Aspetti metodologici nella struttura del progetto

Lo studio svolto da Sapienza è finalizzato a definire ipotesi progettuali e prospettive di sviluppo dell'asse urbano di Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II in coerenza con il progetto di inserimento della nuova tramvia Termini Vaticano Aurelio.

L'asse umbertino che dalla stazione centrale conduce al Vaticano, infatti, ha assunto nel tempo una mera funzione di attraversamento, destinando agli spazi aperti definiti da piazze e slarghi un ruolo residuale nella città storica. La nuova linea tramviaria rappresenta il vettore per la rigenerazione di questa parte di città contribuendo a costruire un sistema complesso di infrastrutture culturali, sociali ed ecologiche in grado di ridefinire il carattere degli spazi aperti. Inoltre, l'ambito urbano su cui insistono Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele II è compreso tra aree di particolare pregio storico ed ambientale, definite dal Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile di Roma Capitale, isole ambientali, espressione dell'idea di condivisione degli spazi dove l'automobile perde il ruolo di protagonista a favore di un utilizzo più articolato, da parte dei pedoni, dello spazio della strada intesa quale "spazio abitabile" e "a misura d'uomo".

Lo studio, quindi, mira a fornire un approccio al progetto della strada che, attraverso l'inibizione al traffico del trasporto pubblico su gomma e la riduzione del transito delle auto private, consenta da un lato di ridurre i danni causati dall'eccessiva urbanizzazione e dalle emissioni inquinanti, dall'altro di dare nuovo impulso ad attività culturali, sociali e commerciali ambientalmente sostenibili in un'ottica di un processo virtuoso di crescita di sviluppo.

Pertanto, in linea generale, il progetto di trasformazione di questo importante asse urbano della Capitale è orientato ad individuare un nuovo equilibrio tra traffico pedonale e veicolare pubblico e privato secondo criteri mirati:

- _ alla valorizzazione dei caratteri storici e culturali degli assi viari e delle architetture potenziando la percezione degli scorci prospettici che si aprono lungo il percorso;
- _ al potenziamento dell'uso pedonale attraverso la creazione di luoghi per la sosta e la socialità;
- _ alla riattivazione economica delle strade prevedendo un assetto che favorisca la vitalità delle aree e il commercio;

_ alla sostenibilità ambientale attraverso soluzioni che favoriscano la permeabilità dei suoli e l'uso sapiente del verde e dell'acqua.

Lo studio è stato svolto attraverso un processo iterativo basato sulla conoscenza dei luoghi e della loro evoluzione storica, dei materiali e degli usi dello spazio pubblico, degli obiettivi e delle prospettive di Roma Capitale sullo sviluppo della mobilità secondo un'ottica improntata alla sostenibilità. Questo ha consentito di individuare le criticità e le potenzialità dello spazio urbano e di valutare diverse alternative di progetto.

La prima fase della ricerca è stata finalizzata allo sviluppo dello schema di assetto delle sedi viarie e delle aree pubbliche concordate con l'amministrazione in coerenza con gli obiettivi di valorizzazione del patrimonio culturale, resilienza, sostenibilità e di riduzione dei carichi ambientali nell'ottica di una più ampia strategia di mitigazione climatica dell'opera.

I progetti degli ambiti che si susseguono lungo l'asse urbano mirano ad ampliare le aree pedonali valorizzando la percezione dei caratteri storici dei luoghi e delle

architetture che insistono sulla strada, invitando alla sosta e alla visita delle aree di pregio che lambiscono il percorso.

La definizione del Masterplan e delle soluzioni architettoniche, in coerenza con quanto condiviso con l'amministrazione, perseguono, quindi, obiettivi di:

- _ tutela e valorizzazione del patrimonio culturale che insiste lungo il percorso oggetto di intervento;
- _ adattabilità e flessibilità dell'intervento di trasformazione rispetto ai potenziali sviluppi tecnologici futuri, con particolare attenzione ai temi della resilienza e della sostenibilità ambientale e sociale;
- _ compatibilità ecologica della proposta ricercando soluzioni sostenibili e a basso impatto ambientale utili a riequilibrare il metabolismo urbano nell'area di progetto e nelle aree limitrofe secondo un'ottica di riduzione dei carichi ambientali dell'opera.

La seconda fase della ricerca ha affrontato le questioni tecniche connesse agli approfondimenti progettuali delle intersezioni stradali e degli slarghi attraverso la definizione di soluzioni tipo riferite a sezioni



Lo spazio pubblico
Lo schema evidenzia le nuove aree pubbliche destinate alla percorrenza e alla sosta dei pedoni. In particolare risulta ampliato significativamente lo spazio pubblico di Largo Magnanapoli, Piazza Santi Apostoli, Piazza di Sant'Andrea della Valle, Piazza di San Pantaleo.

stradali omogenee e la descrizione delle esigenze prestazionali delle principali soluzioni proposte.

Nella selezione delle soluzioni tecniche e dei materiali sono stati seguiti criteri mirati al reimpiego dei materiali di scavo e all'uso prevalente, a parità di prestazioni, di materiali ad alta percentuale di riciclato. Va sottolineato che, identificare soluzioni progettuali per un contesto urbano così complesso come quello dell'asse Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II, che attraversa l'area UNESCO della città di Roma, ha imposto, oltre allo studio e all'approfondimento critico dei caratteri storici delle architetture che insistono sul percorso, la conoscenza della quota archeologica della città così come della quota dei sottoservizi urbani. Questi elementi, pur costituendo dei vincoli che impongono il governo puntuale del progetto, hanno stimolato una selezione critica delle soluzioni progettuali e tecniche legate all'identità dei vari ambiti urbani. Il confronto con aree archeologiche quali, ad esempio, quella di Largo Argentina ha fatto sì che soluzioni tecniche e soluzioni ambientali mirate alla mitigazione climatica, normalmente applicate in altre città europee, siano state ripensate e calibrate rigorosamente.

Dal punto di vista culturale il progetto individua una nuova chiave di lettura e visita del patrimonio storico che insiste sull'asse urbano attraverso lo studio di un nuovo sistema informativo e di orientamento, il phygital wayfinding, che viene presentato e approfondito nel paragrafo dedicato. Lo sviluppo di questo sistema informativo ha stimolato anche una riflessione sulla denominazione delle fermate che, nel progetto della tramvia, vengono nominate affiancando al nome della via su cui insistono il nome della strada dell'intersezione più prossima (ad esempio NAZIONALE/MILANO). Sono state quindi proposte nuove denominazioni delle fermate che indicano con chiarezza i luoghi e gli ambiti storici che le accolgono (cfr. Tabella pagina successiva).

Dal punto di vista della compatibilità ambientale delle soluzioni il progetto propone tre strategie principali.

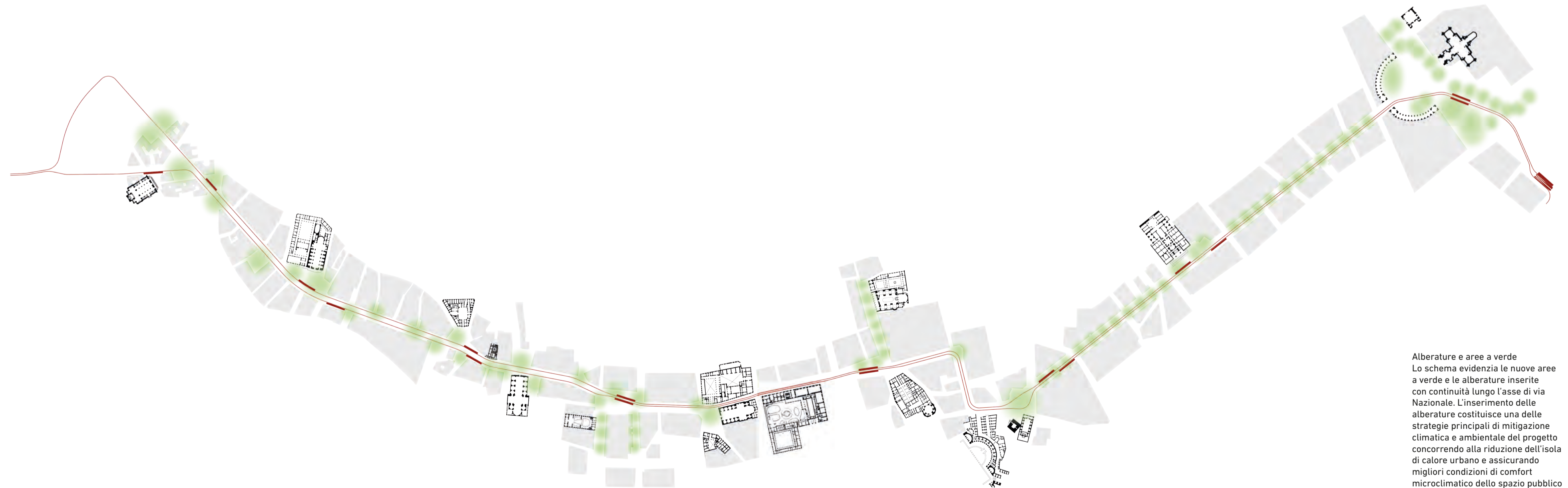
La prima è relativa al paesaggio e prevede l'inserimento sistematico di alberature e aree a verde, che tengono conto dei caratteri storici della vegetazione che nel tempo ha occupato lo spazio pubblico, e che contribuiscono alla riduzione del fenomeno dell'isola di calore urbano, provvedono contemporaneamente al

miglioramento del comfort microclimatico degli spazi pubblici e offrono riparo ai pedoni nelle giornate estive.

La seconda strategia è legata alla presenza dell'acqua nello spazio pubblico. Le fontane presenti nelle aree di Piazza della Repubblica, Piazza di Sant'Andrea della Valle, Piazza della Chiesa Nuova sono state valorizzate, e nuove fontane e specchi d'acqua sono stati previsti nello spazio pubblico che fronteggia il Palazzo delle Esposizioni, a Piazza di San Pantaleo e a Piazza Sforza Cesarini. Anche in questo caso la presenza dell'acqua concorre alla riduzione dell'isola di calore urbano e contribuisce al miglioramento delle condizioni di comfort microclimatico nel periodo estivo.

La terza strategia punta al riequilibrio della falda idrica prevedendo pavimentazioni permeabili laddove possibili. Il progetto, infatti, prevede l'eliminazione dell'asfalto su tutti i percorsi pedonali e la posa di pavimentazioni lapidee su getto di calcestruzzo sui marciapiedi, e la posa di pavimentazioni lapidee su un letto di sabbia negli slarghi e nelle piazze. Quest'ultima modalità di posa utilizzata per ampi spazi pubblici favorisce la permeabilità del terreno.

Tutte le strategie progettuali adottate sono state monitorate dalla Norwegian University of Science and Technology attraverso il New European Bauhaus Impact Model, un modello di impatto multi-modale per la valutazione qualitativa della sostenibilità dei progetti urbani. NTNU Trondheim, ha inserito il progetto tra i casi rilevanti e sta applicando il modello per analizzare olisticamente l'impatto ambientale della proposta progettuale (vedi capitolo dedicato).



Alberature e aree a verde
Lo schema evidenzia le nuove aree a verde e le alberature inserite con continuità lungo l'asse di via Nazionale. L'inserimento delle alberature costituisce una delle strategie principali di mitigazione climatica e ambientale del progetto concorrendo alla riduzione dell'isola di calore urbano e assicurando migliori condizioni di comfort microclimatico dello spazio pubblico nel periodo estivo.

Infine, nel corso dello studio, sono state indagate possibili prospettive di modifica dell'assetto della viabilità finalizzate a potenziare gli spazi per la mobilità ciclabile e ad ampliare la sezione dello spazio pubblico per i pedoni e per la sosta considerando l'ipotesi di introduzione di un senso unico di marcia su Corso Vittorio in direzione del Centro. Sono state svolte simulazioni del sistema di mobilità nello scenario di progetto con soluzione a senso unico e comparate con lo stato attuale. Tale studio è stato affiancato dal progetto di diverse sezioni tipo di Corso Vittorio Emanuele II che prevedono l'inserimento di piste ciclabili a senso unico e a doppio senso di marcia. Gli esiti di questi approfondimenti sono riportati nella sezione prospettive e costituiscono un primo tassello nell'approfondimento di soluzioni alternative che mirano a potenziare la mobilità dolce.

La complessità del contesto di intervento, e del progetto stesso, ha imposto la costituzione di un gruppo di ricerca interdisciplinare che integra la tecnologia dell'architettura e la progettazione ambientale, la progettazione urbana e architettonica, l'architettura del Paesaggio, la trasportistica, la storia e il restauro, la comunicazione, l'estimo.

ATTUALE DENOMINAZIONE DELLE FERMATE	PROPOSTA DI NUOVA DENOMINAZIONE
EINAUDI/PIAZZA DELLA REPUBBLICA	REPUBBLICA – DIOCLEZIANO
NAZIONALE/MILANO	ESPOSIZIONI
NAZIONALE/QUIRINALE	QUIRINALE – MERCATI DI TRAIANO
PIAZZA VENEZIA/CORSO	VENEZIA – CORSO
TORRE ARGENTINA	LARGO DI TORRE ARGENTINA
VITTORIO EMANUELE II/PIAZZA DI SAN PANTALEO	NAVONA – CAMPO DEI FIORI
VITTORIO EMANUELE II/PIAZZA DELLA CHIESA NUOVA	CHIESA NUOVA
VITTORIO EMANUELE II/ACCIAIOLI	PIAZZA DELL'ORO - BANCO DI SANTO SPIRITO



Acqua
 Il progetto segue la tradizione delle fontane dell'acqua pubblica di Roma. Le fontane storiche presenti lungo l'asse urbano sono state valorizzate; altre fontane sono state aggiunte laddove possibile: in corrispondenza del Palazzo delle Esposizioni, a Piazza di San Pantaleo e nel giardino di piazza Sforza Cesarini. Lo schema evidenzia la presenza dell'intensità dell'acqua lungo il percorso che costituisce un'ulteriore strategia di mitigazione climatica e di sostenibilità del progetto.



Il sistema Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II nella Città Storica di Roma

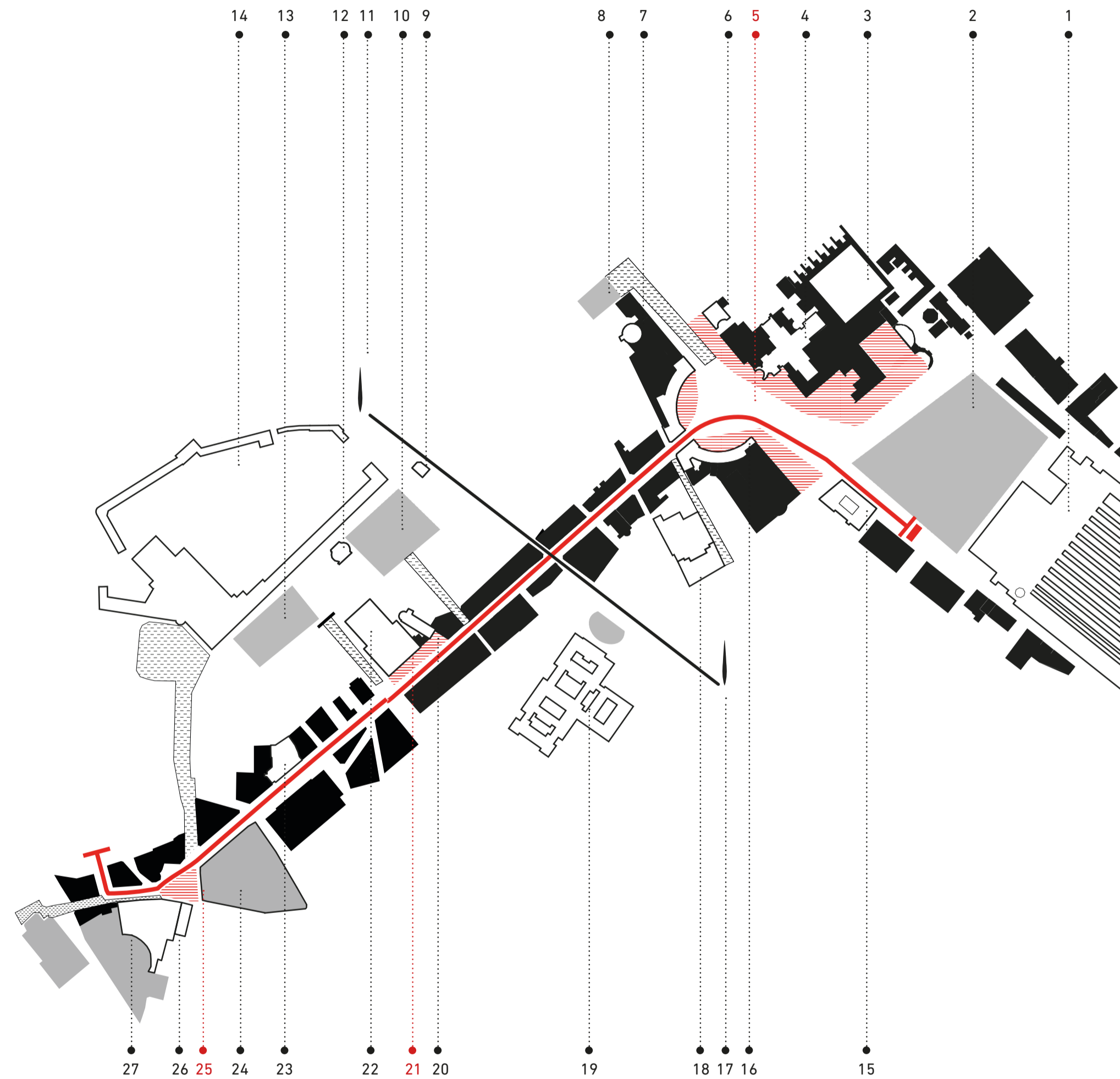


Veduta dell'asse di Via Nazionale nella prospettiva rettilinea che guarda il Vittoriano, simbolo mastodontico della nuova Roma Capitale d'Italia che ambisce, gareggiando con la Cupola di San Pietro, a sovrascrivere l'immagine della città sacra e cristiana, con quella laica della nuova nazione italiana.



Veduta di Corso Vittorio Emanuele II da un edificio ad angolo con Largo di Torre Argentina in direzione del Vaticano. Si apprezza l'andamento sinuoso derivante dalla volontà di raccordare le emergenze architettoniche e monumentali lungo il tracciato, come la Chiesa di Sant'Andrea della Valle, visibile in primo piano.

Via Nazionale dalle Terme di Diocleziano ai Mercati di Traiano



- 1. Stazione Termini
- 2. Piazza dei Cinquecento
- 3. Chiostro di Michelangelo
- 4. Chiesa di Santa Maria degli Angeli e dei Martiri
- 5. Piazza della Repubblica
- 6. Aula ottagonale
- 7. Chiesa S. Bernardo alle Terme
- 8. Piazza San Bernardo
- 9. Chiesa San Carlino alle Quattro Fontane
- 10. Giardino di Sant' Andrea al Quirinale
- 11. Obelisco Sallustiano
- 12. Chiesa di Sant'Anrea al Quirinale
- 13. Villa Carlo Alberto al Quirinale
- 14. Palazzo del Quirinale
- 15. Palazzo Massimo alle Terme
- 16. Palazzi dell'Esedra
- 17. Obelisco Esquilino
- 18. Teatro dell'Opera
- 19. Palazzo del Viminale
- 20. Basilica dei Santi Vitale, Valeria, Gervasio e Protasio in Foeva
- 21. Esposizioni
- 22. Palazzo delle Esposizioni
- 23. Teatro Eliseo
- 24. Villa Aldobrandini
- 25. Largo Magnanapoli
- 26. Chiesa di Santa Caterina
- 27. Mercati di Traiano

- Ambiti di progetto
- Linea tranviaria
- Edifici di interesse storico
- Piazze e giardini storici
- Percorsi e collegamenti

Le vicende che condussero all'apertura di Via Nazionale e alla sua prosecuzione lungo Corso Vittorio Emanuele II rappresentano uno dei capitoli più significativi nella storia urbanistica, politica e civile di Roma moderna. L'intervento fu parte centrale di un ambizioso progetto di riqualificazione urbana promosso alla fine del XIX secolo e condotto a realizzazione grazie alla visione modernista di Quintino Sella, allora Ministro delle Finanze del Regno d'Italia.

La nuova strada fu concepita per collegare la Stazione Termini a Piazza Venezia, nodo terminale dell'asse germinativo di Via del Corso ed a sua volta oggetto di un ampio rinnovamento che ne ampliò il sedime per adeguarsi all'enorme mole del Monumento dedicato al Padre della Patria. L'operazione, che ambiva a migliorare la connettività urbana e facilitare i flussi di traffico, avrebbe contribuito a trasformare Roma, nuova Capitale del Regno, una città pronta a confrontarsi con le altre grandi città europee. Con la successiva prosecuzione di Via Nazionale verso il fiume Tevere, aperta nel 1886 e intitolata al primo re d'Italia, Roma ebbe finalmente un moderno decumano in grado di collegare il centro storico con i Borghi, il Vaticano e il quartiere di Trastevere, situati sulla sponda occidentale del fiume.

La creazione della direttrice di Via Nazionale verso il Corso svolse un ruolo cruciale nello sviluppo urbanistico iniziale dopo l'unificazione dell'Italia. La decisione di concentrare i terminali ferroviari nell'area dell'Esquilino, con l'inaugurazione nel 1867 (ancora regnante Pio IX) della nuova stazione centrale a Termini, fu fortemente voluta da Monsignor de Mérode, arcivescovo cattolico belga che possedeva vaste proprietà terriere in quella zona. La speculazione immobiliare di de Mérode si unì all'urgenza dello Stato sabauda di creare nuovi spazi direzionali da affiancare a quelli tradizionali di Roma, che erano concentrati nei rioni storici e lungo Via del Corso. La zona scelta, tra Porta Pia e il Quirinale, comprendeva le Terme di Diocleziano fino al Viminale e l'Esquilino fino a via Labicana. In quest'area scarsamente urbanizzata, caratterizzata da un paesaggio periurbano punteggiato di ville immerse tra orti e vigne, i proprietari iniziarono a suddividere i terreni, mentre altri investitori seguirono l'esempio di de Mérode acquistando grandi appezzamenti. Infine, lo Stato stesso, attraverso Quintino Sella, scelse questa direzione come spazio

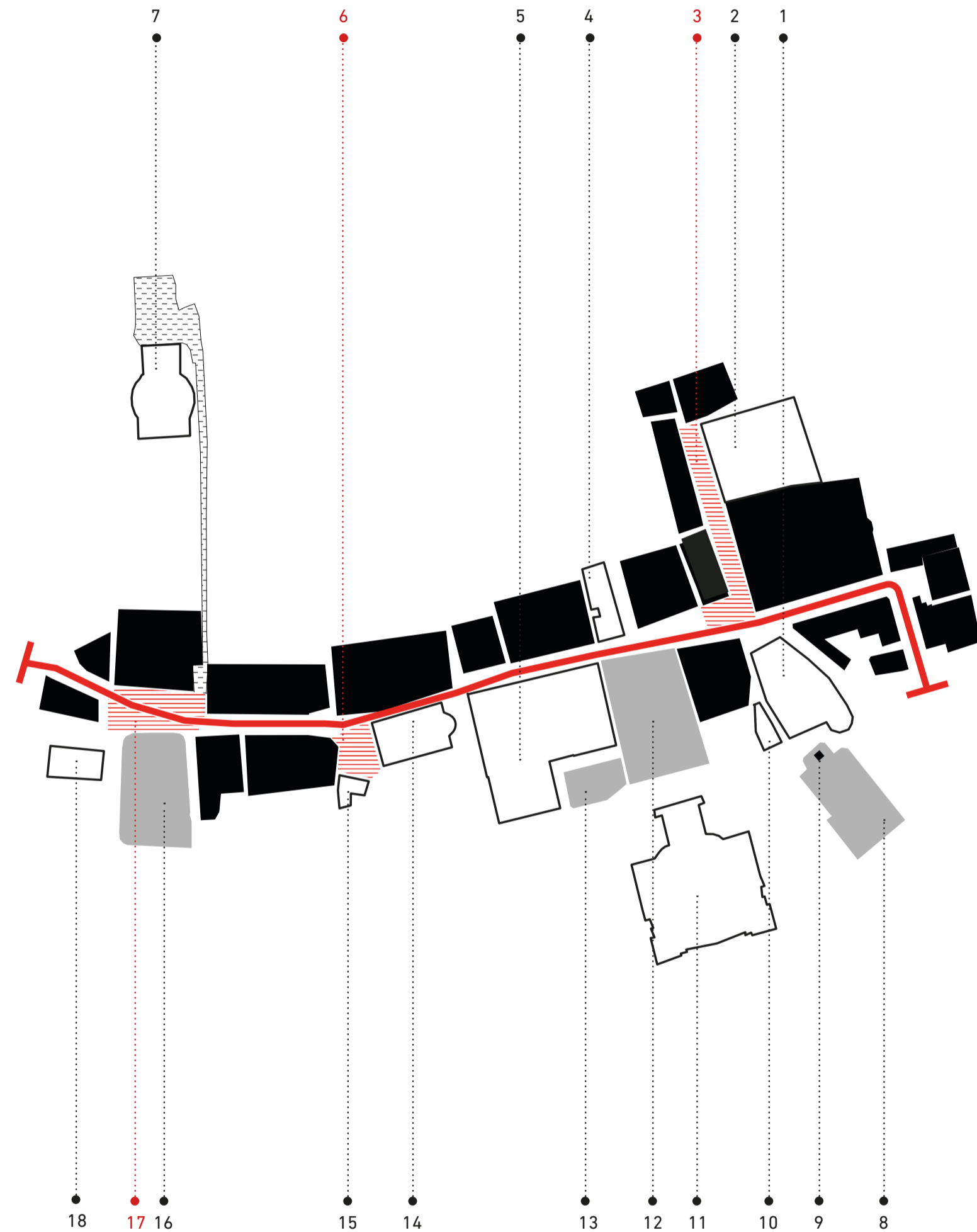
per l'espansione delle costruzioni pubbliche.

I nuovi ministeri furono allineati lungo quella che sarebbe diventata via XX Settembre, che già correva parallelamente all'asse di Via Nazionale tra Porta Pia e il Quirinale, orientando così il primo sviluppo urbanistico postunitario nella zona "alta" a nord-est della città. Le strade inizialmente urbanizzate furono via Torino, via Firenze, via Napoli e via Modena. Già nel marzo 1871, il Comune di Roma adottò la convenzione edilizia precedentemente stipulata tra lo Stato Pontificio e de Mérode per quest'area.






La sezione iniziale dell'attuale via Nazionale venne chiamata "Strada Nuova Pia" (la storica "Strada Pia" era l'attuale via XX Settembre, ricostruita e ampliata da Pio IV per creare una prospettiva scenografica tra Porta Pia e la residenza papale del Palazzo del Quirinale). I lavori per la costruzione e l'urbanizzazione di via Nazionale comportarono lo sbancamento della parte settentrionale del giardino della Villa Aldobrandini, con la costruzione del muro di contenimento attuale. Durante questi lavori (1875) furono scoperti i resti della Porta Sanqualis lungo le mura serviane, visibili oggi nel giardino centrale di Largo Magnanapoli.

Negli ultimi tre decenni del XIX secolo, lungo la nuova strada furono costruiti grandi alberghi, la Chiesa di San Paolo dentro le Mura (1880), che fu la prima chiesa cristiana non cattolica costruita a Roma dopo l'unificazione italiana, e residenze destinate alla nuova borghesia della Capitale. Furono eretti anche edifici pubblici come il Palazzo delle Esposizioni (1883), il Teatro Eliseo (1900) e il Palazzo Koch, sede della Banca d'Italia (1892). All'estremità dell'antica via di San Vitale, all'inizio del XX secolo (1902-1906), fu costruito il traforo Umberto I, sotto il pendio orientale del Quirinale. Quest'opera, già prevista nel primo Piano Regolatore di Roma capitale del 1873, avrebbe dovuto costituire l'ultimo tratto di una traversa (via Milano) che, tagliando via Nazionale all'altezza del Palazzo delle Esposizioni, avrebbe fornito un collegamento diretto tra il Laterano e il Parlamento (attraverso via del Tritone). Tuttavia, il progetto non fu mai realizzato e via Milano si interruppe al punto di congiunzione con l'antica via San Lorenzo in Panisperna.

Da Piazza Santi Apostoli a Largo di Torre Argentina



- 1- Palazzo Valentino
- 2. Basilica dei Santi XII Apostoli
- 3. Piazza Santi Apostoli
- 4. Palazzo Bonaparte
- 5. Palazzo Valentino
- 6. Piazza del Gesù
- 7. Pantheon
- 8. Piazza Foro Traiano
- 9. Colonna Traiana
- 10. Chiesa Santa Maria di Loreto
- 11. Vittoriano
- 12. Piazza Venezia
- 13. Piazza di San Marco
- 14. Chiesa del Gesù
- 15. Palazzo Cenci-Bolognetti
- 16. Area Sacra di Largo Argentina
- 17. Largo di Torre Argentina
- 18. Teatro Argentina

-  Ambiti di progetto
-  Linea tranviaria
-  Edifici di interesse storico
-  Piazze e giardini storici
-  Percorsi e collegamenti

Il progetto per il prolungamento di via Nazionale orienta il futuro sviluppo dei quartieri della città storica. Con il Piano Regolatore del 1883, la commissione apporta diverse varianti rispetto alle proposte formulate nel precedente piano del '73 predisponendo puntuali osservazioni riguardo il nuovo tracciato. Il tratto che da via Nazionale prosegue per piazza Venezia fino al Tevere è costituito da differenti tronchi viari che, seppur appartenendo a un'unica visione, si articolano attraverso episodi puntuali di diversa natura progettuale.

Senza dubbio, le operazioni di sventramento che coinvolgono Piazza Venezia e successivamente, negli anni Venti, Largo Argentina risultano essere azioni catalizzatrici nel processo di trasformazione in corso per la realizzazione del nuovo asse est-ovest.

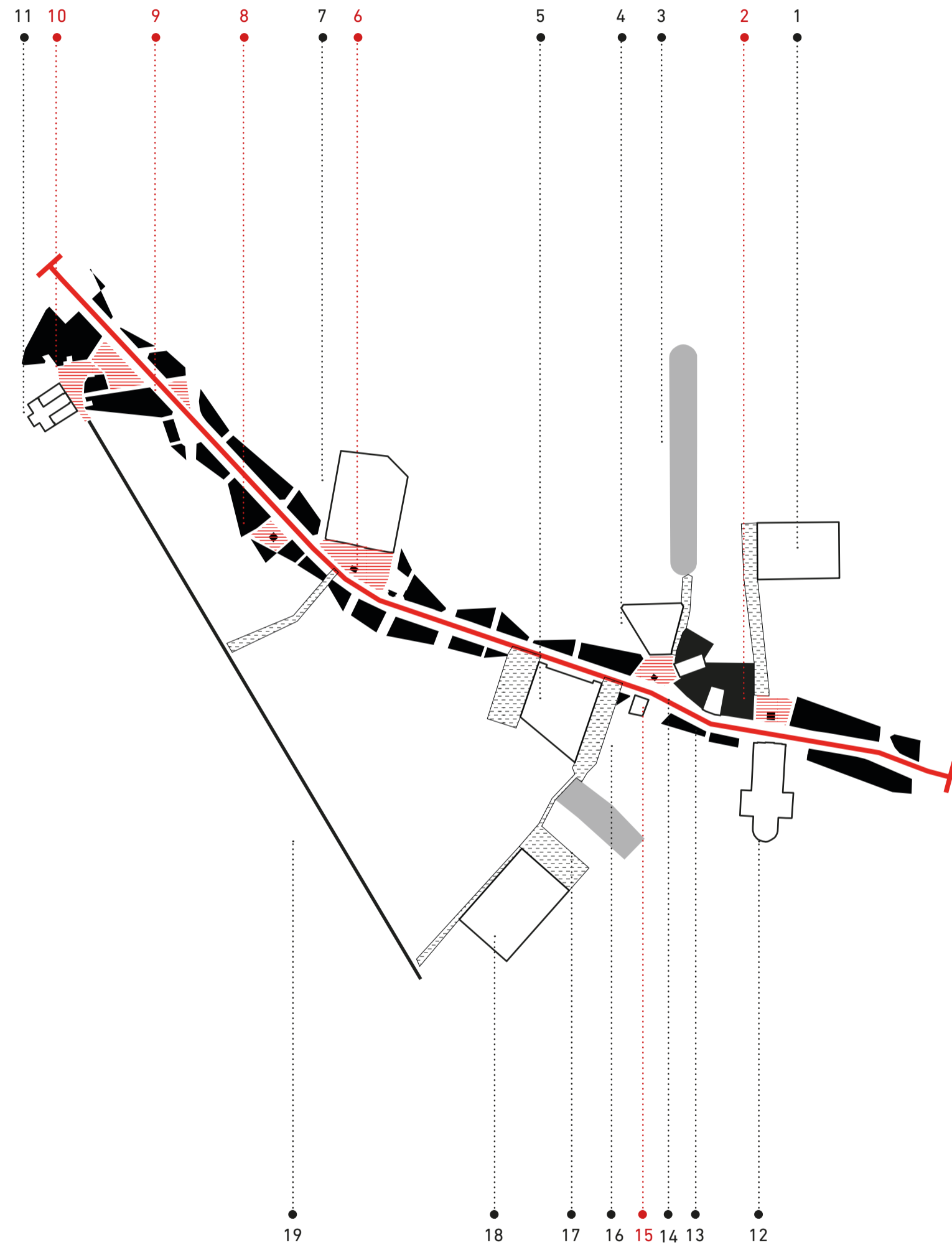
Il piano dell'83 prefigura fin da subito il nuovo assetto di Piazza Venezia, che si definisce attraverso un principio di simmetria rispetto all'asse di via del Corso. Ciò comporta la realizzazione del Palazzo delle Assicurazioni sulla base dello specchiamento del Palazzo Venezia, riproducendo finanche il volume verticale della torre. Nella ridefinizione della piazza nel suo aspetto definitivo del 1909, il nuovo assetto prevede la ricollocazione del Palazzetto Venezia nella vicina Piazza San Marco e la demolizione del Palazzo Bolognetti-Torlonia. La complessità di questo ambito deriva dall'assenza di una visione unitaria e l'evento più eclatante è la volontà di identificare il centro della città con la piazza. A seguito di due concorsi, a cavallo tra l'Ottocento e il Novecento, viene realizzata una grande nuova quinta urbana costituita dal Monumento nazionale a Vittorio Emanuele II - Vittoriano -, dal quale a sua volta sorgerà negli anni '30 del Novecento via dell'Impero, oggi via dei Fori Imperiali.

Percorrendo successivamente l'asse verso Largo di Torre Argentina, su via del Plebiscito i palazzi rimangono invariati, tra questi il Palazzo Bonaparte, il palazzo Doria Pamphilj, il Palazzo Grazioli e il Palazzo Altieri. Per quest'ultimo era prevista la demolizione parziale, mai realizzata, con l'arretramento della facciata. Si prosegue invece con il ridimensionamento e taglio dei fabbricati fino a Largo di Torre Argentina. Qui, la realizzazione del progetto prevista dal Piano Regolatore del 1883, verrà alterata a causa dei lavori effettuati per lo scoprimento dell'area sacra dell'Argentina, nella seconda metà degli anni Venti.






Analizzando il tratto iniziale del progetto del prolungamento di via Nazionale il nome della strada si modifica in via Quattro Novembre, a seguito della Vittoria del primo conflitto mondiale. L'andamento altimetrico della strada è discendente verso ovest e nel punto più in prossimità della curva a novanta gradi il palazzo dell'Inail di Armando Brasini, che sostituisce il Teatro Drammatico Nazionale, crea una quinta scenografica. Anche lungo questa arteria vengono effettuati diversi sventramenti che hanno portato alla definizione di due slarghi: Largo Magnanapoli e lo spazio antistante piazza Santi Apostoli. La piazza rimane inalterata - così come la Basilica Santi Apostoli, il Palazzo Colonna e il Palazzo Odescalchi con la facciata di Gian Lorenzo Bernini -, ma le demolizioni su via Cesare Battisti annullano l'effetto 'a cannocchiale' originario, evidente invece attraverso una comparazione con la pianta del Nolli.

L'attuale progetto della tramvia lungo questo tronco viario prevede tre fermate e la futura stazione della metro C presso Piazza Venezia.

Corso Vittorio Emanuele II da Sant'Andrea della Valle a Piazza dell'Oro



- 1. Sant'Ivo alla Sapienza
- 2. Piazza di Sant'Andrea della Valle
- 3. Piazza Navona
- 4. Palazzo Braschi
- 5. Palazzo della Cancelleria
- 6. Piazza Chiesa Nuova
- 7. Oratorio dei Filippini
- 8. Piazza Sforza Cesarini
- 9. Largo Ottavio Tassoni
- 10. Piazza dell'Oro
- 11. Chiesa di San Giovanni dei Fiorentini
- 12. Sant'Andrea della Valle
- 13. Palazzo Massimo
- 14. Chiesa di San Pantaleo
- 15. Piazza di San Pantaleo
- 16. Palazzo Barraco
- 17. Campo de Fiori
- 18. Piazza Navona
- 19. Via Giulia

-  Ambiti di progetto
-  Linea tranviaria
-  Edifici di interesse storico
-  Piazze e giardini storici
-  Percorsi e collegamenti

All'interno dell'asse urbano tra via Nazionale e corso Vittorio Emanuele II, l'attuale tratto compreso tra piazza di Sant'Andrea della Valle e piazza dell'Oro appartiene a un disegno urbanistico concepito ancor prima del Piano Regolatore del 1883, piano che imporrà l'immediata esecuzione delle opere. La strada era infatti già segnata, e approvata, nel precedente Piano del 1873 dove era definita, in linea generale, l'idea di attraversamento del nucleo antico della città. La proposta era orientata a risolvere i soli aspetti principalmente connessi alla scala urbanistica e con le varianti e aggiunte del documento dell'83 ne vengono definiti i generali valori architettonici, artistici e urbanistici che si intendeva far assumere alla nuova arteria. Tra questi, sono incluse le ampie considerazioni svolte in merito al disegno dei nuovi fronti stradali, alla compagine edilizia da demolire e ai dettagli per avviare quella operazione di isolamento dei monumenti più importanti, al fine di conferire decoro e nobiltà alla strada. L'attraversamento del centro non apportava, così, solo una modifica della viabilità ma induceva l'amministrazione a confrontarsi con la necessità di avviare studi particolari sui singoli monumenti interessati all'apertura della strada. In questo scenario, al fine di rispettare i fili del nuovo asse viario, si decide di tutelare gli edifici di rilevanza storica solo in alcune loro parti: i cortili, gli elementi architettonici e decorativi, che vengono traslati in asse ai nuovi prospetti e ricostruiti in arretramento con gli stessi materiali e con lo stesso stile.

La premessa rende evidente lo spirito e i criteri adottati per l'intera operazione urbanistica, finalizzata a rendere lo sviluppo della città consona alle esigenze derivanti dalle trasformazioni sociali ed economiche in atto in una moderna capitale europea. Con il piano dell'83 il nuovo disegno urbano diventa il principale asse est-ovest della città per collegare la stazione centrale di Termini con il Vaticano, strettamente connesso all'asse nord-sud, rappresentato da via del Corso, sostituendo l'antico tracciato della Via Papalis.

Nel quadro complessivo l'immagine urbana si configura tramite un tracciato rettilineo, che presenta due curvature, una tangente a Palazzo Massimo alle Colonne e l'altra a Piazza della Chiesa Nuova, e mette in evidenza non pochi edifici. In prossimità della Palazzina De Regis - o Farnesina ai Baullari - tra via dei Baullari e il vicolo dell'Aquila, vengono distrutti i piccoli edifici limitrofi per creare uno slargo su cui si affacciano gli edifici monumentali di Palazzo Braschi e della Chiesa di San Pantaleo, la cui facciata viene arretrata per agevolare

la curvatura verso la strada che conduce a Piazza Navona. Anche il Palazzo della Cancelleria verrà messo in maggiore evidenza eliminando le case addossate sul fianco destro. Lo stesso avviene per il Palazzo Sora, che verrà inoltre arretrato di quattro metri per garantire una omogenea sezione stradale del Corso Vittorio Emanuele II. Proseguendo il tracciato verso ovest, nella Piazza della Chiesa Nuova si cerca, con non poche difficoltà, di mantenere lo spazio originario del sagrato, che viene però in parte demolito. Così come viene demolito il giardino del Palazzo Sforza Cesarini che diventa sede stradale. Qui, diviene necessario edificare un nuovo fronte, che verrà realizzato secondo uno stile cinquecentesco. Superata via del Pavone, con la creazione del Largo Ottavio Tassoni si costruisce la visuale verso Castel Sant'Angelo, mentre l'incrocio con la via del Consolato rimane irrisolto fino al 1940, quando si compie lo sventramento per la creazione di via Acciaiuoli - piazza dell'Oro -, al fine di consentire lo sbocco al futuro ponte Principe Amedeo d'Aosta.

La prosecuzione del tratto rettilineo di Corso Vittorio Emanuele II fino al Ponte Vittorio Emanuele II avverrà in successive fasi temporali: la saldatura con il Lungotevere viene portata avanti tra il 1902 e il 1906, mentre nel 1911 viene inaugurato il ponte Vittorio Emanuele II e solo negli anni Venti vengono completati i due edifici simmetrici che delimitano Piazza Pasquale Paoli.

A seguito della realizzazione dell'asse del Corso, vengono inseriti in differenti spazi urbani elementi di arredo pubblico, come la Fontana di Scossacavalli a Piazza di Sant'Andrea della Valle, la statua dedicata a Marco Minghetti a Piazza di San Pantaleo, la statua dedicata a Metastasio e la Fontana della Terrina nell'ampio spazio di Piazza della Chiesa Nuova, il monumento a Nicola Spedalieri nel giardino di Piazza Sforza Cesarini e infine il monumento a Terenzio Mamiani Della Rovere nello slargo in prossimità di Largo Ottavio Tassoni.

Attualmente nel tratto tra piazza di Sant'Andrea della Valle e piazza dell'Oro, si stanno configurando scenari futuri in termini di mobilità, difatti, oltre al progetto della tramvia, si discute sulla fattibilità di localizzare in prossimità della Piazza della Chiesa Nuova l'uscita della metro C. Ciò comporta, non solo una trasformazione del Corso che si predispone per ospitare la sede del tram, ma la ridefinizione degli spazi pubblici tangenti al nuovo sistema di trasporti.



1835
Catasto Pio-Gregoriano



1868
Pianta di Roma di Augusto Fornari



1873
Pianta di Roma di Giuseppe Micheletti



1898
Istituto Cartografico Italiano - Pianta di Roma con le linee tranviarie



2023
Ortofoto della città contemporanea

La successione delle mappe in questa pagina mostra l'evoluzione del paesaggio urbano nell'area compresa tra il Campidoglio e le Terme di Diocleziano, sotto la spinta impressa da Quintino Sella per la realizzazione di un asse scientifico e della cultura che si affiancasse a quello direzionale dei grandi edifici ministeriali.
La realizzazione della Stazione Termini, voluta da Pio IX per il collegamento di Roma con Frascati, è la scintilla che accende il processo (che prosegue ancora oggi) di espansione della città verso Est. Ma, allo stesso tempo, determina l'apertura del nuovo grande decumano di Roma impostato ortogonalmente alla giacitura di Via del Corso, vero asse fondativo della Città, nel nodo della rinnovata Piazza Venezia che ospita nel Vittoriano il simbolo del potere sabauda impiantato sulla Roma dei Papi.



La stazione progettata da Salvatore Bianchi, inaugurata il 20 aprile 1873, occupava il sedime dell'attuale Piazza dei Cinquecento, in asse con l'obelisco dedicato ai cinquecento caduti di Dogali realizzato nel 1887 da Francesco Azzurri, ricollocato nel 1925 nei Giardini Einaudi.



Il grande emiciclo porticato disegnato da Gaetano Koch si imposta sull'esedra dell'antico fabbricato di epoca romana costruendo una quinta edilizia che ingloba gli edifici preesistenti, ancora evidenti in occasione della visita a Roma di Guglielmo II nel 1888.



La chiesa di San Vitale con il sagrato sprofondato di 5 metri rispetto al sedime del nuovo tracciato voluto da Quintino Sella. Sullo sfondo, il Palazzo delle Esposizioni progettato da Pio Piacentini sul quale spicca il sistema di serre vetrate disegnato da Costantino Dardi e confermata nell'ampliamento realizzato agli inizi del XXI secolo dallo studio ABDR.



Il traforo Umberto I, inaugurato nel 1902, che corre sotto il Quirinale collegando l'area della stazione Termini e via Nazionale con quella di Tritone-Piazza Barberini. Entrambe queste zone erano in piena espansione grazie all'urbanizzazione dell'ampia area di villa Ludovisi-Boncompagni, che si stava trasformando rapidamente.



Via Nazionale nella prospettiva verso Piazza Esedra in una foto del 1895, con la facciata della basilica michelangiolesca ancora rivestita secondo il disegno di Vanvitelli, che sarà rimosso da Muñoz con i restauri del 1911. Su entrambi i marciapiedi sono collocati filari di alberi a basso fusto. Sulla destra, la chiesa di San Paolo entro le Mura, la prima non cattolica costruita a Roma dopo l'Unità d'Italia.



Largo Magnanapoli in un dipinto di Jacopo Fabris del 1761 e in una foto di inizio Novecento con la sistemazione ad aiuola dello spazio centrale con i resti delle Mura Serviane e i due fornicelli di accesso al giardino di Villa Aldobrandini ormai trasformati in finestre per causa dell'abbassamento della quota di imposta del piano urbano.

L'asse urbano Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II



1748
Giovanni Battista Nolli, Nuova Pianta di Roma



1873
Il Piano Regolatore del 1873 di Pianciani e Viviani



1883
Il Piano Regolatore - Schema degli sventramenti

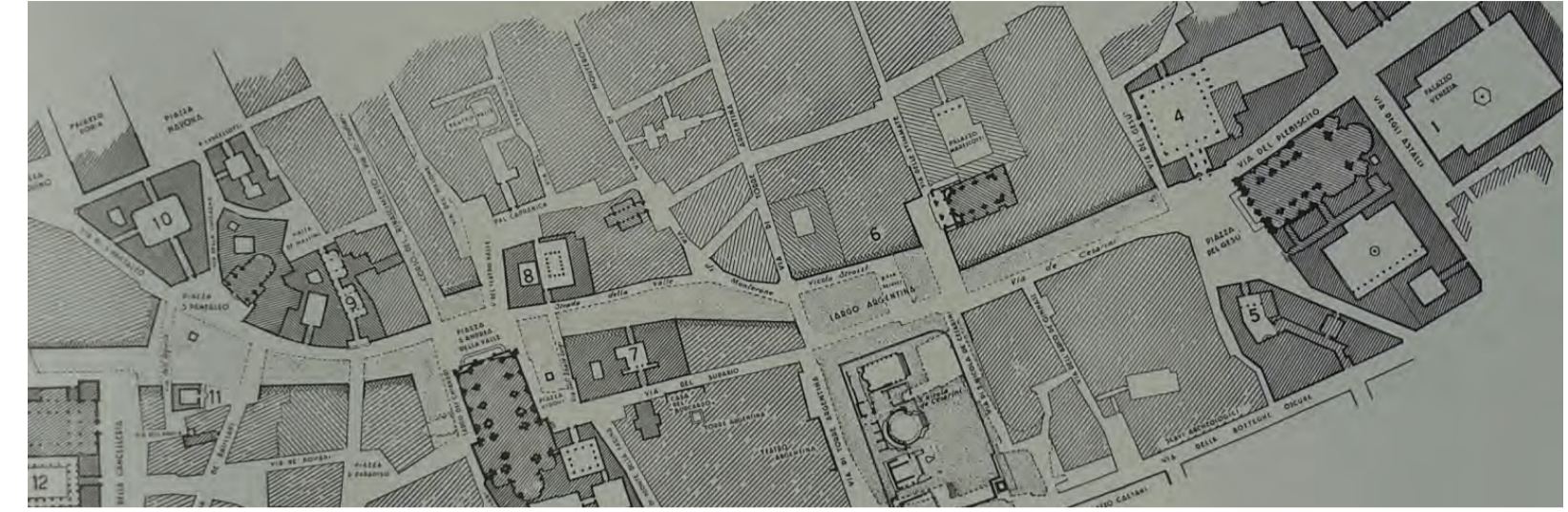


1930
Rete delle Tramvie e Autobus della Città di Roma - Estratto da A.T.A.C.

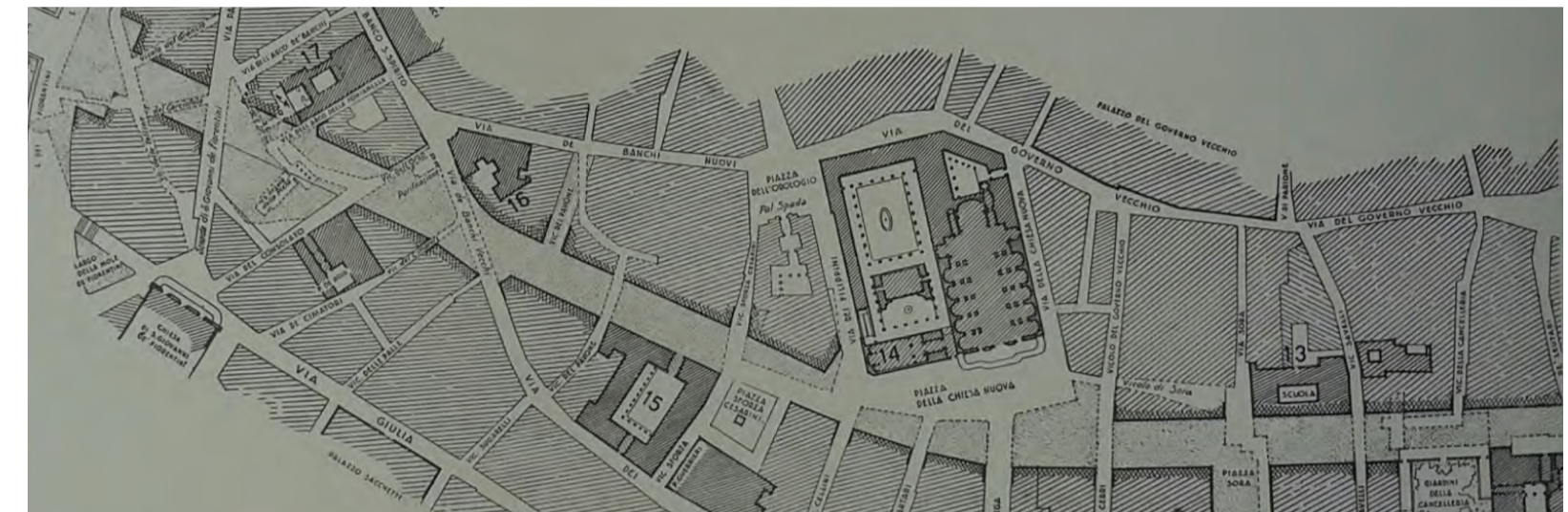


2023
Ortofoto della città contemporanea

Il sistema Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II nella Città Storica di Roma



Profilo degli edifici demoliti da piazza del Gesù alla Cancelleria - I "ritocchi" previsti dal Piano Regolatore Generale del 1931



Profilo degli edifici demoliti da Corso Vittorio Emanuele II dalla Cancelleria al Tevere - I "ritocchi" previsti dal Piano Regolatore Generale del 1931



Piazza della Chiesa Nuova - Foto storica



Facciata di S. Andrea della Valle in una incisione del Vasi



Via Quattro Novembre



Largo Torre Argentina - 1929

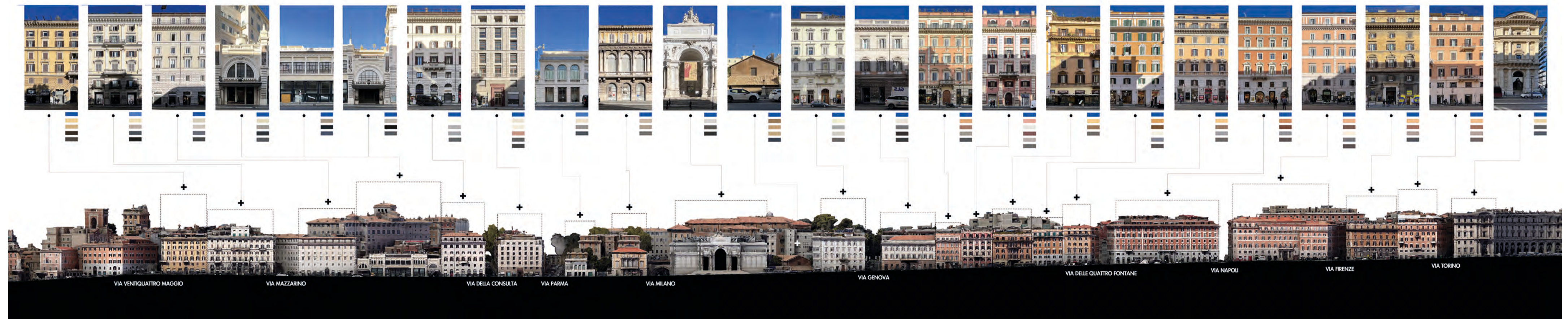
La strada - il tracciato e la tramvia e la tramvia

Lo studio riguarda una parte del tracciato della TVA che attraversa la città storica, in particolare il tratto tra la Stazione Termini e l'incrocio tra Corso Vittorio Emanuele II e Via degli Acciaioli.

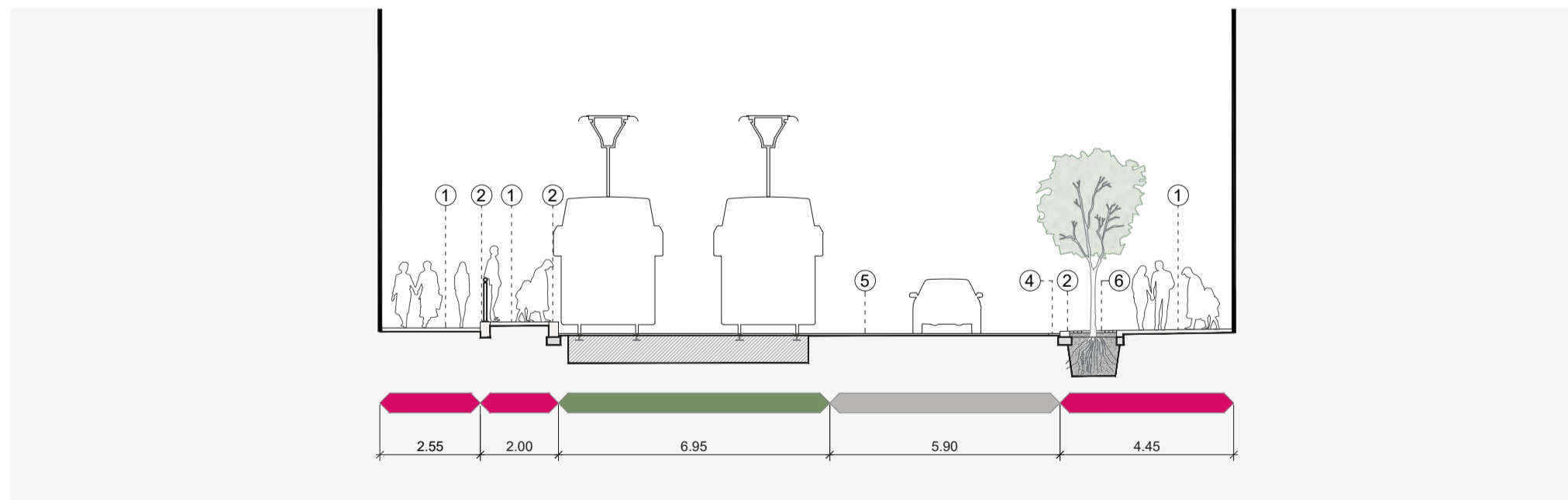
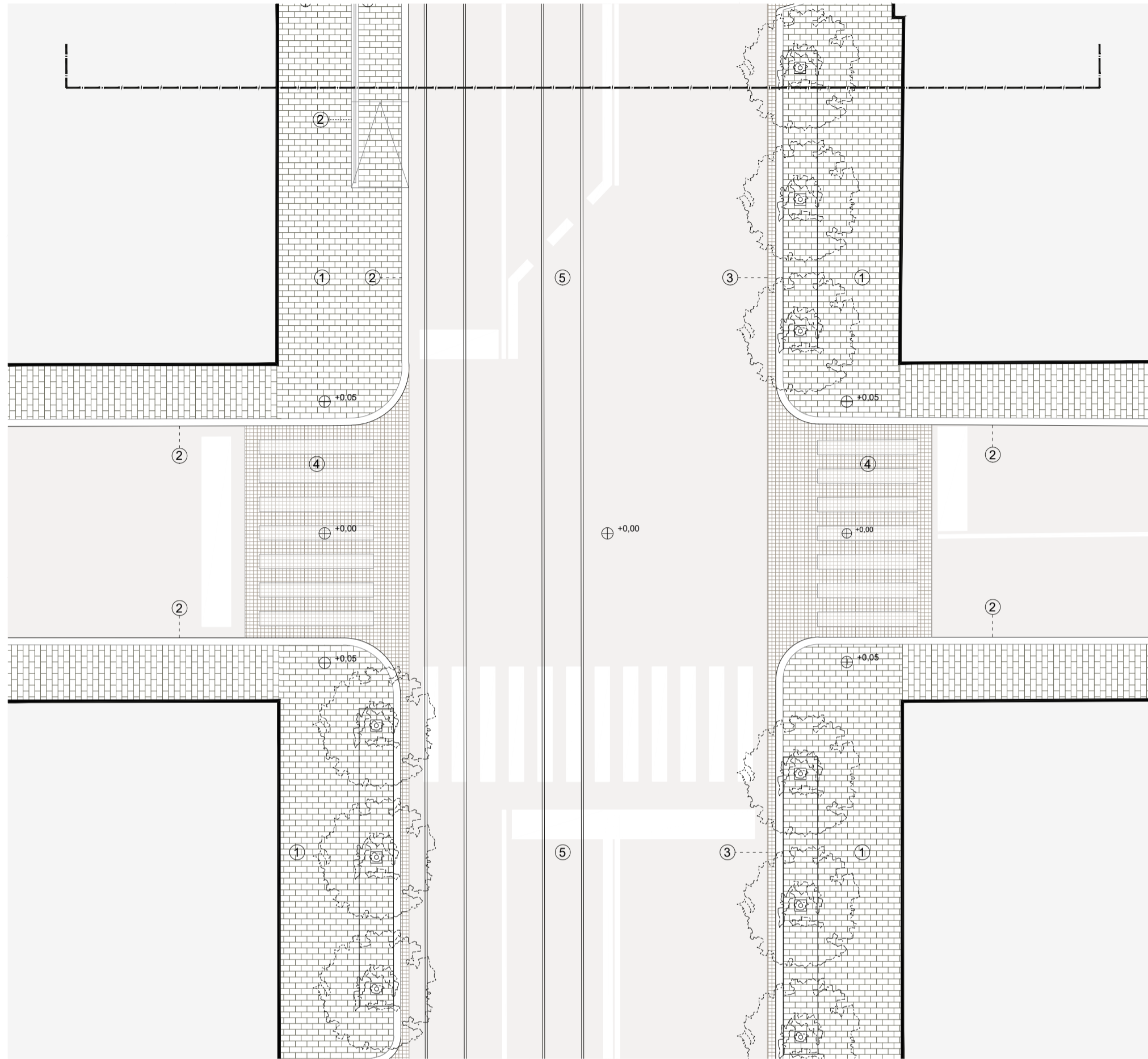
Si tratta del tracciato che già nei primi del novecento fu utilizzato per collegare la stazione Termini con San Pietro, attraversando i moderni sventramenti realizzati dopo il 1870, in particolare Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele II. La capillare rete tramviaria che copriva il centro di Roma fu rimossa dopo la riforma del 1926 e i tram furono sostituiti dagli autobus. Oggi, secondo un ricorso ciclico, ci troviamo di fronte alla scelta di realizzare un sistema di mobilità - l'infrastruttura tranviaria- già praticata un secolo fa negli stessi luoghi.

Le sezioni tipo delle strade attraversate dalla nuova tramvia presentano i caratteri urbani della città tardo ottocentesca, con la carreggiata destinata al passaggio di mezzi di trasporto meccanici fiancheggiata da due lati di marciapiedi ad ampiezza variabile, in diretto contatto con la cortina edilizia delle facciate. Un complesso e articolato sistema di slarghi e piazze si apre lungo il tracciato e costituisce una occasione di riqualificazione dello spazio pubblico in un brano di città di straordinaria qualità.

VIA NAZIONALE
Analisi cromatica degli edifici e delle architetture che insistono sull'asse urbano di via Nazionale.



L'asse urbano Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II



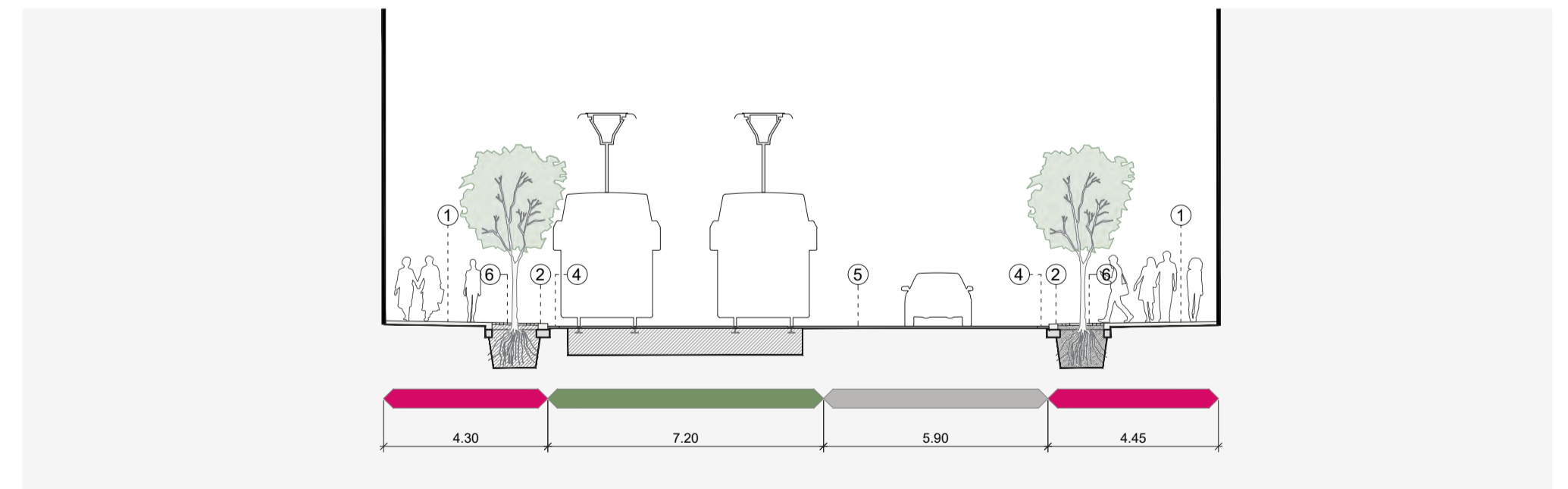
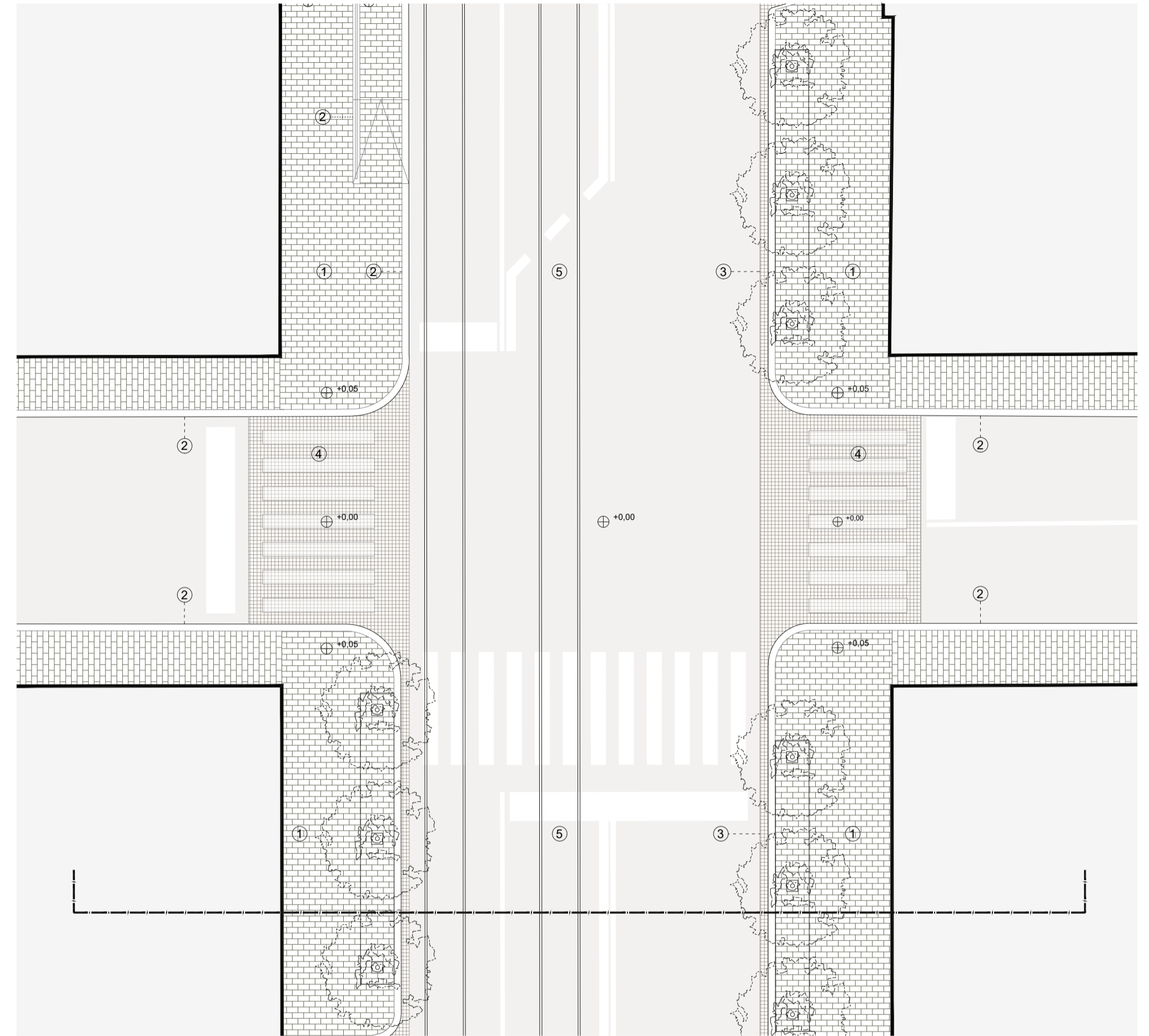
Il progetto della strada
La pianta e le sezioni riportate
rappresentano le soluzioni proposte
per il corpo della strada, ovvero per
i tratti lineari a sezione costante
di Via Nazionale e Corso Vittorio
Emanuele II. L'esemplificazione è
applicata su via Nazionale laddove
incontra via Genova.

Nella pianta vengono definiti i
caratteri materici, il trattamento dei
dislivelli, e le soluzioni tecniche dei
marciapiedi e della quota stradale.
In particolare, per ridurre al
minimo il ricorso a rampe e scivoli
si propone, laddove possibile,
un'altezza dei marciapiedi
pari a 5 cm.

0 5 m

Via Nazionale
sezione tipologica sulla banchina
della fermata Nazionale-Milano
della TVA in prossimità dell'incrocio
con Via Genova

La strada - il tracciato e la tramvia



- (1) Lastre in pietra basaltica di dimensioni 20x40 cm spessore 5 cm
- (2) Cigli in blocchi di travertino gallettato di profondità pari a 25 cm in orizzontale
- (3) Filare di sanpietrini posto a ridosso dei cigli
- (4) Porzione di pavimentazione in sanpietrini che segnalano

- (5) Asfalto in conglomerato cementizio ad alta riflettanza realizzato con bitumi albi a pigmentazione grigio chiara
- (6) Tornello per alberature a pianta variabile che asseconda la crescita

0 5 m

Via Nazionale
sezione tipologica della strada in
corrispondenza dell'incrocio
con via Genova

Mobilità dolce



Piazza della Repubblica assediata dalle automobili nel 1960.

Nel 2019 il Comune di Roma ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), un piano strategico che propone un ripensamento del modello di mobilità e si pone gli obiettivi di contribuire alla attrattività del territorio e il miglioramento della qualità ambientale attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, l'incremento del 20% della ciclabilità, la creazione di isole ambientali. Oltre alle azioni di sistema, il Piano prevede la realizzazione di nodi di scambio di diverso livello, intesi come luoghi complessi di relazione tra le reti.

Uno degli assi strategici del piano riguarda lo sviluppo della rete ciclabile, che attualmente si estende a Roma per 230 km complessivi, distribuiti in modo disomogeneo sul territorio dei Municipi. Il PUMS organizza la mobilità ciclabile secondo un modello gerarchico che vede la presenza di dorsali di collegamento e tracciati secondari alla scala locale.

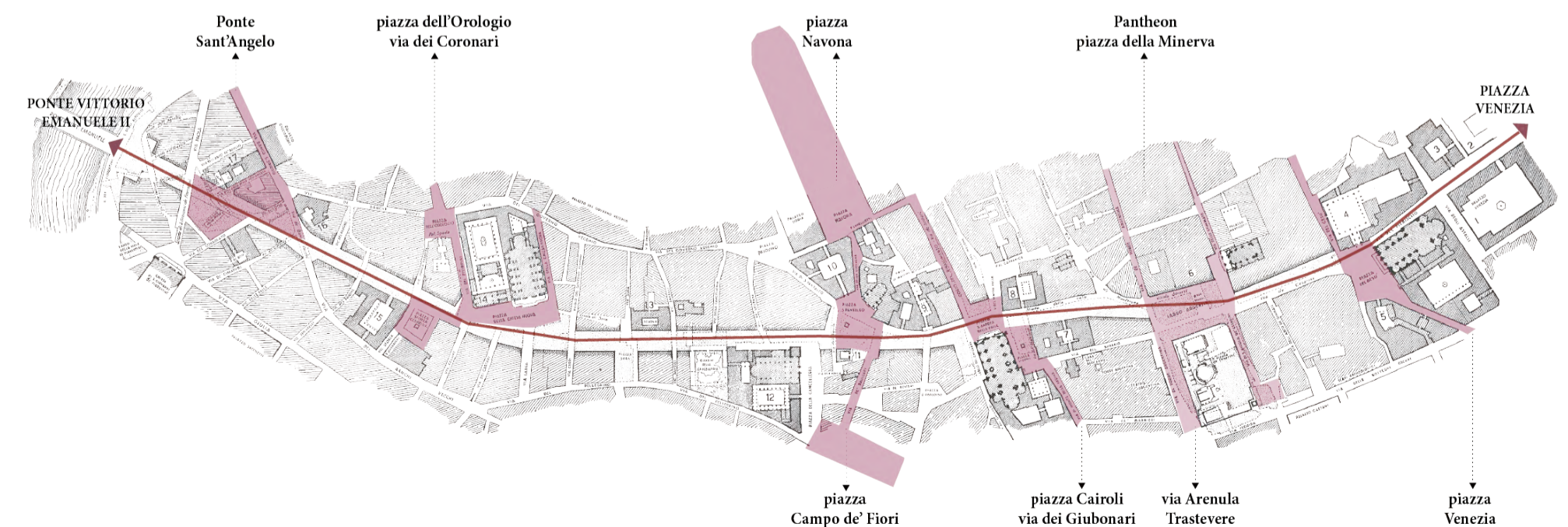
Il progetto della nuova tramvia Termini-Vaticano-Aurelio (TVA), elaborato dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti di Roma Capitale, rientra in questa nuova visione della mobilità e pertanto riconosce centralità alla sostenibilità e alla qualità dello spazio pubblico urbano. Nello studio proposto, la TVA, le reti ciclabili e gli ambiti pedonali sono stati considerati come un'opportunità per il ridisegno e ripensamento dello spazio pubblico urbano della città contemporanea.

Il percorso della TVA intercetta una delle dorsali principali della rete ciclabile di Roma che da Termini, passando per Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele II,

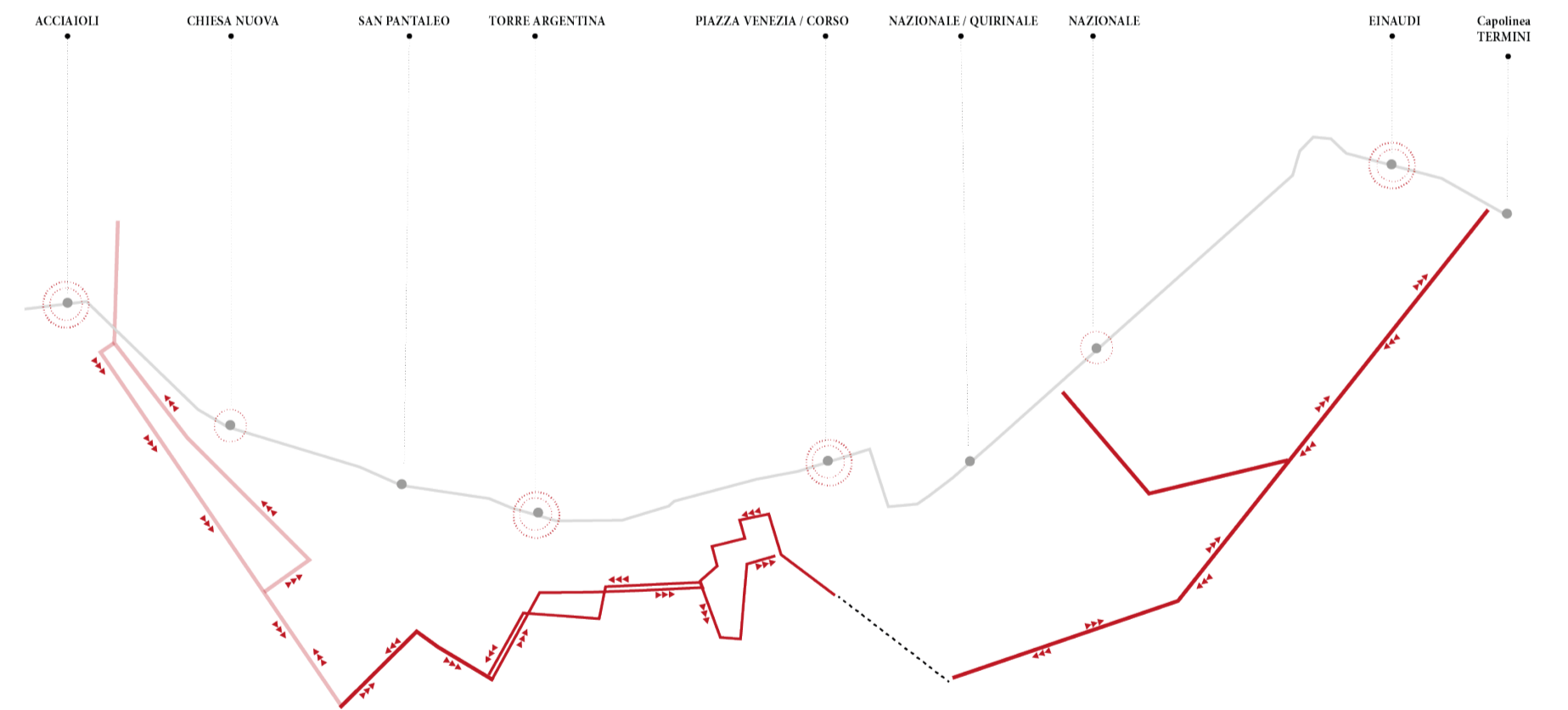
deve mettere in comunicazione i settori orientali con quelli occidentali della città passando attraverso il centro storico e seguendo uno degli itinerari turistici più importanti per chi visita la capitale.

La compresenza dei tracciati ciclabili e della tramvia su questa dorsale riduce notevolmente gli ambiti destinati ai pedoni. Si è deciso pertanto di collocare la prima parte della dorsale tra Termini e Piazza Venezia lungo l'asse di Via Cavour agganciando nell'ultimo tratto la porzione di pista ciclabile esistente di Via dei Fori Imperiali. Questo ha consentito di alberare l'asse di via Nazionale e di guadagnare superfici utili al ridisegno delle fermate del tram lungo il percorso. Il secondo tratto, esteso da Piazza Venezia al Tevere, poneva problemi analoghi al precedente. Pertanto, la nuova dorsale ciclabile prosegue da Piazza Venezia lungo Via delle Botteghe Oscure, per poi attraversare il Rione Sant'Angelo e, da via Arenula, raccordarsi al percorso del GRAB (Grande Raccordo Anulare delle Biciclette) lungo Via Giulia.

A questa nuova visione di sistema, sono state associate delle azioni lungo i nodi principali, aggettivati dalla presenza delle fermate per favorire lo scambio tra tram, biciclette e monopattini. In modo particolare, Repubblica, Venezia, Torre Argentina e Piazza dell'Oro sono stati definiti come hub principali, mentre Esposizioni e Chiesa Nuova come hub secondari. Per entrambe le tipologie di hub sono stati immaginati degli elementi di arredo urbano capaci di accogliere e integrare rastrelliere e parcheggi per monopattini nel generale ridisegno degli spazi pubblici urbani.



Il sistema degli spazi pubblici lungo la TVA.



— ESISTENTI
 - - - PREVISTE DAL PUMS
 - - - PREVISTO DAL PUMS LUNGO LA TVA

Paesaggio e spazio pubblico



Vista dall'alto di Villa Aldobrandini.

Il passaggio di una nuova linea tramviaria lungo il sistema stradale più complesso e articolato del centro storico di Roma impone delle riflessioni generali rispetto all'offerta e alla qualità degli spazi pubblici e nuovi paesaggi che si determinano. Richiede un progetto complesso, capace di riflettere sia considerazioni sui caratteri di storicità e permanenza dei luoghi e sulla valorizzazione degli elementi esistenti, quanto su un necessario adeguamento alla contemporaneità delle sue forme di fruizione e delle opportunità offerte, nonché dei complessivi valori ambientali di cui si fa veicolo e delle nuove sensibilità diffuse su questi temi.

Ovviamente questo discorso riguarda un complesso di componenti diverse, che anche in un'ampia letteratura definiscono i sistemi di spazio pubblico urbano come ambiti dove l'interazione tra componenti materiali e immateriali articolano un dialogo complesso, sfumato e sempre con margini mobili, dove le competenze specifiche si intrecciano e spostano la regia del processo in direzioni diverse.

1. Il paesaggio lineare di Via Nazionale

Via Nazionale era originariamente luogo di importanti ed estese ville signorili, poggiate sulla natura di orografie quasi dolci dei Colli. Prima del tracciamento della strada e della rettificazione dei livelli, qui si univano le immagini morbide di una 'seconda natura' ciceroniana, fatta di estesi vigneti e orti, assieme a quella di importanti giardini di ville per lo più cancellate dalla realizzazione della strada.

Anche nei suoi momenti di gloria però Via Nazionale non ha espresso quella *grandeur* tipica dei boulevard parigini di Alphand. Le immagini storiche ci mostrano marciapiedi di ampiezza limitata come gli attuali, con una timida piantagione di alberi di terza grandezza -forse agrumi che, con difficoltà, si confrontano con

la dimensione degli edifici e che peraltro sembrano scomparire tra le due guerre. Le foto mostrano anche un grande ricorso a tendaggi esterni, segno evidente di necessità di ombreggiamento. Prima delle automobili, la strada è stata spazio pubblico condiviso tra tram, carrozze e cavalli e persone che, in maniera informale, popolavano lo spazio.

Consapevoli delle complessità di ricreare dei nuovi allineamenti arborei continui, ma anche della necessità di superare un'idea meramente decorativa della presenza vegetale lungo la strada rappresentata dalle attuali piante in vaso, la proposta di progetto per il paesaggio vegetale di Via Nazionale si articola in tre giardini e una sistemazione a tratti di Via Nazionale.

I tre giardini sono in Piazza dei Cinquecento, dove con una trascrizione contemporanea di forme ottocentesche, si integra il giardino di Via Einaudi con la nuova sistemazione della piazza; il secondo davanti al Palazzo delle Esposizioni, nella forma di un *parvis* con boschetto urbano misto e una fontana, come spazio di mediazione tra la strada e la scalinata; Largo Magnanapoli, dove la rotatoria e l'organizzazione dei flussi veicolari permettono di proiettare le forme del sovrastante giardino di Villa Aldobrandini, intensificando la piantagione di palme all'interno di parterre di tasso in topiaria e della piazza (circa 900 mq).

Lungo la strada si propone la piantagione di gruppi di tre esemplari di specie diverse, con una maggiore ricorrenza sul lato maggiormente esposto al soleggiamento. Le specie proposte per gli allineamenti sono gli aceri (*Acer campestre* e *Acer monspessulanum*), il frassino meridionale (*Fraxinus angustifolia*), l'Albero di Giuda (*Cercis siliquastrum*) e l'Acacia di Costantinopoli (*Albizia julibrissin*). Puntualmente sono utilizzati anche esemplari di cipressi (Piazza dei Cinquecento), di

Washingtonia robusta (Largo Magnanapoli) e di *Paulownia tomentosa*. Il numero complessivo di nuove alberature previste è di circa 180 esemplari; a queste si aggiungono circa 6.000 mq. di nuove superfici ad arbusti, erbacee perenni e prati.

2. Quattro piazze

Nel secondo tratto dell'intervento, da via Quattro Novembre all'inizio di Corso Vittorio Emanuele II, le opportunità di introdurre elementi arborei assume caratteri più discontinui di punteggiatura e di brevi linee.

La caratteristica principale di questo tratto è nel dar forma a una sequenza stretta di quattro piazze, con una continua alternanza di apertura e chiusura della percezione dello spazio: Piazza Santi Apostoli, Piazza Venezia, Piazza del Gesù, Largo di Torre Argentina.

Nel nodo tra Piazza Santi Apostoli e l'ingresso a Piazza Venezia, la nuova articolazione delle aree pedonali consente di introdurre sia alcuni elementi puntuali (l'ingresso al Museo delle Cere e in direzione di Piazza Venezia), che la realizzazione di una linea continua all'interno di Piazza Santi Apostoli, per complessivi 23 nuovi alberi.



Analogamente a Piazza del Gesù, che resta nel suo assetto attuale, vengono introdotte alcune alberature puntuali. Più significativo è l'uso della vegetazione in Piazza di Torre Argentina, consistente in un filare di aceri lungo i due lati degli scavi, mentre e alcuni elementi puntuali (*Ulmus* e *Paulowia*) caratterizzano alcuni spazi secondari della piazza.

Complessivamente, in questo tratto sono stati introdotti n. 60 alberi.

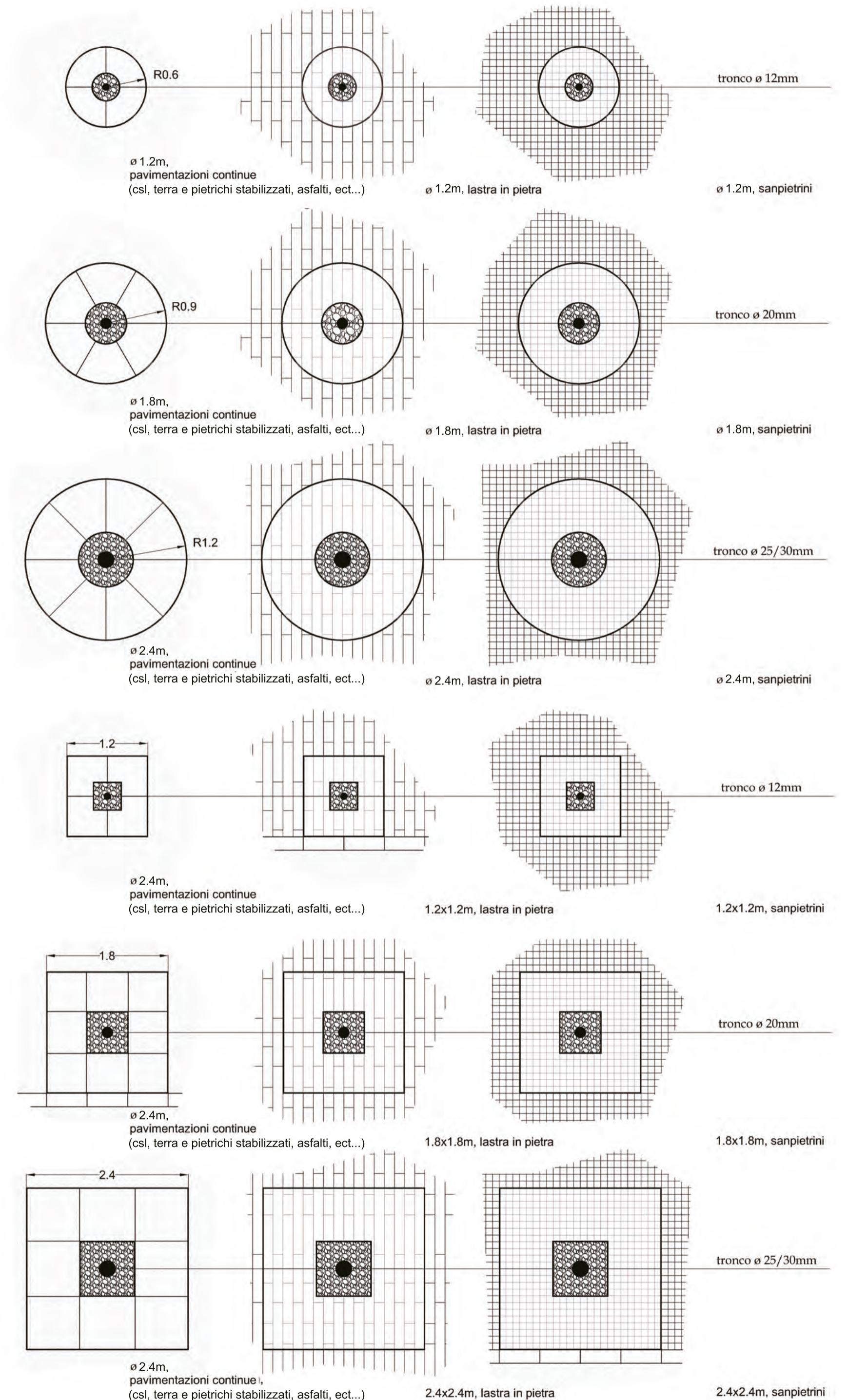
3. Corso Vittorio Emanuele II

Corso Vittorio, per le sue dimensioni, discontinuità e articolazione, si presta molto meno all'introduzione di nuovi sistemi vegetali estesi. Ma il ridisegno del complesso di slarghi, piazze e piccoli ambiti permette anche in questo caso l'introduzione di esemplari o piccoli gruppi che contribuiscono al miglioramento complessivo del comfort ambientale della via, e creano un nuovo strato di significato sulla strada.

Il primo gruppo di spazi ha come centro la chiesa di Sant'Andrea della Valle, dove una nuova pavimentazione accoglie la fontana e 6 esemplari di frassino meridionale. Anche gli spazi sui lati della chiesa, ripensati nella loro



La strada - il tracciato e la tramvia



organizzazione, accolgono alcune alberature puntuali e alcune nuove aiuole. Segue Piazza di San Pantaleo, la vegetazione prende la forma di un boschetto regolare di otto frassini che dialoga con un piano d'acqua nebulizzata. La piazza, che è uno degli accessi più utilizzati verso Piazza Navona, resta quindi libera al passaggio nonostante l'introduzione di questi elementi. Piazza della Chiesa Nuova, che vede principalmente il ridisegno della viabilità e lo spostamento della fontana e che sarà interessata da future trasformazioni per il passaggio della nuova metropolitana, mantiene l'esemplare esistente di *Paulownia tomentosa*, al quale si aggiungono 8 esemplari di aceri. Al centro della piazza viene realizzata una grande seduta in pietra.

Piazza Sforza Cesarini vede un ridisegno complessivo che segue parzialmente l'impianto esistente, ma qui viene incrementata la componente di biodiversità, con l'inserimento di una grande pergola di rampicanti, di circa 210 mq e il disegno di *parterre* arbustivi ed erbacei con una grande varietà di specie. Anche per gli slarghi terminali del nodo Piazza dell'Oro, Via Paola e Largo Tassoni. Complessivamente sono stati introdotti 30 nuove alberature

La piantagione degli alberi

In generale, la tipologia di piantagione di alberi sui marciapiedi prevede il ricorso all'ancoraggio sotterraneo delle zolle per evitare il ricorso ai tutori.

La risoluzione della pavimentazione attorno ai tronchi prevede un doppio anello metallico, quadrato o circolare, che permette di posare la pavimentazione al suo interno su letto di sabbia. Ciò rende permeabile lo spazio attorno all'albero, abbatte leggermente la temperatura e diminuisce l'incidenza di radici affioranti. Semplifica inoltre la pulizia dei marciapiedi e le necessità nel tempo di adeguare la finitura del tornello alla crescita dei tronchi, eliminando progressivamente e con semplicità filari di pavimentazione. In tal modo inoltre è possibile scegliere tra dare continuità visiva alle pavimentazioni utilizzate, utilizzando le stesse lastre di pavimentazione, o al contrario di evidenziare differenze, utilizzando ad esempio manti drenanti di graniglie stabilizzate, senza però rinunciare all'areazione del terreno e al drenaggio delle acque meteoriche.

Tale sistema si presta all'uso di diverse tipologie di pavimentazione, ma in particolare per quelle di piccola dimensione, più economiche e sostenibili.

In caso di particolari difficoltà di piantagione, dovute a interferenze con i sottoservizi esistenti (laterali o in profondità, puntuali o estese) non risolvibili con spostamenti o adattamenti puntuali dei sottoservizi stessi, sarà possibile ricorrere a differenti opzioni:

- a. Nel caso di interferenze al lato delle zolle, è possibile l'interramento di vasi in calcestruzzo o altro materiale, o creazione di vasche interrate, opportunamente dimensionate e comunque con ampiezza netta non inferiore a cm. 150 – 120 di lato, con altezza minima di cm. 100. Tale soluzione può essere abbinata a sistemi di fertilizzazione e di irrigazione, nonché di smaltimento delle acque in eccesso;
- b. In caso di interferenze a profondità pari o maggiori di cm. 50, è possibile ricorrere alla creazione di 'fiorerie', in elevazione rispetto al piano pavimentale, di altezza esterna compresa tra cm. 40 e 50 (per la possibilità di creare sedute), e una dimensione netta non inferiore a cm. 150 – 120. In questa condizione è forse possibile che la parte interrata a disposizione della zolla possa essere più estesa della

dimensione esterna visibile, per facilitare la crescita delle piante e delle radici.

- c. Nel caso che le soluzioni a) e b) non siano applicabili, si ricorrerà al posizionamento di vasi, isolati, in linee o in piccoli gruppi, realizzati in metallo o in materiali ricomposti (preferibili per limitare il surriscaldamento delle zolle). Le dimensioni, anche in questo caso, non possono essere inferiori a cm. 120.

È utile evidenziare che le soluzioni elencate permettono di utilizzare le specie già identificate, anche se con una certa riduzione dello sviluppo dimensionale della chioma e dell'ombreggiamento rispetto alla piantagione ordinaria. Dimensioni inferiori rispetto a quelle indicate costringerebbero a una ridefinizione delle specie da utilizzare, verso classi di grandezza minori, con una ulteriore riduzione di ombreggiamento, e un 'declassamento' dell'intervento vegetale al ruolo di 'soluzioni di arredo', già sperimentate in altre aree del Centro Storico (es. via Barberini).

Acer campestre



Acer monspessulanum



Albizia julibrissin



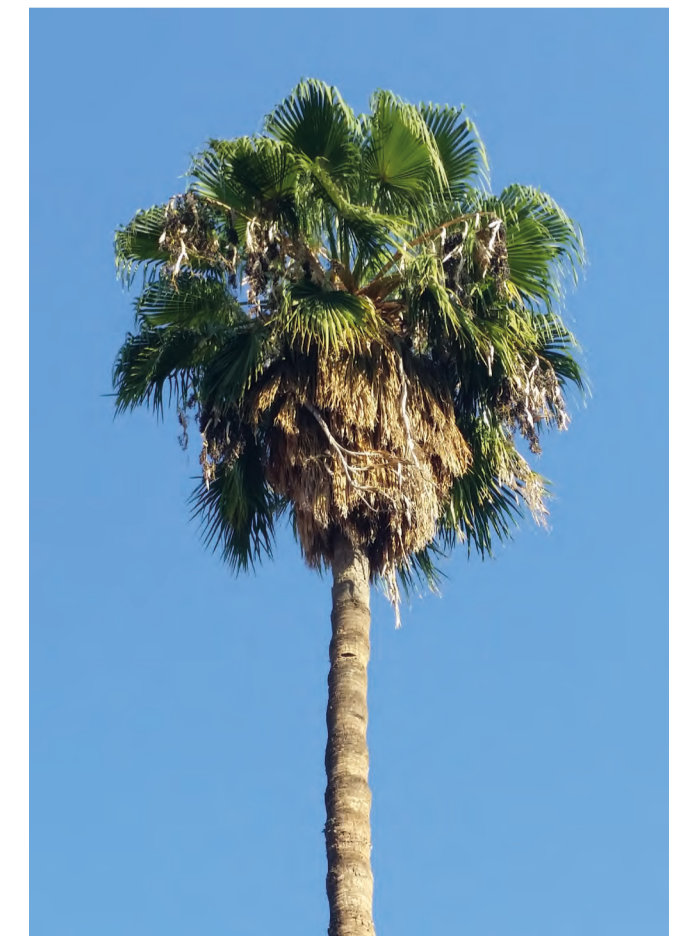
Fraxinus angustifolia



Melia



Palma



Carattere, materiali e superfici delle pavimentazioni urbane

Nel ripensare la qualità degli spazi pubblici che la nuova tranvia attraverserà, la riflessione sui caratteri materiali della pavimentazione deve fare i conti con alcuni fattori, sottoelencati senza una gerarchia precisa:

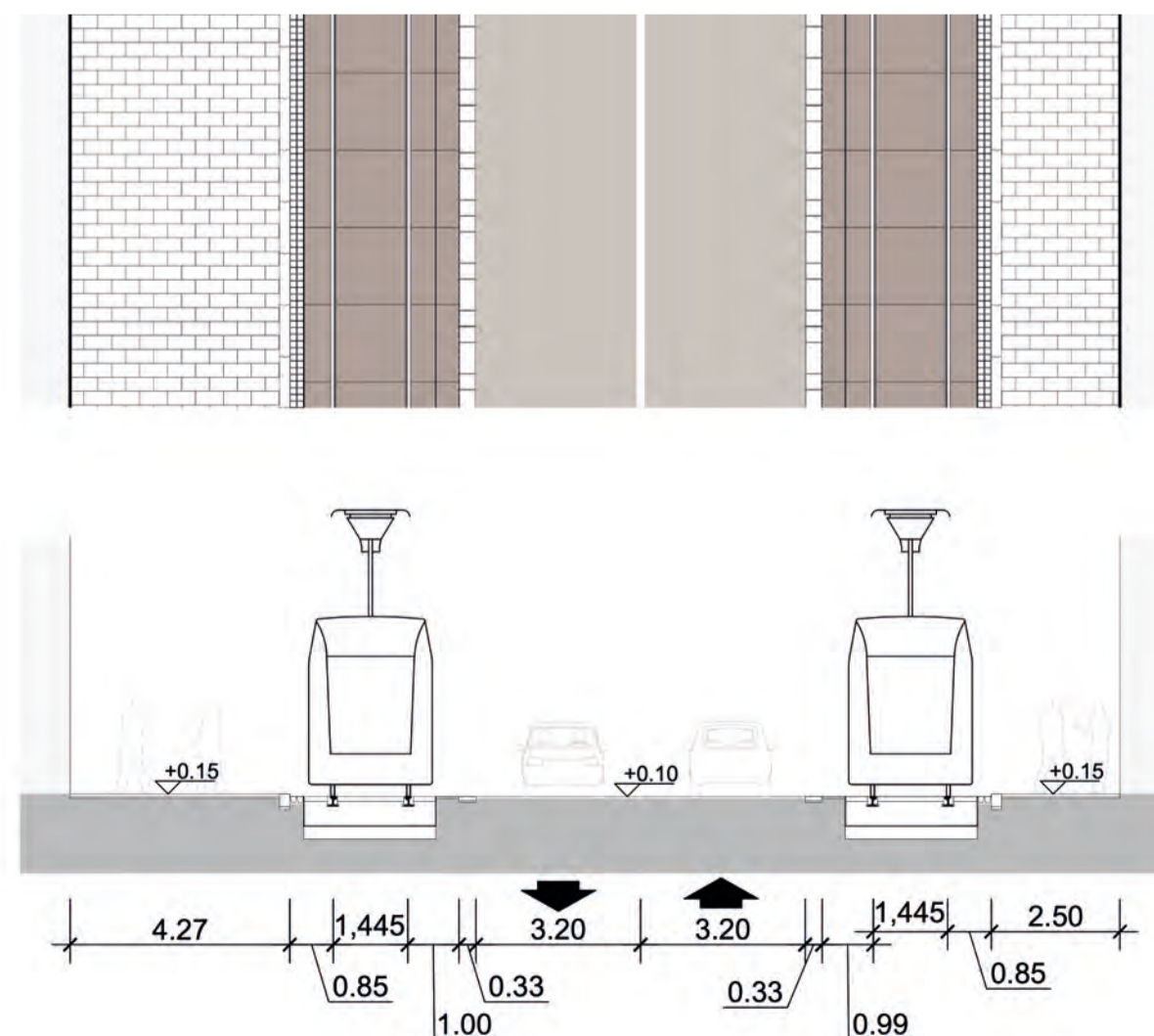
- le esigenze funzionali di una infrastruttura "pesante" qual è la tramvia, all'interno del tessuto della città storica;
- la condivisa responsabilità per la sostenibilità ambientale degli interventi infrastrutturali e edilizi nelle nostre città, alla luce dei cambiamenti climatici in corso: ciò impone una riflessione sulle caratteristiche e la stratigrafia delle pavimentazioni urbane, sulle tecnologie e sui materiali impiegati (cfr. Criteri ambientali minimi); più in generale, sui caratteri costitutivi degli elementi costruttivi dello spazio pubblico;
- Il carattere urbano dei brani di città attraversati dalla tramvia è riconoscibile da una varietà di elementi, tra i quali proprio le pavimentazioni e i suoi componenti, giocano un ruolo molto importante. Chi di noi non riconoscerebbe di trovarsi a Roma per i suoi cigli in travertino, benché troppo spesso

malconci e maltrattati? O camminando sui sanpietrini, versione romana delle pavimentazioni in pietra che da sempre caratterizzano la città storica? Manto stradale, marciapiedi, cordoli, modi con cui edifici si congiungono con la pavimentazione, oltre a una numerosa quantità di altri elementi, sono "frammenti" che identificano ciascuna città e che è opportuno considerare in modo adeguato.

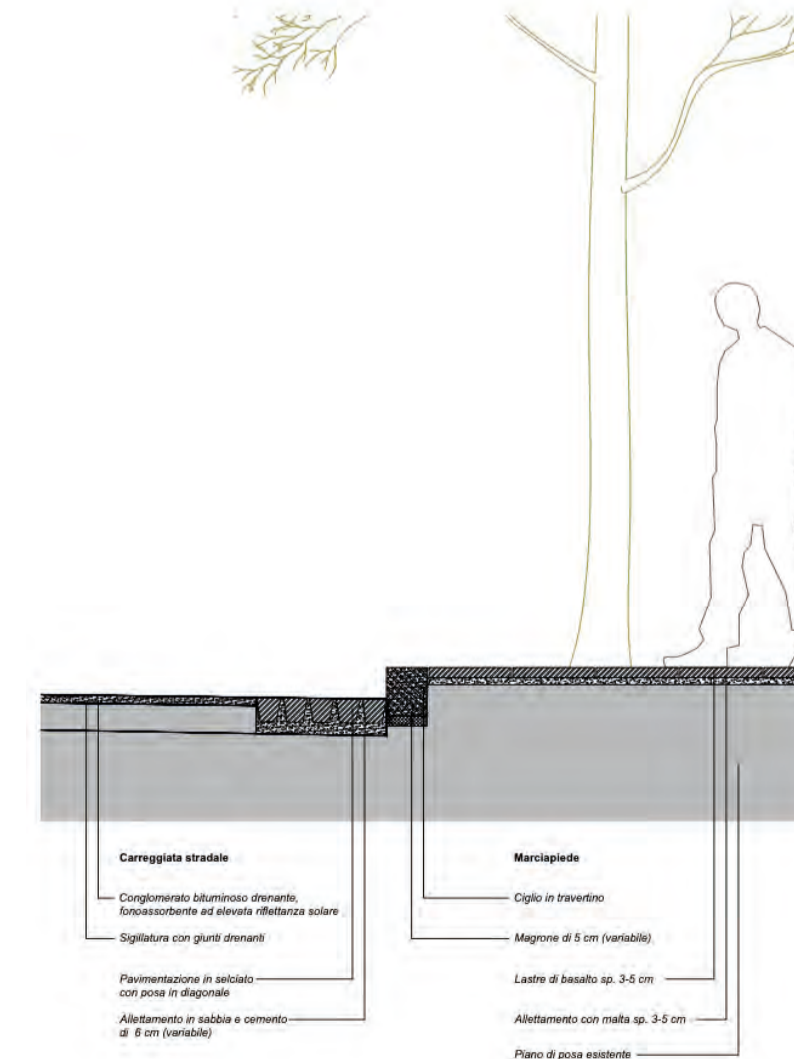
A partire dalle *best practices* internazionali, le recenti "Linee guida e strumenti operativi per il miglioramento della qualità urbana delle pavimentazioni stradali carrabili, ciclabili e pedonali degli spazi pubblici Roma Capitale" elaborate dal Citer della Sapienza per il CSIMU di Roma Capitale, hanno proposto, attraverso un apposita "Mappa delle pavimentazioni urbane", non solo una lettura analitica delle pavimentazioni in rapporto ai tessuti della città, ma anche l'indicazione progettuale per definire caratteristiche e prestazioni attese delle pavimentazioni urbane all'interno dei tessuti urbani omogenei della città. Ciò alla luce del processo, già in corso in altre città (Copenaghen, Parigi, Milano ecc.), di profonda trasformazione della mobilità urbana, verso una mobilità dolce, che parte anche da una opportuna riduzione della velocità dei mezzi di trasporto lungo le

strade (la città 30 Km all'ora). L'obiettivo condiviso sta nel superamento della mobilità urbana a misura di auto, verso un modello sostenibile a misura delle persone. Le nuove forme di mobilità e l'obiettivo di rendere la città e gli spazi pubblici accessibili a tutti, incidono sulle caratteristiche superficiali e sui materiali pavimentali della città contemporanea. Un primo fattore riguarda la riduzione degli ostacoli e i dislivelli delle quote del suolo urbano (gradini, barriere, salti di quota eccetera). Da questo punto di vista il progetto di fattibilità della nuova Tramvia presenta alcune elementi funzionali delicati, che riguardano proprio l'altimetria della sezione orizzontale. Un primo elemento è l'altezza delle banchine, previste in quota complanare con il pianale del convoglio, per consentire la migliore accessibilità tra tram e spazi delle fermate. Questa scelta tecnica pone una prima questione progettuale, che incide sulla qualità dello spazio pubblico: come definire un adeguato rapporto altimetrico tra la quota delle banchine e la quota dei marciapiedi? Di seguito sono indicate alcune strategie progettuali canoniche che possono essere adottate lungo il tracciato, per migliorare la qualità complessiva (funzionale, estetica e ambientale) degli spazi pubblici attraversati dalla tramvia:

- Gestire in modo adeguato la differenza di quota - tra banchine e marciapiedi tramite pendenze dolci della pavimentazione: ciò è più semplice nei marciapiedi molto larghi o nelle piazze; dovrebbero essere evitate le fermate del tram poste lungo marciapiedi stretti (< di 3 m).
- Ridurre il dislivello tra marciapiede e strada proponendo, laddove possibile una sezione tipo con marciapiedi "base" (h. 5 cm dal piano strada); ciò consentirebbe, come già avviene in molti casi virtuosi già praticati, di ridurre il ricorso a rampe e scivoli, pur mantenendo una separazione, anche visiva, tra strada e marciapiedi per pedoni. Questa soluzione favorisce anche la possibilità di collocare adeguati e sicuri tracciati per la mobilità ciclabile leggera tra marciapiedi e carreggiata, secondo le indicazioni del PUMS. [disegno 1- sezione tipo della strada proposta].
- Utilizzare tipi di stratificazione del pacchetto di sezione delle pavimentazioni e dei sottofondi che abbiano l'obiettivo di favorire, laddove possibile, la permeabilità del suolo e ridurre l'effetto isola di calore. In particolare, nelle piazze ad uso esclusivamente pedonale o nei parcheggi, si



Sezione tipo della strada proposta.



Sezioni pacchetto.

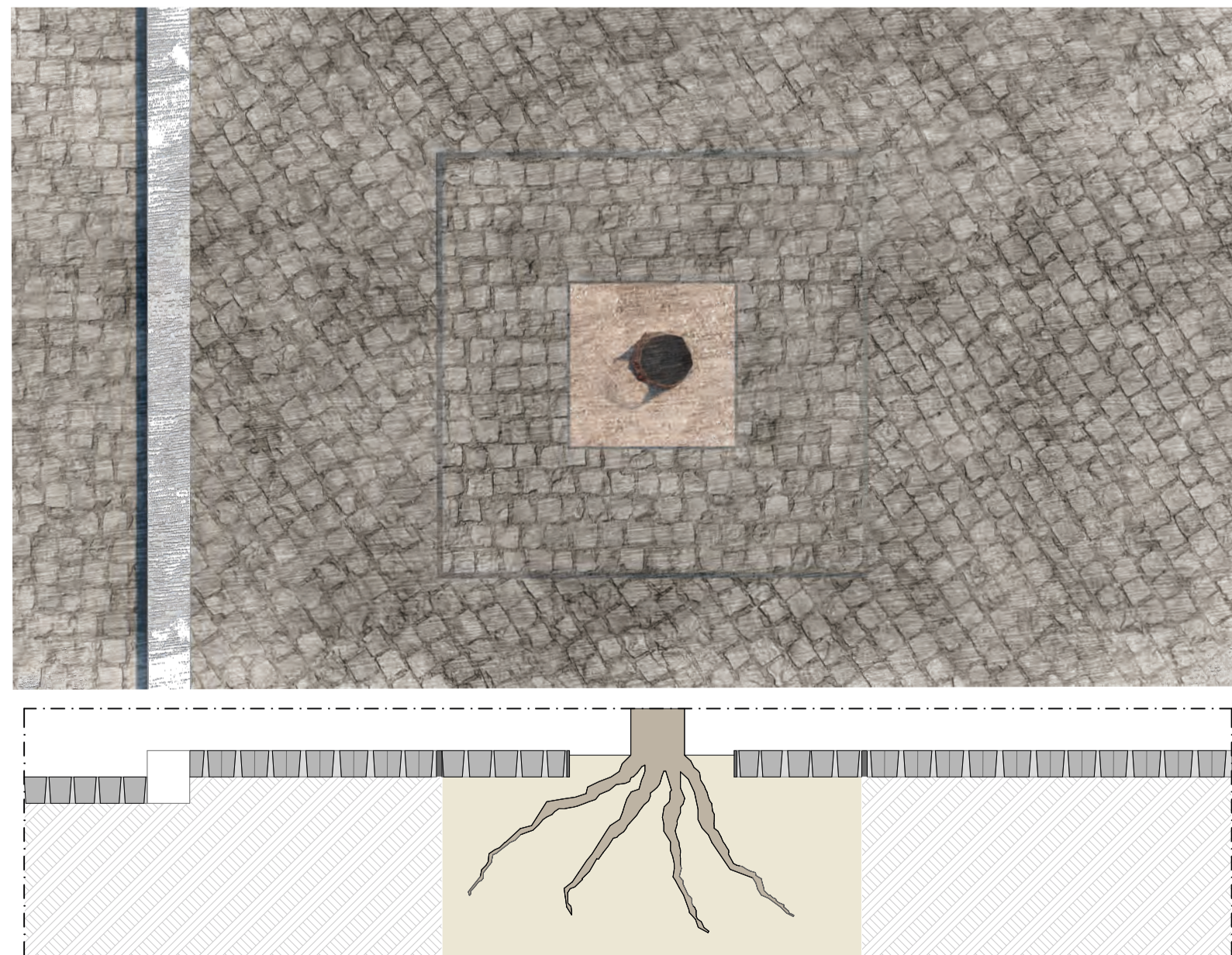
raccomanda l'impiego di pavimentazione in pietra (sanpietrini o pietra lavica) allettata sul sottofondo di sabbia, per garantire un maggiore drenaggio. Questa soluzione non è praticabile per i marciapiedi a ridosso degli edifici, dove un'adeguata impermeabilizzazione del sottofondo è necessaria considerando la presenza di locali sotterranei [disegno 2, sezioni pacchetto].

Proposte progettuali per i materiali delle pavimentazioni:

- Per le carreggiate della strada: si raccomanda l'utilizzo di asfalti e pavimentazioni in conglomerato cementizio ad elevata riflettanza, con l'impiego di bitumi albi e la scelta di pigmentazioni di sfumature di colore grigio e grigio chiaro. Questa soluzione ha l'obiettivo di contribuire a ridurre gli effetti delle isole di calore. Laddove possibile è inoltre raccomandato l'impiego di porzioni di pavimentazione in pietra per la continuità di materiali nei percorsi pedonali di attraversamento e indurre la percezione della priorità del pedone rispetto a quella dei mezzi di trasporto. Nel medio lungo termine, in un processo in cui l'asse di

viabilità principale attraversato dalla tramvia potrebbe ridurre il suo ruolo gerarchico all'interno del piano del traffico, è auspicabile il ricorso a pavimentazioni in selciato o in pietra dura simile.

- Per i marciapiedi: l'impiego di pavimentazioni in lastre di pietra basaltica o simile, montate a correre o sfalsate di piccolo formato (20 x 40, 30 x 60 cm) di adeguato spessore (minimo 4 cm). Per le pavimentazioni 'tattili' di sicurezza: queste andrebbero limitate ai soli ambiti di pericolo; si raccomanda l'impiego di travertino o materiali simili per la porzione immediatamente a ridosso dei cigli o delle banchine; impiego di materiale lapideo dello stesso colore delle pavimentazioni prevalenti opportunamente trattato in superficie per le altre aree.
- Per i cigli e i cordoli: si propone l'impiego di blocchi in travertino gallettato; inoltre, si propone la realizzazione di giunti di separazione tra carreggiata e cigli con fasce in sanpietrino, come canali di scolo e di separazione tra le caditoie e il margine della carreggiata.



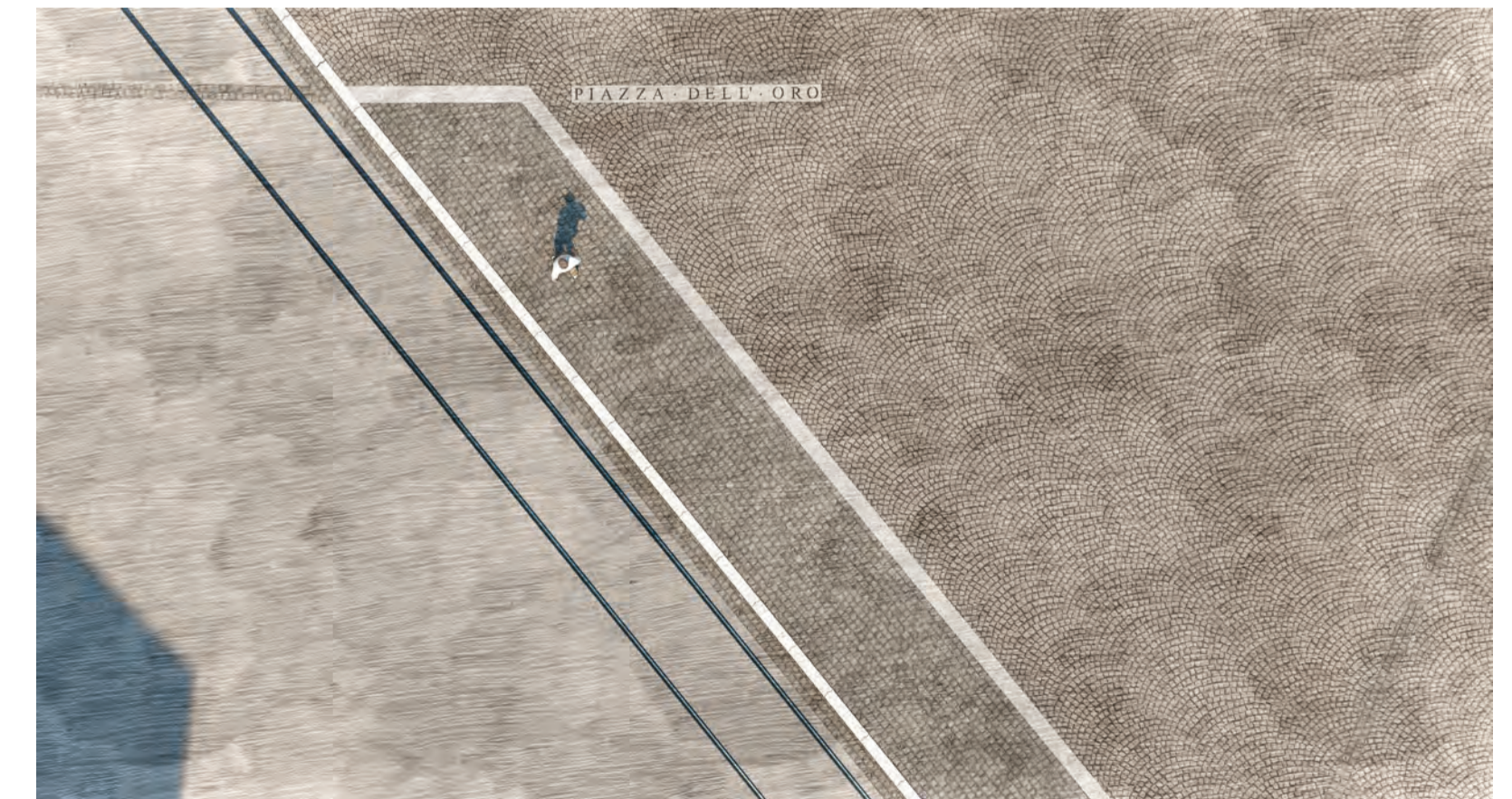
Pianta e sezione della 'tazza' per alberature.

- Per le piazze e slarghi: l'impiego di materiali lapidei grigio e grigio chiari (pietre laviche o simili montate sul sottofondo di sabbia) di piccolo formato (20 x 40, 30 x 60cm); aree depavimentate in terra o ghiaio per le aiuole delle nuove alberature ed elementi verdi; griglie in ghisa per le raccolte di acque.
- Per le "tazze" delle alberature: sarebbe opportuno prevedere adeguati "green box". Ciò implica un intervento che coinvolge anche lo strato dei sottoservizi; tuttavia laddove non è possibile, si propone di realizzare un sistema che si modifica con la crescita dell'albero: si tratta di una prima riquadratura ampia, ricoperta con sanpietrini montati su sabbia e richiusa ai lati da piatti metallici; una seconda riquadratura più piccola in terra battuta nell'immediato intorno del fusto dell'albero [disegno 3, pianta e sezione della 'tazza' per alberature].
- Per le piste ciclabili: si propone l'impiego di materiali analoghi a quelli di marciapiedi e delle piazze; in subordine degli stessi materiali e colori previsti per la carreggiata. Di solito viene utilizzato un colore

rossiccio per identificare i percorsi ciclabili; è una scelta delicata che andrà opportunamente verificata, per valutare la compatibilità con il colore delle pavimentazioni degli spazi urbani pedonali.

Completano il sistema delle superfici orizzontali gli elementi di "Way finding": si tratta di "lastre inciampo" che, opportunamente collocate negli spazi a ridosso o nei dintorni delle fermate, hanno la funzione di orientare e suggerire una lettura dei luoghi (cfr paragrafo Il sistema informativo e di orientamento: phygital wayfinding) questi elementi sono concepiti come elementi di materiali duri e resistenti inserire le pavimentazioni che i singoli progetti potranno declinare in modo specifico [disegno 4 le lastre d'inciampo].

Queste brevi note sono limitate ad una riflessione, non esaustiva, relativa la superficie orizzontale dello spazio urbano; ciò con la convinzione che uno specifico livello di elaborazione progettuale integrato, dovrà riguardare caratteri e forme di tutti gli elementi che occupano tridimensionalmente lo spazio urbano.



Le lastre d'inciampo.

Il sistema informativo e di orientamento: phygital wayfinding

romae

romae

italiano

romae

latino genitivo

romae

inglese e plurale italiano

romae

suffisso per electronics

Come è noto, per *wayfinding* si intende il modo in cui si è in grado di organizzare lo spazio costruito, il modo in cui questo viene "sistemizzato" per sostenere e indirizzare l'orientamento al suo interno. Avere una "cognizione dello spazio" significa acquisire la capacità di sapere dove si è, dove si è diretti e come è possibile arrivarci, riconoscere quando si è raggiunta la destinazione o cambiare rotta in maniera del tutto indipendente. Questo significa che per rendere un luogo più comprensibile è necessario pensarlo dal punto di vista dell'utente.

A Roma, come in tutte le città stratificate, insistono diversi livelli di wayfinding, ognuno legato ad una modalità di fruizione dello spazio: mobilità su trasporto privato, mobilità su trasporto pubblico, mobilità ciclabile, mobilità pedonale. Spesse volte questi livelli di fruizione sono tra loro antitetici soprattutto per una mancanza di interconnessione dei differenti sistemi di wayfinding di cui sono dotati. Inoltre, Roma è attrattore di un pubblico internazionale, dunque il sistema deve prevedere anche diversi livelli di usabilità con l'obiettivo di rendere i luoghi comprensibili e fruibili a tutti.

È consolidato come le più aggiornate teorie e pratiche per gli interventi nei contesti urbani riconoscono prioritari due concetti emergenti, quello della "città dei 15 minuti" e quello della walkability.

I fattori determinanti per una corretta progettazione sono dunque l'influenza della cultura locale, della fruizione turistica e dei cittadini, la relazione con il sistema di trasporto pubblico, il ruolo della amministrazione pubblica e degli operatori commerciali.

Ulteriore sfida è quella determinata dalla attuale incomunicabilità tra i diversi sistemi di trasporto pubblico/privato individuale/collettivo che fanno inevitabilmente capo a più di un operatore. Obiettivo diventa dunque anche la possibilità di connettere i diversi sistemi e inserire la nuova modalità all'interno del contesto esistente.

Infine, i commercianti e le imprese che offrono servizi ai cittadini, valutano il valore di un luogo in base al traffico di passaggio lento e/o pedonale: perciò fare in modo che le persone camminino ed esplorino i luoghi permette di supportare l'economia locale, l'attivazione delle strade e, in generale, il benessere cittadino.

Va quindi preso in considerazione il concetto di ecosistema.

La nuova tranvia Termini-Vaticano-Aurelio, soprattutto nel tratto che insiste nell'asse urbano "Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II", investe una porzione fortemente stratificata e complessa che richiede un sistema informativo e di orientamento che non può esaurirsi alla sola informativa sulla linea (itinerario, fermate, orari). Per questa ragione le "Ipotesi e Prospettive" qui presentate, sono completate da un sistema di PHYGITAL WAYFINDING. PHYGITAL è infatti la crasi tra le parole inglesi physical e digital e rappresenta tutto ciò che unisce una esperienza fisica ad una esperienza digitale.

Il PHYGITAL WAYFINDING è dunque un sistema di informazione esteso basato sulla geo-localizzazione e l'uso di mappe digitali interattive (Google Maps).

La corretta integrazione tra il sistema di trasporto pubblico – basato sui principi dell'intermodalità e il wayfinding produce una mobilità senza soluzione di continuità basata sull'esperienza dell'utente.

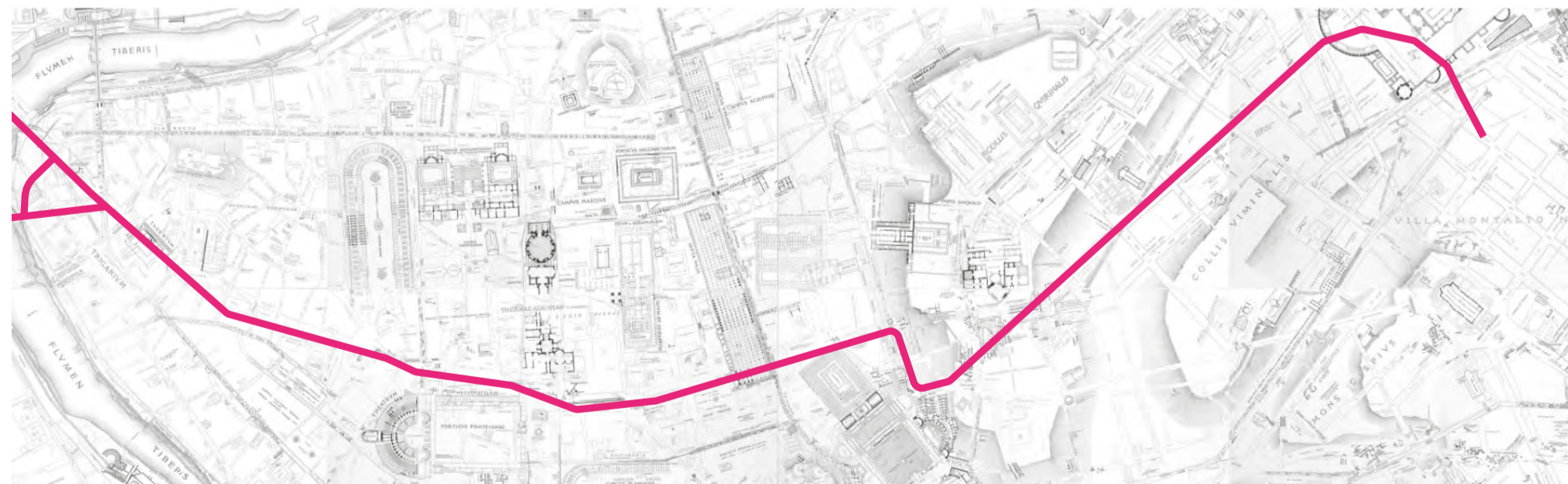
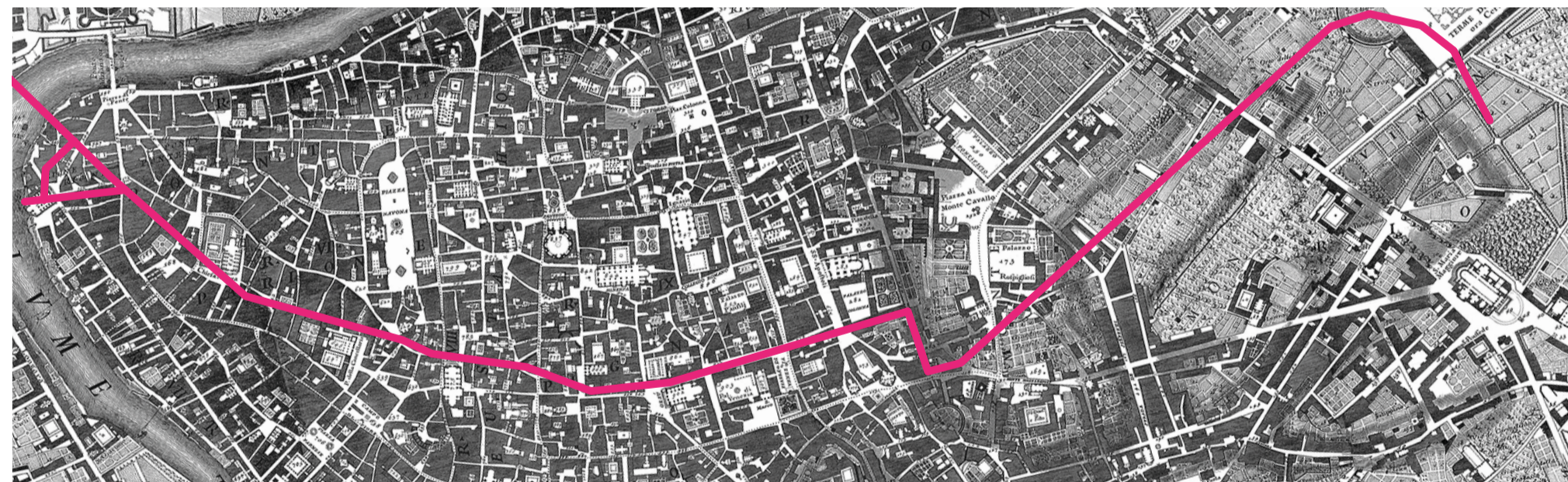
A partire dalla informazione di base sull'itinerario della nuova Tranvia, il sistema invita e introduce l'utente, sia il cittadino che il turista, alla porzione di città che la Tranvia attraversa generando quindi un livello di fruizione locale amplificato e interconnesso.

I fattori correlati e supportati dal sistema di PHYGITAL WAYFINDING sono: la comprensione dello spazio urbano sia contemporaneo che storico, il placemaking, la fruibilità dei servizi di commercio, ristorazione e accoglienza, la diminuzione di un traffico di solo transito e l'aumento di quello di sosta.

Come principale indicatore di successo per il sistema di PHYGITAL WAYFINDING sarà considerato quindi l'aumento della percorrenza pedonale.

Inoltre, il sistema di PHYGITAL WAYFINDING vuole inserirsi in un più ampio ecosistema di servizi che la Municipalità di Roma già offre e vuole offrire ai suoi fruitori (operatori, imprese, cittadini, turisti): si veda in tal senso il recente lancio della struttura "DMO -Destination Management Organization" che si baserà sull'utilizzo di sistemi di IA, come ChatGpt, per la pianificazione in tempo reale di itinerari turistici comprensivi di servizi di ristorazione e accoglienza.

Da asse di mobilità ad esperienza culturale



Il percorso della Tramvia attraversa una città densa di storia e di esperienze. Il sistema di PHYGITAL WAYFINDING permetterà attraverso la sovrapposizione della mappa contemporanea (Google Maps) e di quelle storiche (del Nolli e del Lanciani) di avere un'esperienza di mixed reality.

Roma è la città "sedimentaria" per eccellenza, dove tempo e spazio si incontrano, prestandosi così, meglio di qualsiasi altra, ad un'analisi geo-storica. L'evoluzione architettonica e urbana di Roma, nella sua unicità, ci restituisce una ricchezza che difficilmente può essere colta attraverso la fruizione veloce che caratterizza gli spostamenti urbani contemporanei, anche quelli turistici più tipicamente vocati alla scoperta. Questa dimensione stratificata della città di Roma era stata già colta in passato e ne sono testimonianza due tra i più importanti lavori di mappatura della città che sono la pianta di Giambattista Nolli ("Pianta di Roma" 1748) e quella più tarda di Rodolfo Lanciani ("Forma Urbis Romae" 1893 - 1901) che ci restituiscono i rivolgimenti e le continuità dell'urbanizzazione, le edificazioni e le distruzioni, i recuperi e i riutilizzi.

Il percorso della TVA che collega Piazza della Repubblica con i Ponti Vittorio Emanuele II e Principe Amedeo si "dispiega" proprio in questa stratificazione storica della città offrendo al fruitore tanto le tracce della Roma Imperiale che quelle della Roma "papalina" fino a quelle della Roma moderna e contemporanea rappresentando quindi un percorso non solo di attraversamento e di collegamento ma prestandosi ad una esperienza culturale completa.

Da questa consapevolezza il sistema di PHYGITAL WAYFINDING diventa una "biografia cartografica" della città che restituisce le trame, gli ambienti, gli scenari di una città densa e multipla.

Dal punto di vista dell'esperienza culturale, il percorso della TVA va immaginato a due principali livelli di usabilità:

- tranviaria, per gli spostamenti veloci;
- pedonale, per gli spostamenti lenti.

Questi due percorsi trovano nelle fermate il punto di interscambio dove si aggiunge il livello della viabilità dolce.

La fermata assume così una duplice funzione:

- è la "soglia" (entrata, varco, inizio, principio) alla porzione di città "stratificata";
- è la "pietra miliare" che scandisce le distanze e dunque l'esperienza.

Le "Ipotesi e Prospettive" di riqualificazione urbana qui presentate sono immaginate come ambiti accogliendo di fatto il presupposto che siano parti di un sistema più ampio.

Nel sistema di PHYGITAL WAYFINDING ognuno di questi ambiti diventa una "stanza" richiamando l'etimologia stessa della parola che, appunto, è derivata dal verbo stare e rimanda all'azione di fermarsi e sostare, di vivere un luogo. Gli ambiti, come "stanze", non sono chiusi ma si aprono attraverso delle "soglie" alla porzione di città che li circonda, proponendo relazioni e connessioni.

Il sistema di PHYGITAL WAYFINDING diventa quindi una StoryMap che utilizza la tecnologia GIS (Geographic Information System) per connettere la dimensione fisica rappresentata dalle "soglie" poste in ognuna delle "stanze" in corrispondenza con le fermate della TVA, con la dimensione digitale fatta di multimediali che arricchiscono l'esperienza culturale.

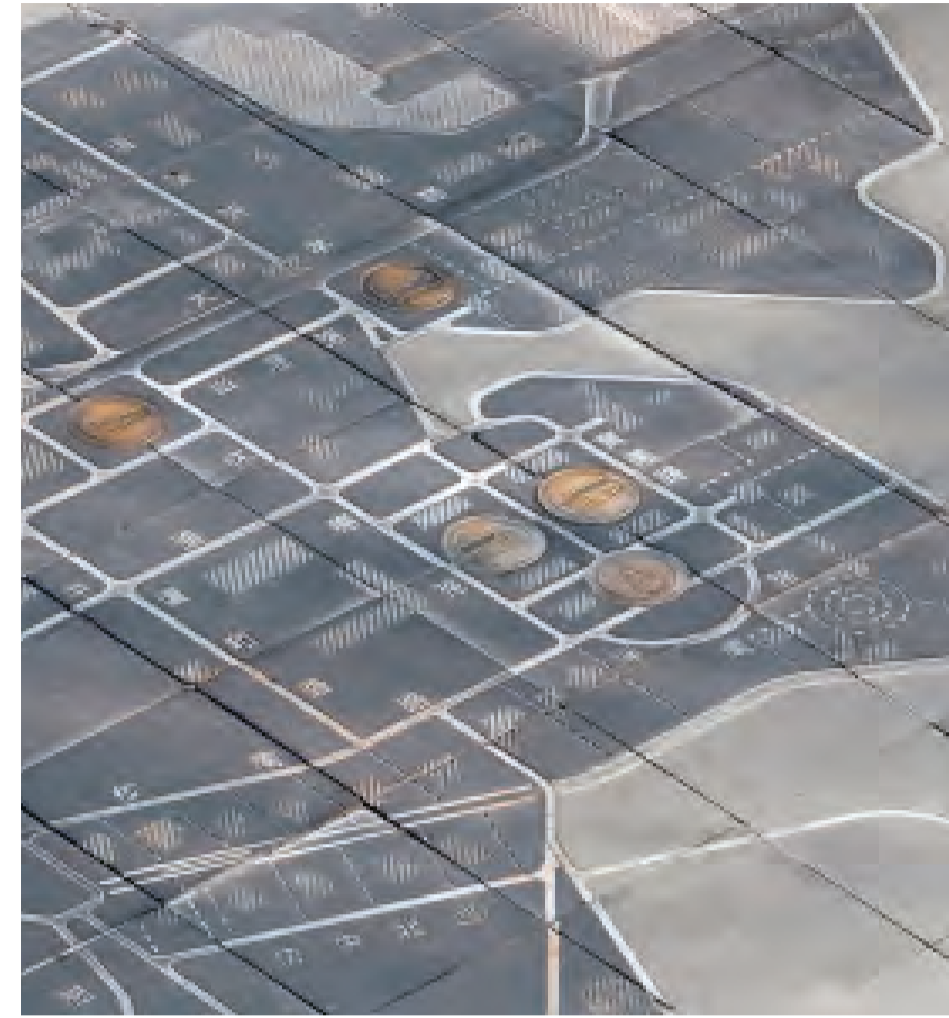
Il risultato è dunque uno strumento pensato per un pubblico ampio, che non necessita né di grandi infrastrutture informatiche né di particolari capacità digitali offrendo una narrazione esperienziale (storytelling) urbano.

Lo storytelling urbano è infatti alla base di una ritrovata interazione tra la città, i suoi servizi e i suoi abitanti.

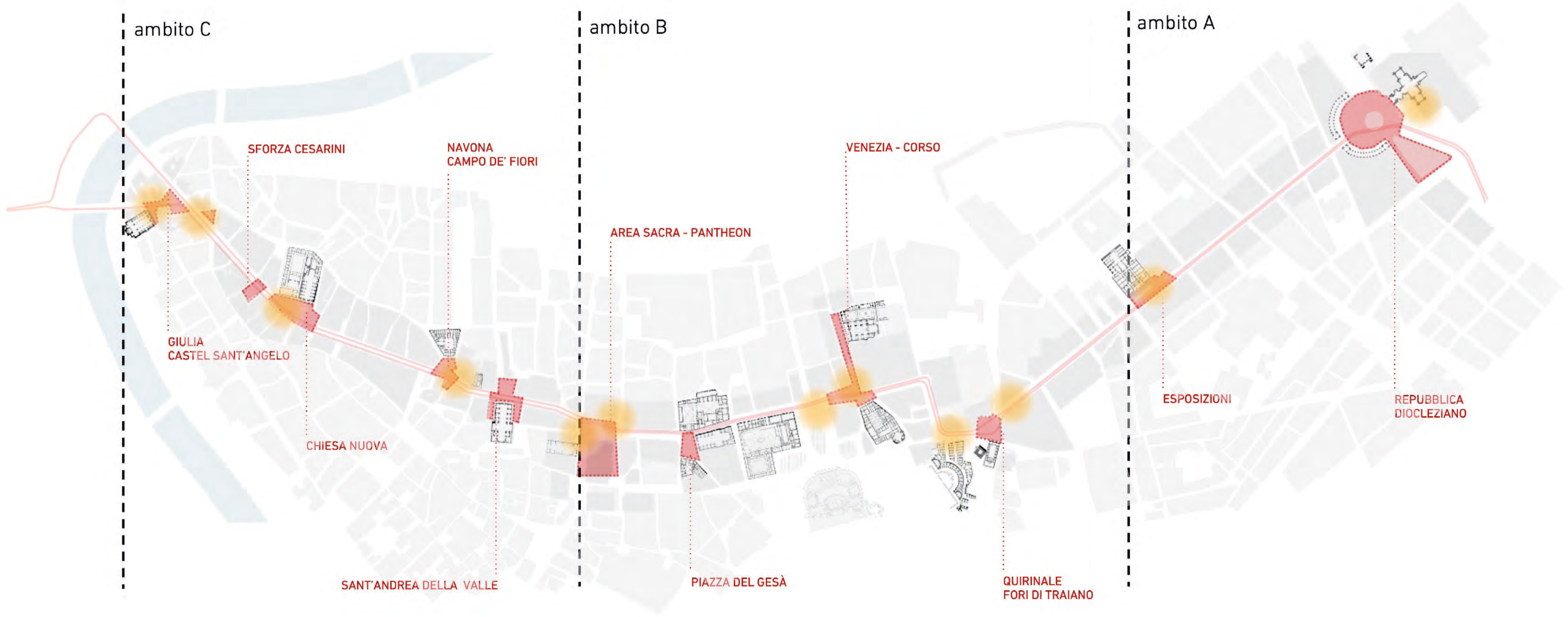
La dimensione digitale svolge un ruolo primario anche nel plasmare l'identità degli spazi e nell'ampliarne la dimensione percettiva: spazi ibridi dove si contaminano i contenuti fisici architettonici con i contenuti multimediali per favorire così una esperienza anche personalizzata ai luoghi e al contempo una loro maggiore facilità di fruizione.

Grazie al sistema "stanze e soglie" il percorso interessato dalla Tramvia supererà la dimensione di "una arteria di transito" ma restituirà alle due principali vie interessate, Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele II, il ruolo di spazio vissuto da cui accedere e scoprire ciò che gli accade dentro e intorno non limitandosi ai luoghi della cultura ma anche a quelli dello shopping e della ristorazione, al momento fortemente penalizzati dalla percorrenza veloce del trasporto sia privato che pubblico delle due strade.

Il sistema di PHYGITAL WAYFINDING inviterà quindi i fruitori della Tramvia a fermarsi in tutte le "stanze", a viverne la qualità ambientale, a conoscerne, attraverso le "soglie" tutti i luoghi che la circondano e dunque a non passare con velocità ma godere l'esperienza e appropriarsi della città di Roma che, come suggerisce il nome del sistema, diventa città che appartiene a tutti.



Alcune suggestioni europee virtuose di decorazioni urbane, naming e wayfinding. Tra queste anche l'esempio di piazza di Montecitorio a Roma progettata dall'architetto Franco Zagari.



Le stanze, le soglie, i Rioni

Come già introdotto, il sistema di PHYGITAL WAYFINDING, a partire dal suo brand "Romae", si pone l'obiettivo di offrire uno storytelling urbano delle porzioni di città su cui insisterà il tracciato della nuova Tramvia. Lo storytelling, secondo un processo di StoryMap, parte dal contesto fisico degli ambiti/stanze e lo restituisce attraverso mappe interattive.

Le mappe per loro natura sono la rappresentazione di uno specifico luogo che in questo caso, abbiamo visto, per la sua densità di contenuti chiede di essere di volta in volta identificato e poi restituito.

Si è quindi scelto, come elemento di identificazione della porzione di città che accoglie gli ambiti/stanze, i Rioni di Roma. I rioni di Roma rappresentano il primo livello di suddivisione toponomastica della città di Roma e indicano le zone del suo centro storico.

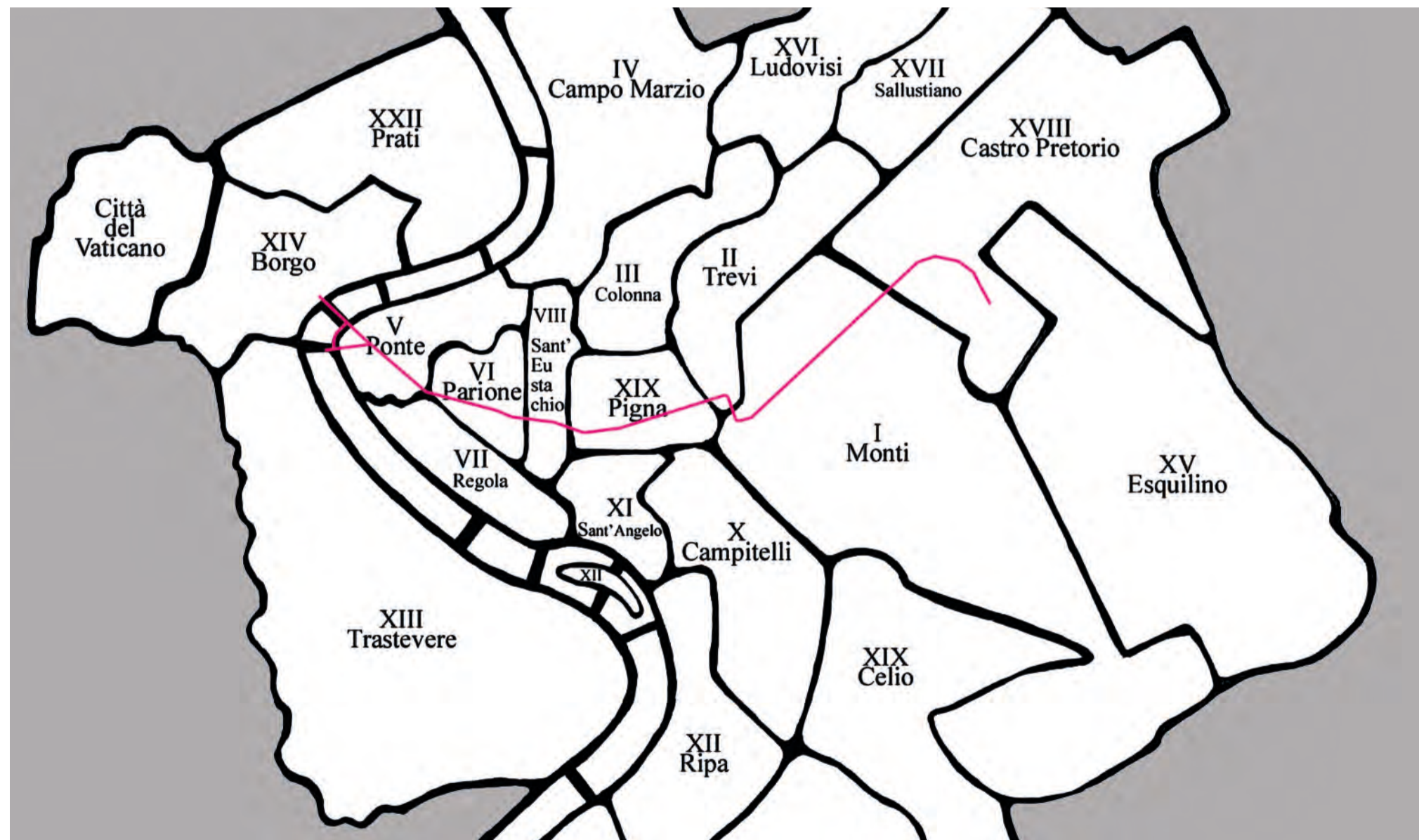
Già nel Settecento, sotto papa Benedetto XIV, una serie di targhe in marmo dalla forma particolare che riportano

la scritta "Rione" affiancata da un numero, un nome e uno stemma, vengono opportunamente posizionate per indicare i luoghi degli allora 14 Rioni in cui fu riorganizzata la città.

Il percorso della Tramvia attraversa 8 dei Rioni storici di Roma e ognuno degli ambiti/stanze si colloca in uno dei Rioni diventandone così un punto privilegiato di attrattività. Le soglie, come elemento fisico del sistema di PHYGITAL WAYFINDING, rappresentano le nuove "targhe" e quindi contengono lo stemma del Rione di appartenenza.

Sullo stemma è stata quindi pensata una operazione di restyling proprio per restituire nella continuità storica il carattere aggiornato della targa.

Il restyling, dovrebbe ovviamente estendersi a tutti i Rioni di Roma e diventare un elemento di caratterizzazione identitaria della città per un aggiornato ma al tempo stesso storicamente rispettoso merchandising.



La riscoperta del Rione come elemento identitario e il suo restyling offrono l'opportunità di creare una Brand Identity di tutti i luoghi di interesse culturale e commerciale che insistono in quella porzione di città. Musei, Palazzi Storici, Botteghe Storiche, Teatri, Gallerie, Ristorazione di qualità e identitaria, Mercati all'aperto: sono tutte attività che ottenendo il marchio ufficiale del Rione entrano in un ecosistema di rigenerazione qualificante della città.



Fermate TVA

Einaudi
Nazionale
Nazionale Quirinale
Piazza Venezia Corso
Torre Argentina
San Pantaleo
Vittorio Emanuele Chiesa Nuova
Acciaioli

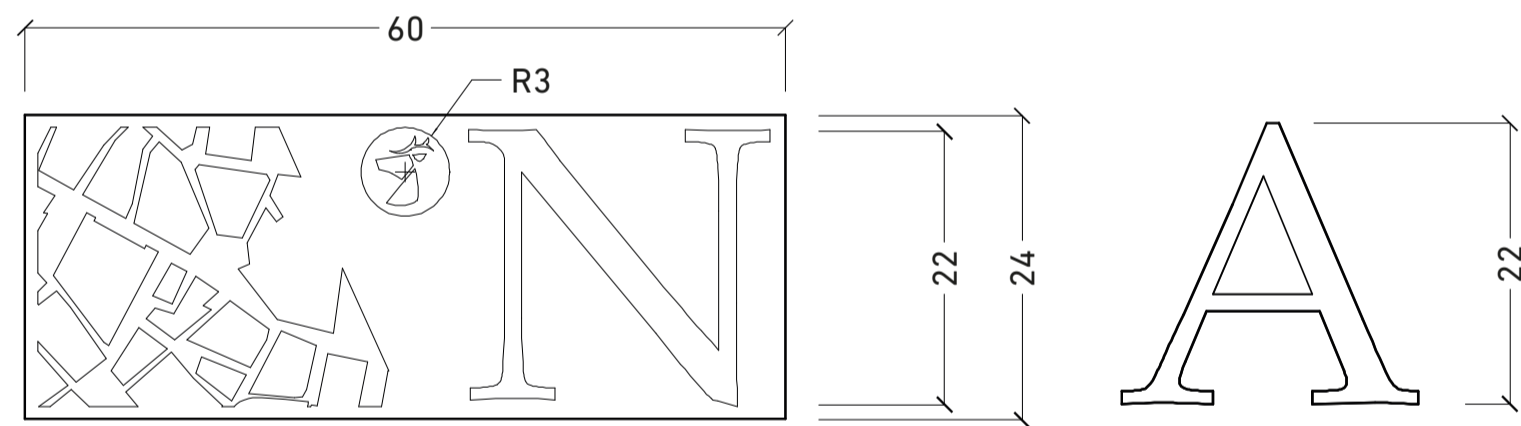
Punti di interesse

Repubblica Diocleziano
Esposizioni
Quirinale Traiano
Venezia Corso
Pantheon Area Sacra
Navona Farnese
Chiesa Nuova
Giulia Sant'Angelo

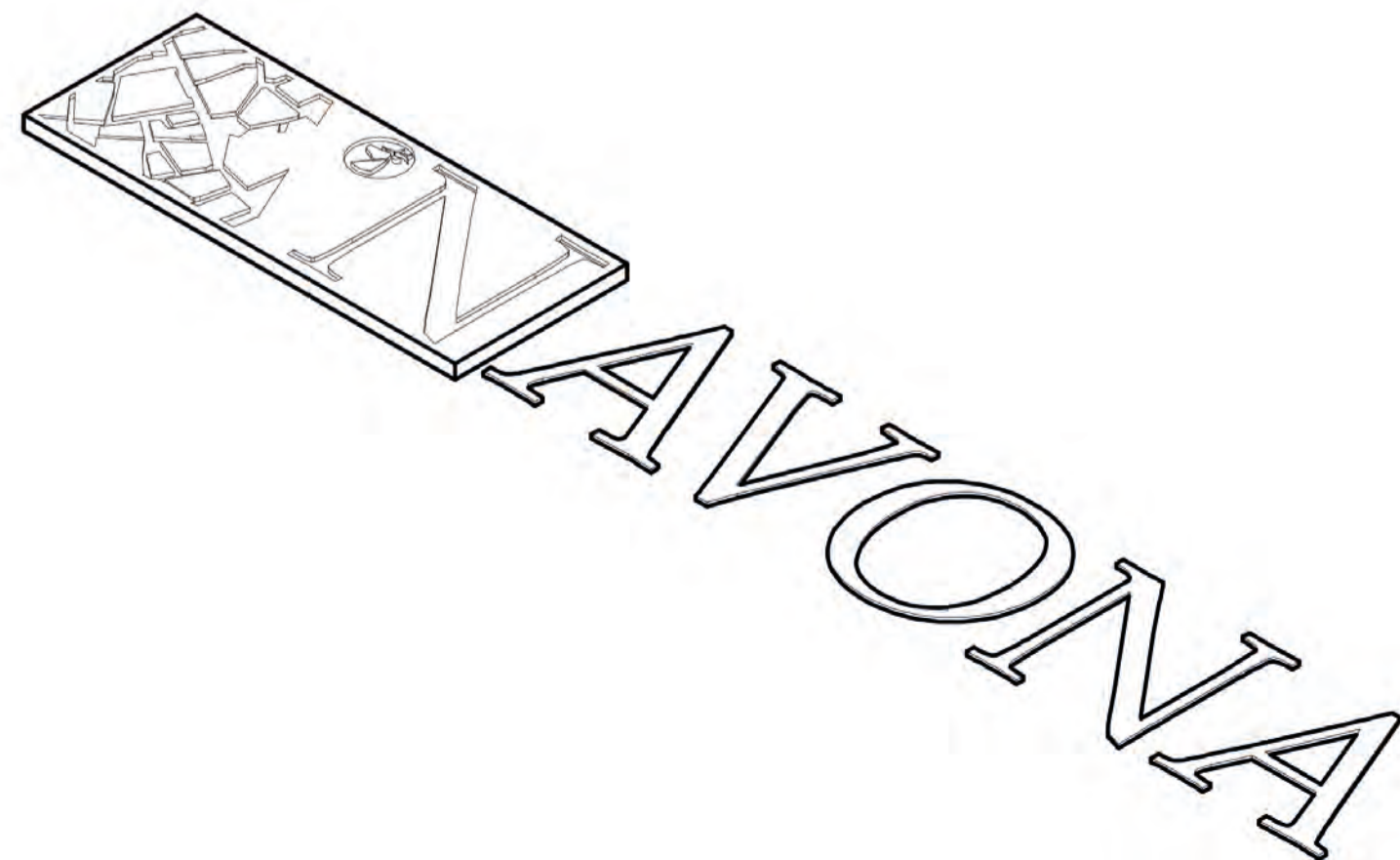
Rione

Castro Pretorio
Monti
Trevi
Colonna
Pigna
Regola
Parione
Ponte

Le stanze, le soglie, i Rioni



Ingombri "mattonella" e carattere mobile



Il momento di inizio di questa esperienza sono le "soglie" che sono sia segni di demarcazione che punto di sosta, di pausa, di riflessione, di conoscenza. Fisicamente le "soglie" si ricollegano concettualmente al tema della "pietra di inciampo" visivo e mentale, per far fermare a riflettere chi vi passa vicino e ci si imbatte. Ognuna delle "soglie" è porta d'ingresso per uno degli otto Rioni storici di Roma che la TVA attraversa nel tratto da Einaudi a Acciaiuoli. Il sistema di PHYGITAL WAYFINDING è dunque costituito dalla collocazione pavimentale di una "soglia" alla porzione di città "stratificata" che viene introdotta e spiegata al passeggero. La dimensione fisica si innesta nei diversi ambiti/stanze senza interferenze di linguaggio o cacofonie, restituendo: - un toponimo differente da quello ufficiale delle fermate ma che richiama un punto di interesse della porzione di città interessata; - una mappa semplificata del luogo in cui ci si trova che però non ha volontà descrittiva ma simbolica rimandando

poi alla dimensione digitale lo StoryMap; - lo stemma anch'esso stilizzato del Rione di appartenenza. La collocazione della soglia è scelta in base al progetto di riqualificazione accogliendo potenzialmente diverse scelte materiche ma mantenendo la sua riconoscibilità. Da un punto di vista esecutivo la soglia è costituita da: - una "mattonella" dove ci sono la mappa, lo stemma, il nome del sistema, Romae, e la capolettera del toponimo; - le lettere che completano il toponimo, immaginate come le classiche iscrizioni di matrice "romana" realizzate appunto in metallo e che si innestavano isolate, come caratteri mobili, sulla superficie in pietra. Le soglie sono geolocalizzate e rappresentano il punto attrattivo che fornisce all'utente attraverso l'applicazione "Romae" la dimensione di multimediale con tutte le informazioni sulla porzione di città toccata dal percorso della Tranvia.



La scelta del metallo per la soglia è dettata dalle prestazioni tecniche e dalla facilità di realizzazione. I metalli sono tra i materiali più utilizzati per gli elementi stradali puntuali (tombini, griglie) anche per la capacità di distinguersi visivamente dai materiali pietrosi o cementizi anche solo per effetto della luce naturale diretta. I metalli utilizzati per le pavimentazioni sono principalmente le leghe: Acciaio, alluminio, bronzo, rame e zinco. I vantaggi dell'uso dei metalli sono: durevolezza; esistenza agli agenti atmosferici; affidabilità e flessibilità morfologica; facile manutenzione.

Inoltre, nella Regione Lazio, insiste una tradizione nella produzione manifatturiera di elementi di arredo urbano in metalli e quindi la scelta rappresenta anche una valorizzazione del patrimonio produttivo locale.

Dimensione mattonella: 30x60cm, sp. 1cm (in superficie 0,5cm); peso 2,2kg (circa)
Dimensione carattere mobile: 22x22cm, sp. 0,5cm; peso 0,5kg (circa).
Materiale: leghe di bronzo.

SANT'ANGELO
GIULIA

CHIESA NUOVA

CAMPO DE FIORI
NAVONA

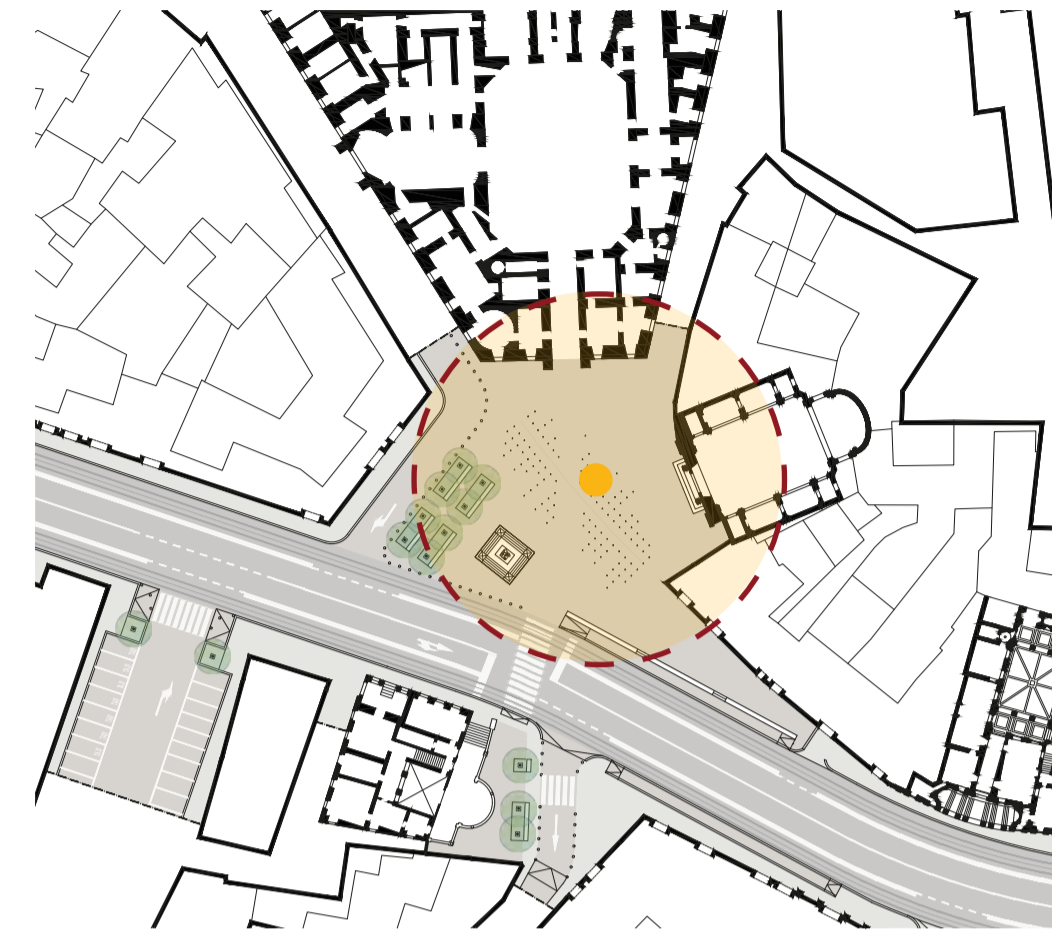
PANTHEON
AREA SACRA

CORSO
PIAZZA VENEZIA

TRAIANO
QUIRINALE

ESPOSIZIONI

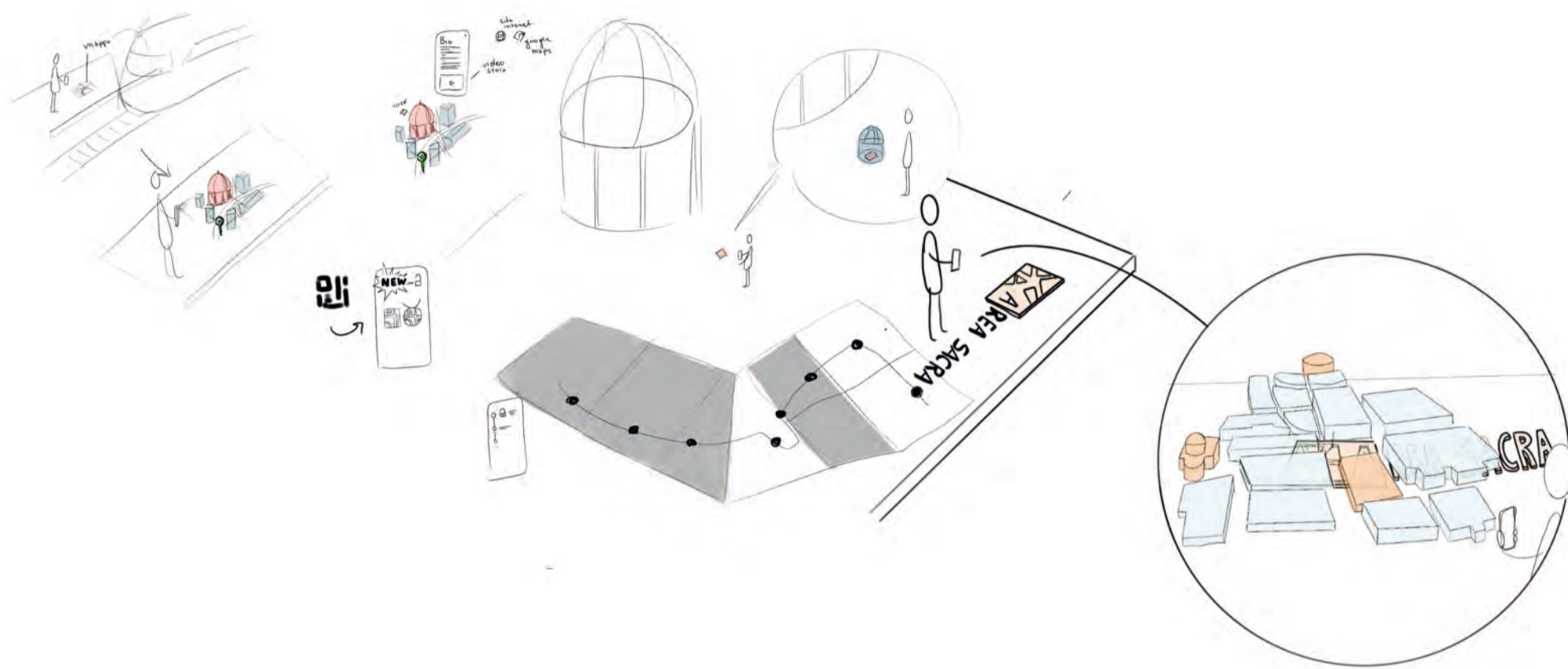
REPUBBLICA
DIOCLEZIANO



Nell'immagine viene rappresentato un dettaglio della tratta TVA, nello specifico la stanza dell'area di San Pantaleo che interessa le fermate NAVONA / CAMPO de' FIORI. Sia la "soglia" che la "pietra miliare" sono segni di demarcazione e quindi momento di pausa, di sosta, di riflessione, di conoscenza.
In tal senso si ricollegano concettualmente al tema della "pietra di inciampo", per far fermare a riflettere chi vi passa vicino e ci si imbatte. La dimensione fisica si innesta nei diversi luoghi senza interferenze di linguaggio o cacofonie.
La soglia restituisce una toponomastica differente da quella ufficiale delle fermate ma che richiama la porzione di città interessata e ai suoi punti di interesse, una mappa semplificata del luogo in cui ci si trova e un araldo anch'esso stilizzato del rione.
Queste soglie di wayfinding saratno situati nei pressi della fermata, nell'intorno di 20 metri, ovvero l'approssimazione del GPS di Google per favorire la sincronizzazione con l'applicazione Romae.



Il servizio digitale



Come detto il sistema di PHYGITAL WAYFINDING si completa con la sua dimensione digitale e multimediale. Un'apposita applicazione (App) è sviluppata per offrire all'utente un multi servizio che non si sovrappone ma raccoglie informazioni sulla città già offerte dai diversi operatori pubblici e privati in una logica di ecosistema. Da un punto di vista infrastrutturale il sistema sfrutta la geolocalizzazione (GPS) associata ad un processo informativo geografico (GIS) senza altri apparati informatici da installare e quindi con nessun impatto manutentivo sulla dimensione fisica. La applicazione, che raccoglie e gestisce la dimensione digitale, è anch'essa pensata con il minimo impatto sia sull'utente che sul gestore. Infatti, per prima cosa non richiede all'utente nessuna informazione di carattere personale (log-in) per essere attivata ma solo la sua installazione sul proprio dispositivo mobile e chiederà solo di poter inviare notifiche che sono appunto il sistema di comunicazione tra l'applicazione e l'utente. L'applicazione lavorerà in background e quando l'utente, sia se sta utilizzando la Tramvia o sta percorrendo a piedi la zona si avvicinerà alla soglia (con un margine di vicinanza opportunamente calcolato), questa gli invierà una notifica e sbloccherà le informazioni su quella porzione di città.

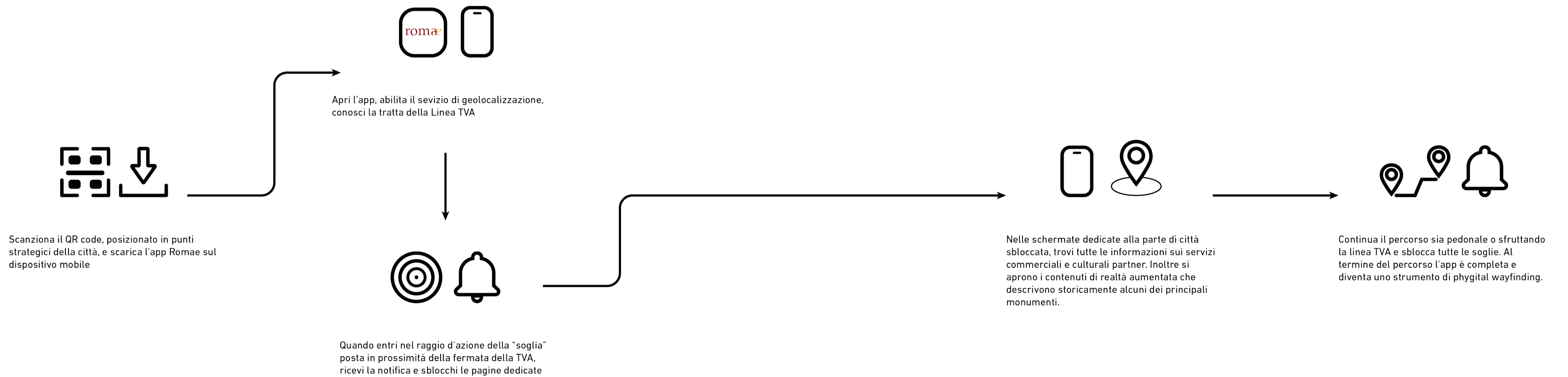
Le informazioni riguarderanno:

- indicazioni sui luoghi di interesse culturale e commerciali basati su Google Map;
- schermate interattive sulle piante stratificate della Roma Imperiale, Papalina, moderna/contemporanea;
- augmented reality sui monumenti spariti o su luoghi storici;
- indicazioni sul tracciato completo della tramvia e localizzazione dello specifico luogo.

Il sistema è dunque pensato per offrire un miglioramento ai diversi stakeholder:

- agli utenti finali, cittadini e turisti, la consapevolezza culturale e storica della città di Roma riportando l'esperienza urbana alla sua corretta dimensione di esplorazione e conoscenza;
- agli operatori commerciali, la opportunità di promuovere i propri servizi all'interno di un ecosistema valorizzante e connesso con la dimensione esperienziale della città;
- ai soggetti gestori, Municipalità e Aziende Municipalizzate, la semplificazione dei propri interventi raccogliendo in un servizio aggregatore quelli già in essere senza particolare aggravio economico e di risorse.

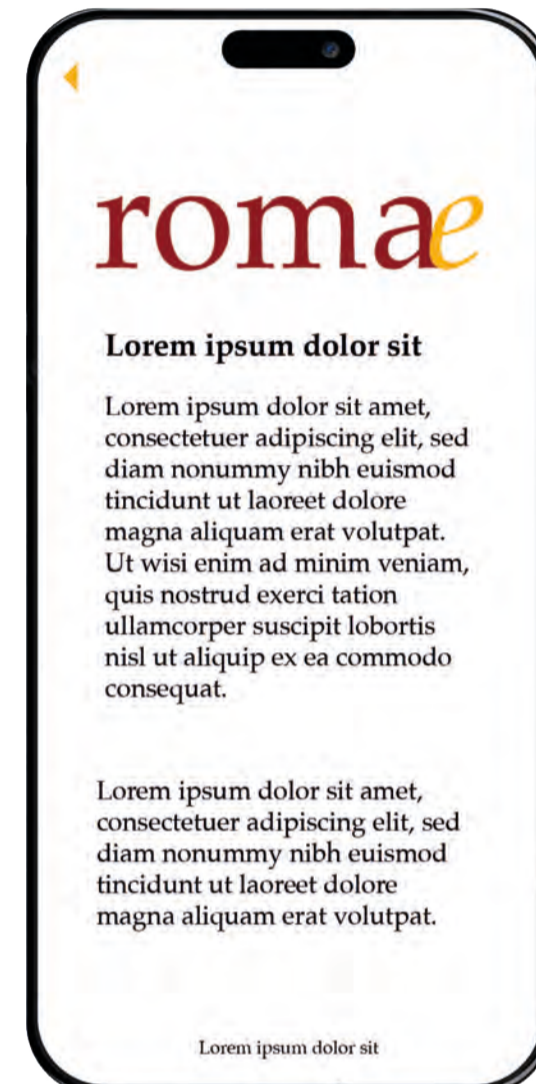
USERJOURNEY



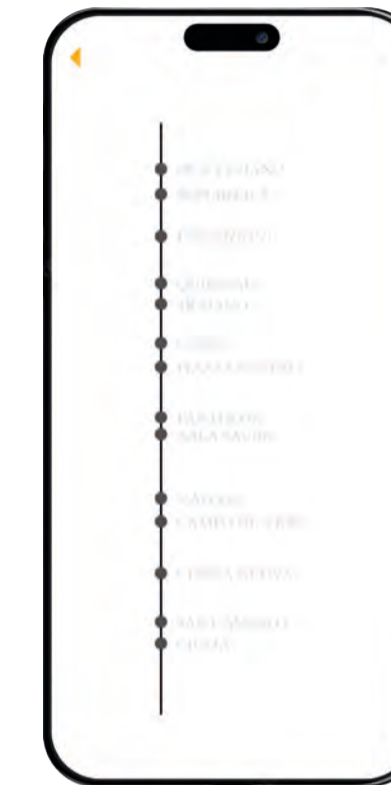
Il Servizio Digitale



Pagina sito ATAC su Linea TVA



Pagina su Informaizoni tecniche



Pagina indice del wayfinding con sblocco delle soglie



Pagina indice del wayfinding con sblocco delle soglie



Home Page

Logo del sistema

Pulsate d'inizio della esperienza di wayfinding

Pulsante per il link al sito ATAC con descrizione percorso Linea TVA

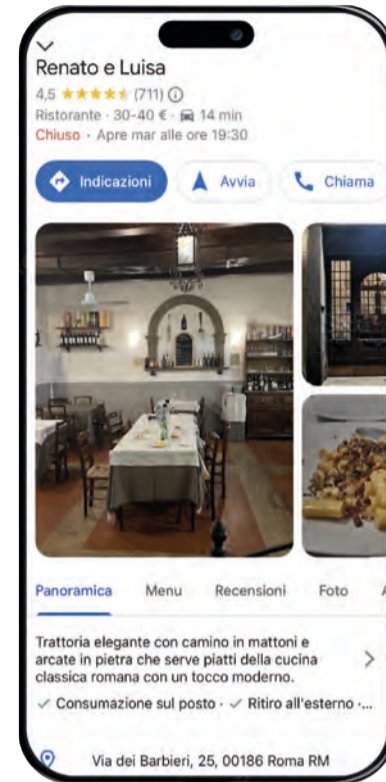
Pulsante per Informazioni tecniche sull'applicazione



Notifica applicazione su homepage

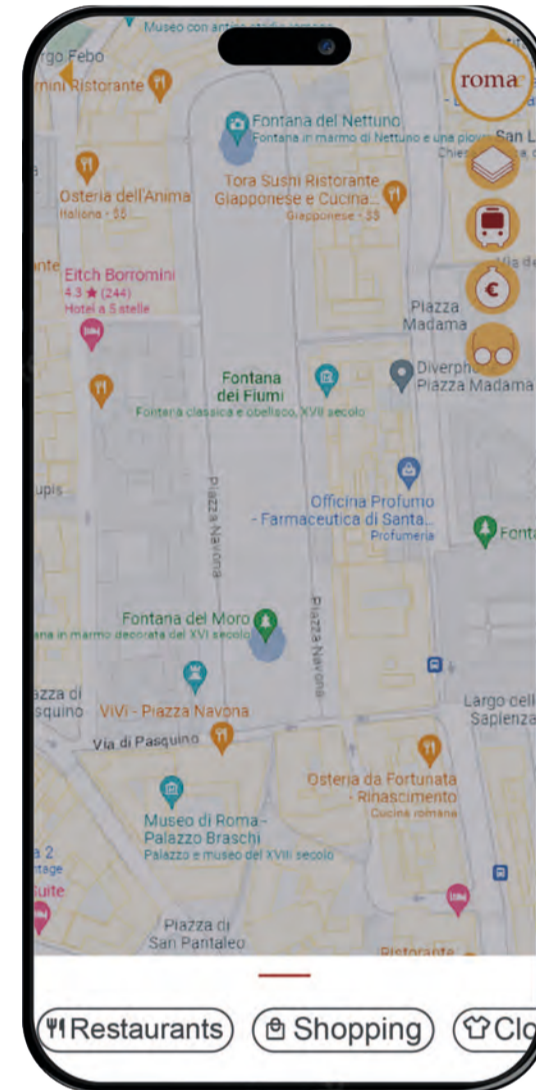
Notifica applicazione

Il Servizio Digitale



Pagine dedicate ai singoli servizi commerciali e culturali

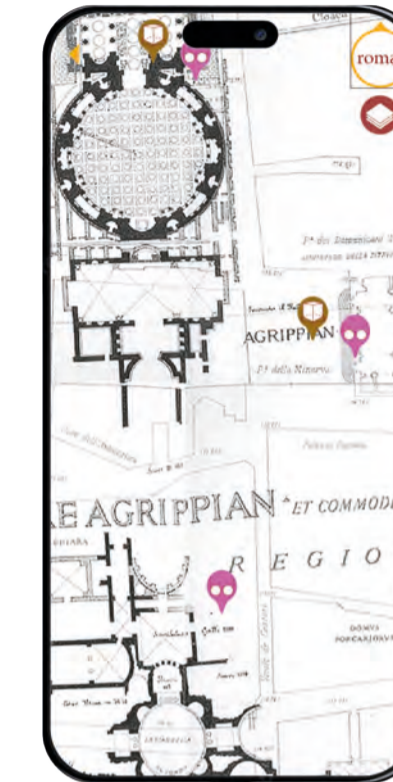
Pagina con servizi commerciali e culturali evidenziati



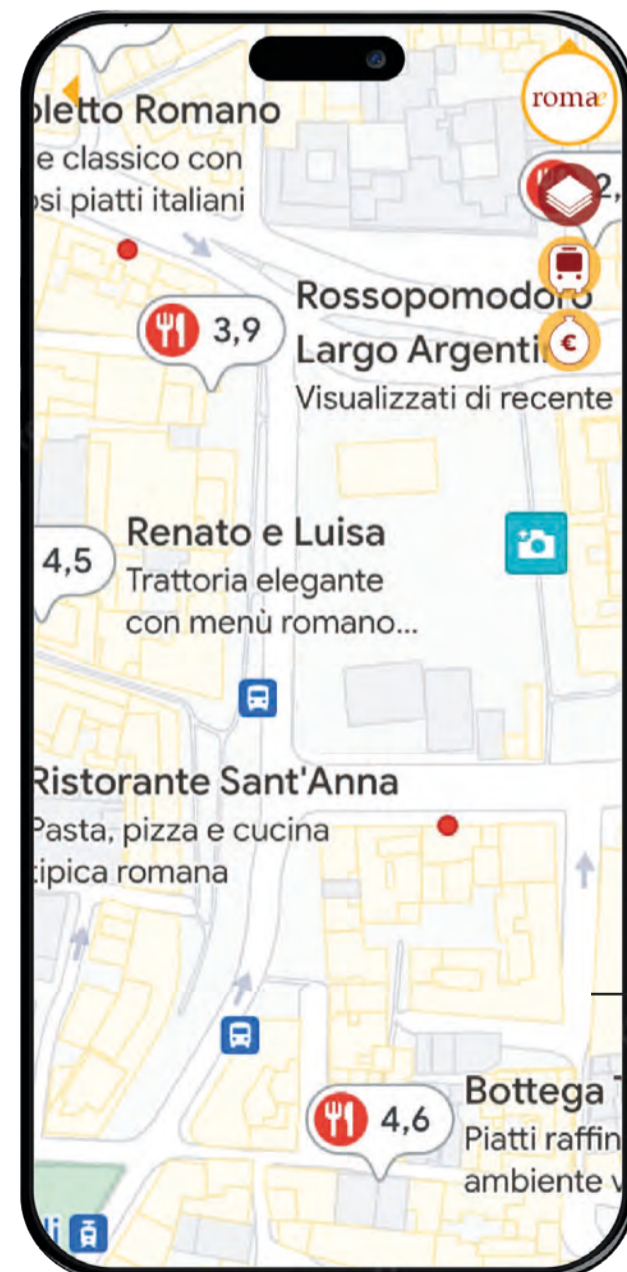
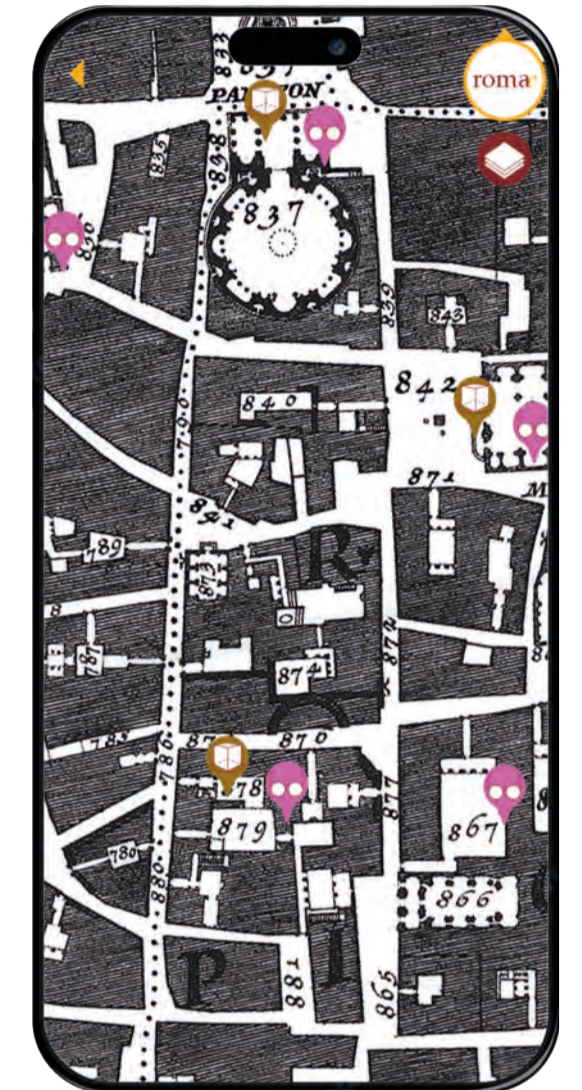
Realtà Aumentata



Pagina con Mappa del Lanciani



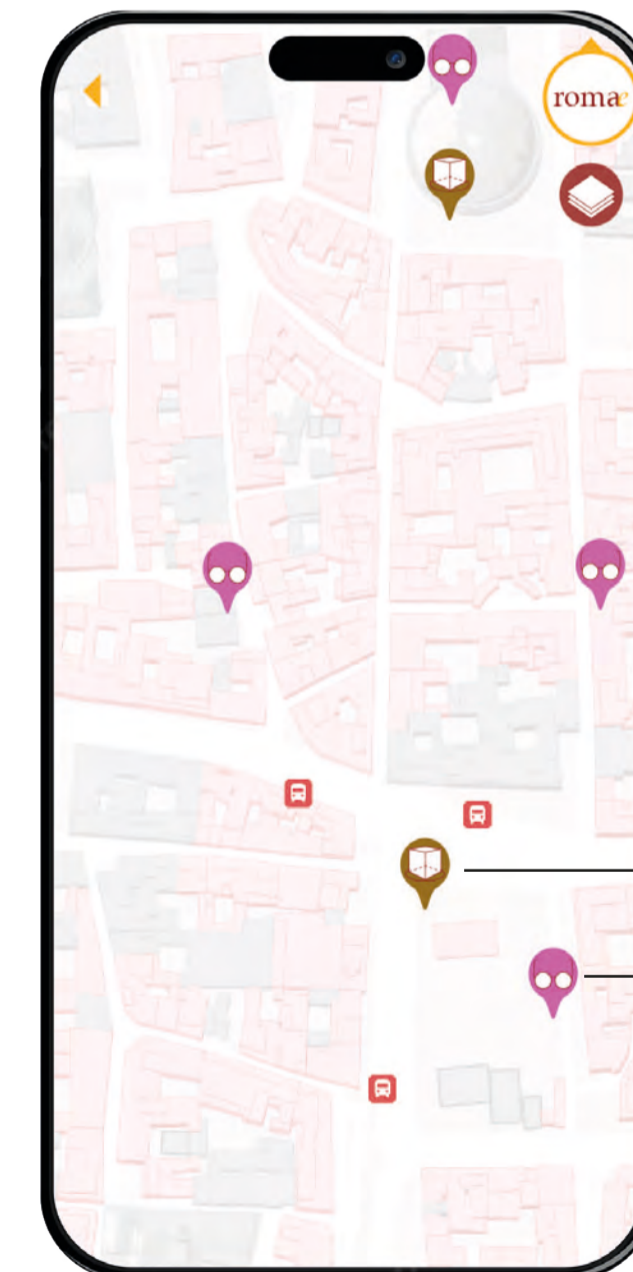
Pagina con Mappa del Nolli



Pagina principale di esplorazione dell'ambito sbloccato

- Pulsante di ritorno a Home Page
- Pulsante per link a Mappe storiche
- Pulsante per link a Pagina ATAC su percorso TVA
- Pulsante menu per servizi commerciali

— Mappa informativa (Google Maps)



Pagina con Mappa attuale

- Pulsante di ritorno a Home Page
- Pulsante per link a Mappe storiche

— Link a realtà aumentata

— Link pagina info storiche

Le piazze - gli ambiti e le stazioni

