

Portus,
Ostia Antica,
via Severiana

Il Sistema
archeologico paesaggistico
della linea di costa di
Roma imperiale

a cura di
Andrea Bruschi

Quodlibet

DiAP Dipartimento di Architettura e Progetto
Direttore Piero Ostilio Rossi

Sapienza Università di Roma

DIAP PRINT / PROGETTI

Collana a cura del
Gruppo Comunicazione del DiAP
Coordinatore Orazio Carpenzano

COMITATO SCIENTIFICO

Carmen Andriani
Renato Bocchi
Alessandra Muntoni
Franco Purini
Joseph Rykwert
Andrea Sciascia
Ilaria Valente
Herman van Bergeijk
Franco Zagari

*Ogni volume della collana è sottoposto
alla revisione di referees esterni al
Dipartimento di Architettura e Progetto
scelti tra i componenti del Comitato
Scientifico.*

IN COPERTINA

A. Bruschi, Concept della strategia di
intervento del Sistema archeologico
paesaggistico nel tratto compreso fra la
necropoli di Portus e il ponte di Matidia,
2015

© 2015

Quodlibet srl
via Santa Maria della Porta, 43
Macerata
www.quodlibet.it

PRIMA EDIZIONE
novembre 2015

ISBN
978-88-7462-718-9

Indice

- 7 STRATEGIE DI UNA RICERCA
Piero Ostilio Rossi

Archeologia

- 13 IL PROGETTO DI ARCHITETTURA TRA TESTI ARCHEOLOGICI E RISCRIITTURE ANALOGICHE
Lina Malfona
- 21 SITI ACHEOLOGICI IN RETE. UN'ANALISI COMPARATA PER LA CREAZIONE DI UN SISTEMA CULTURALE INTEGRATO
Alessandra Capanna
- 31 IL TERRITORIO DI OSTIA E PORTUS. CONTINUITÀ ANTICHE E DISCONTINUITÀ MODERNE
Carlo Pavolini
- Tavole.* Parchi archeologici (p. 36); Archeologia (p. 42)

Territorio

- 49 FORTE/FRAGILE. UN TERRITORIO IN TRASFORMAZIONE
Dina Nencini
- 55 IL TERRITORIO OSTIENSE. MOBILITÀ E PROBLEMI INFRASTRUTTURALI
Andrea Bruschi
- Tavole.* Territorio (p. 64)

Strategia

- 75 IL PROGETTO PER IL PARCO DEL PORTO DI TRAIANO, VENTICINQUE ANNI DOPO
Piero Ostilio Rossi
- 85 LA COSTRUZIONE DI UN SISTEMA ARCHEOLOGICO OSTIENSE. MOTIVAZIONI, FINALITÀ, STRATEGIA
Andrea Bruschi
- 97 IL PAESAGGIO VEGETALE DELL'ASSE OSTIA ANTICA-PORTUS: STORIA, VALORI NATURALISTICI E APPUNTI PER UN PROGETTO
Goffredo Filibeck
- Tavole.* Progetto P+R 1990 (p. 106); Progetto Aymonino 1997 (p. 111); Elementi della rinaturalizzazione (p. 112);
Strategia del Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale 2015 (p. 116)



Piero Ostilio Rossi

Come accenno in apertura del saggio che compare di seguito in questo libro (*infra*, p. 75), gli studi del nostro gruppo di ricerca e il progetto per l'assetto del quadrante settentrionale dell'Isola Sacra che da essi deriva, hanno i loro antecedenti e le loro radici in un tempo ormai lontano: nelle iniziative di alcune associazioni ambientaliste alla fine degli anni '70; nelle scelte strategiche delle giunte Petroselli e Vetere (1979-1985) con la costituzione, in seno all'Amministrazione, dell'Ufficio Litorale; nel Decreto Pavan che individuò un sistema di aree di rilevante interesse naturalistico compreso tra Palidoro e Capocotta (1987); nel Progetto-programma della Soprintendenza Archeologica di Ostia (1988) e nel Progetto Litorale (1982-1986) che fu avviato da Bernardo Rossi Doria, già assessore al Tevere e al Litorale nella giunta guidata da Luigi Petroselli. Dal maggio del 1996, con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del Decreto istitutivo, gli ambienti naturali, le aree di interesse storico archeologico e le aree agricole del Comune di Roma e del Comune di Fiumicino sono entrate a far parte della Riserva Naturale Statale Litorale Romano. Tutti insieme, progetti e atti amministrativi, hanno contribuito a costruire una visione potente e ambiziosa: un Parco archeologico-naturalistico del litorale di Roma che colleghi l'aeroporto di Fiumicino con la tenuta presidenziale di Castelporziano e

ricomponga in un insieme unitario le aree di pregio che si susseguono lungo l'antica direttrice della via Flavia/Severiana. Questa ricerca costituisce un approfondimento di quella visione ma assume però un punto di vista diverso che tiene realisticamente conto dell'evoluzione e delle trasformazioni del quadro territoriale e paesaggistico di quel settore urbano e delle possibili sinergie con altri temi di grande rilevanza, primi fra tutti la riorganizzazione del sistema infrastrutturale, la salvaguardia del contesto ambientale e naturalistico del Tevere e le nuove prospettive dell'agricoltura urbana.

Lo studio si inserisce infatti in un programma di ricerca pluriennale che ha per oggetto la *Coda della cometa* di Roma, la conurbazione lineare che si sviluppa lungo il corso inferiore del Tevere tra il Raccordo anulare e il mare¹. Come abbiamo avuto più volte modo di ricordare, la figura della *Coda della cometa* richiama un'immagine proposta alla metà degli anni '30 da Gustavo Giovannoni e poi sviluppata da Marcello Piacentini come struttura della Variante Generale del 1942 (mai approvata a causa della guerra). Dopo la decisione di realizzare il quartiere dell'Esposizione (l'E42, oggi EUR) nel quadrante meridionale della città, si decise infatti di avviare l'espansione di Roma in direzione del mare, modificando le previsioni del Piano Regolatore del 1931: un disegno che è stato in misura solo

Veduta aerea del Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale, nel tratto compreso tra Ostia Antica e Portus.

parziale recepito dal PRG del 1962, ma che negli anni successivi si è realizzato di fatto anche attraverso processi spontanei, in maniera cioè solo in parte dipendente dall'attuazione di Piani urbanistici.

È sufficiente un rapido sguardo su Google Earth per rendersene conto: oggi Roma ha la forma di una cometa con una lunga coda proiettata verso il mare e attestata su Ostia, sull'aeroporto Leonardo da Vinci e su Fiumicino. Questa coda racchiude un territorio che possiede peculiarità particolari e potenzialità che meritano grande attenzione perché è destinato a costituire il principale asse di sviluppo della città nella competizione urbana mondiale: comprende infatti l'hub internazionale dell'aeroporto di Fiumicino e il sistema portuale Ostia-Fiumicino-Civitavecchia, accessi a Roma dalle rotte di navigazione aerea e marina (fig. 51). È inciso inoltre da un forte fascio infrastrutturale della mobilità e da importanti infrastrutture per lo smaltimento dei rifiuti e il controllo dell'assetto idrologico e su di esso si sono insediate, in un continuo crescendo, funzioni di scala metropolitana. È una parte della città largamente pervasa dal fenomeno dello *sprawl*, ma conserva parchi e riserve naturali, aree agricole estese e importantissime per l'equilibrio ecologico della città. È infine un territorio che, nonostante la presenza del rilevante patrimonio archeologico e storico-architettonico che questo studio si propone di indagare, porta impressi in sé i segni della modernità legati agli interventi di bonifica degli anni '80 del XIX secolo e degli anni '20 e '30 del XX.

Su questo complesso ambito territoriale abbiamo sviluppato molti studi e numerose sperimentazioni di carattere progettuale attraverso seminari, workshop, conferenze e relazioni a convegni che sono confluite in pubblicazioni di vario genere tra le quali vogliamo ricordare il numero monografico della rivista "Rassegna di Architettura e Urbanistica" (141, 2013) che ha appunto per titolo *Roma. Visioni dalla Coda della cometa*.

In tutti questi contributi, il tema della valorizzazione del patrimonio archeologico, attraverso la sua riconnessione in un sistema unitario che lo renda leggibile come *struttura*, è sempre emerso come uno dei temi portanti della nuova figura territoriale che abbiamo chiamato *Coda della cometa*: questo studio costituisce uno specifico approfondimento a carattere interdisciplinare che riguarda uno dei tratti più labili del sistema, quello che attraversa l'Isola Sacra e interessa l'area di S. Ippolito, la necropoli di Portus, il tracciato della via Flavia sino al cosiddetto Trastevere ostiense, il settore di Ostia Antica realizzato sulla riva destra del ramo principale della foce del Tevere.

Va ricordato che, tra gli studi che stiamo sviluppando in questa fase delle nostre ricerche, quello di maggior rilievo fa capo ad un PRIN, un Programma di ricerca di interesse nazionale, che ha per titolo *RE-CYCLE ITALY. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio*. Le analisi, le strategie e il piano d'assetto che qui vengono illustrati risentono in maniera diretta di questa cornice concettuale poiché le tematiche del riciclo – dell'attribuire cioè *nuovi cicli di vita* a sistemi che abbiano esaurito per motivi diversi i loro caratteri originari – costituiscono un importante quadro di riferimento in considerazione del fatto che le condizioni generali della società impongono ormai di operare per ri-costruire più che per costruire, per ri-naturalizzare piuttosto che per urbanizzare, per definire, insomma, una concreta risposta della cultura visiva e progettuale al tema pressante della sostenibilità.

La tematica dell'*As found* (un termine coniato da Alison e Peter Smithson a metà degli anni '50) fa da cornice e da sfondo a questo progetto. *As found* è la capacità di guardare diversamente e dare nuovo significato a ciò che è ordinario, che attiene alla vita così com'è. È la capacità di progettare raccogliendo tracce e indizi, recuperando segni e significati che appartengono al quotidiano e al sentire comune:

è insomma la base teorica di un atteggiamento dialettico tra strumenti disciplinari e realtà che ben si adegua alla dimensione progettuale del paesaggio e alla tematica del riciclo.

Alla base delle nostre riflessioni c'è la considerazione che l'idea di *parco*, nei termini in cui questa figura urbana si è consolidata nella tradizione della cultura progettuale, debba essere ricondotta, nel caso oggetto dello studio, a quello, più aperto, di *sistema*. In particolare l'ipotesi della definizione di un'area non confinata ma controllata che riconnetta l'area di Portus con la sequenza delle ville di Castelporziano assumendo come spina il tracciato dell'antica via Severiana, deve essere coniugata con la molteplicità delle condizioni al contorno e attivare le necessarie relazioni con esse. La definizione stessa di "Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale" denota questa condizione di interazione tra sistemi e prefigura un'ipotesi di assetto adattiva, porosa e strutturata per parti. La sua specifica caratteristica è infatti quella di porre in stretto rapporto i siti archeologici con il sistema delle aree agricole, che li avvolgono lungo l'Isola Sacra, e con quello del bosco (la pineta di Castelfusano e la tenuta del Presidente) nel quale la via Severiana si immerge subito dopo Ostia Antica. Per questo il masterplan è contemporaneamente un'ipotesi di intervento sulle aree archeologiche e una proposta di assetto del paesaggio (fig. 62). Di qui la composizione multidisciplinare del gruppo di ricerca, l'interscalarità delle strategie e la struttura stessa di questo libro.

Il nostro concetto di *sistema* fa riferimento anche ad una strategia "dal basso", che tende a ribaltare le consuetudini delle grandi opere che si attuano – magari per fasi temporalmente distinte – attraverso un progetto capace di prefigurare in maniera assertiva l'esito degli interventi. Nella nostra idea, invece, si tratta di azioni strategiche distinte e negoziali che tendono ad incardinare il sistema stesso sugli elementi fisici e umani già esistenti sul

territorio, potenziandone le relazioni e inserendoli in un nuovo assetto organico, limitando quindi al massimo l'immissione di elementi nuovi.

Temi chiave di un sistema di questo genere, che ha un andamento decisamente lineare (è lungo potenzialmente più di 10 chilometri), sono quelli dell'accessibilità e della percorribilità. Entrambi sono attentamente analizzati e sono quindi nodi importanti del sistema. Si basano sull'idea di privilegiare la mobilità su ferro per quanto riguarda la dimensione territoriale e la cosiddetta mobilità dolce (soprattutto in bicicletta) per gli spostamenti locali (figg. 59, 61). La strategia di fondo è quella di trasformare la ferrovia Roma-Lido in una linea della metropolitana, come per altro prevede il PRG del 2008, con stazioni più ravvicinate e cadenze più frequenti dei convogli e di pensare le nuove stazioni come stazioni-ponte, capaci di collegare gli insediamenti che si trovano sulla destra della ferrovia con quelli che sono sulla sinistra e che oggi soffrono di una notevole difficoltà di collegamento.

Le stazioni-ponte sono pensate come veri e propri nodi di scambio gomma-ferro e bicicletta-ferro e poste quindi in stretta connessione con la rete della mobilità dolce. Nodi principali di accesso al Sistema archeologico sono quindi, da una parte, la nuova stazione-ponte di Ostia Antica e, sull'altro versante, la nuova stazione di Porto, collocata su una nuova linea tramviaria a valle della grande curva che la FR1 Orte-Fiumicino aeroporto compie per raggiungere la quota della stazione dell'aeroporto Leonardo da Vinci.

Note

1. Cfr. www.codadellacometa.it.

Archeologia



Necropoli di Portus.

IL PROGETTO DI ARCHITETTURA TRA TESTI ARCHEOLOGICI E RISCRITTURE ANALOGICHE

Lina Malfona

Se da un lato le logiche della competitività globale inducono grandi città, come le metropoli dell'Est, ad attuare operazioni sistematiche quanto arbitrarie di demolizione e ricostruzione¹, dall'altro la convinzione, radicata in Occidente, che nulla si possa più fare, se non trasformare ciò che il passato ci ha tramandato, determina la sostituzione del concetto di durata con le pratiche di recupero, riuso, riciclo.

Questi due atteggiamenti opposti e radicali – ricostruzione da un lato e riciclo dall'altro – animano il dibattito sulle nuove traiettorie che la città contemporanea dovrà perseguire, una città comunque disfatta, sfinita da una profonda crisi economica, dilaniata, almeno quella italiana, da un abusivismo *congenito*, causato anche da una *macchina normativa* cieca, fondamentalista, paradossale.

Alla città italiana, dunque, non rimane che sondare alcune possibili vie: *rammendare* le periferie, secondo le nobili prescrizioni consegnate alle giovani leve dall'*archistar* Renzo Piano, tanto distanti però dal suo mondo progettuale; *tutelare* quei territori fragili che si trovano in stato di rovina, e non si tratta solo di *rovina* archeologica, ma di una più estesa condizione rovinosa di degrado, violenza, abuso e indifferenza che investe, come un tarlo, il corpo della città; infine *riciclare* i luoghi dell'abbandono, nuovi monumenti di un tempo non del tutto passato.

Anche queste azioni però sono da sottoporre al vaglio, essendo dettate sempre più di frequente da un modo di procedere che quasi volontariamente rinuncia al progetto, nascondendosi dietro “buone pratiche” di gestione del territorio, visioni paesaggistiche prive di consistenza critica o, al contrario, *mosse* progettuali eccessivamente autoriali e autocelebrative su *ruineri urbani* ormai logori. Alla luce di una situazione determinata da posizioni così contraddittorie, come si configura il rapporto tra il progetto di architettura e l'archeologia? E soprattutto, essendo la città stessa un *testo archeologico*, come produrre innovazione all'interno di un'operazione di *risrittura analogica*?

Il ruolo dell'archeologia nel progetto urbano.

Oggetto d'indagine dell'archeologia, la *rovina* – che rappresenta una sorta di materializzazione della memoria², costituendo un'*impronta* del passato, un monumento sospeso tra presenza e assenza – potrebbe divenire oggi un'icona del luogo e del tempo presente, un sistema identitario che si oppone a quello spaesamento indotto dai processi di globalizzazione. Ma affinché il paesaggio diventi, come sostiene Vittorio Gregotti, “materiale operabile ed elemento dialettico”³ è necessario che alla memoria collettiva si aggiungano quegli “sforzi

dell'immaginazione"⁴, che si esplicano e si realizzano per mezzo delle opere, attraverso un progetto. In questo senso, tramite l'analisi e la conseguente *ri-fondazione* del concetto di rovina si potrebbero delineare nuovi modi di operare sul passato. Malgrado la rovina sia stata intesa spesso come il luogo del sublime, basti pensare alle incisioni di Piranesi, sospese tra dismisura, instabilità e magnificenza, la sua etimologia indica scissione e separazione, come se il rudere esprimesse col suo corpo squarciato l'immagine più cruda del *frammento*. Questa straziante lacerazione sembra essere il carattere che meglio rappresenta il nostro tempo, le sue contraddizioni, l'assenza di certezze, la solitudine.

Ma la rovina si fa anche metafora di quella volontà di *distruggere* per rigenerare, di *decostruire* per svelare i congegni che sottendono alla forma, e ancora, di quella possibilità di *sezionare* per conoscere, di *ri-creare* l'opera attraverso la sua interpretazione critica. È possibile riscontrare tali meccanismi ermeneutici nei sonetti su Roma di Joachim Du Bellay, dove la città si consuma in un eterno bruciare e risorgere dalle sue ceneri, perché essa è "preda del tempo, che consuma ogni cosa"⁵. Negli *splitting* di Gordon Matta-Clark, invece, è possibile percepire quella volontaria, e quasi provocatoria, decostruzione dell'opera che la rende rovina contemporanea, squarciandola, dissezionandola come in un *rito* autoptico. Operazione che, a ben vedere, replica quel laboratorio di conoscenza instaurato da Leonardo attraverso lo studio dei cadaveri. Si pensi poi alle tante sezioni di edifici, vere e proprie TAC, messe in mostra dal deperimento dell'architettura in rovina – dalla basilica di Massenzio alle Terme romane – ma anche a quelle architetture progettate già in forma di rovina, come la *Casa-colonna* di François Racine de Monville (1776-89), la *Bank of England as a Ruin*, rappresentata da Joseph Michael Gandy per John Soane (1830), e il Progetto di *runderizzazione* dell'Altare della Patria di Ludovico Quaroni e Carolina

Vaccaro (1985). La rovina è stata anche il luogo della reinvenzione, basti pensare alle ricostruzioni critiche o immaginifiche di assetti architettonici, urbani e paesaggistici originari, dalla villa Tusca al *Laurentinum* di Schinkel. Lo stesso *Laurentinum* è stato reinterpretato da Leon Krier come un presidio fortificato su un'altura, compendio postmoderno di un'acropoli, un borgo medievale, una città rinascimentale.

Premesso che il concetto di archeologia si è notevolmente ampliato rispetto alle riflessioni di Riegl, Benjamin, Simmel, Augé⁶, è necessario fare riferimento a un'idea di rovina che va oltre la definizione di *testo archeologico* (inteso come preesistenza di pregio, patrimonio storico-culturale, *tesoro* da custodire) e che si estende alla possibilità di *riabitarla*⁷. Tale accezione del termine rovina fa riferimento a tutto ciò che proviene dal passato senza conservare l'aura del monumento ma solo il suo valore testimoniale, che è indipendente dalla datazione temporale. D'altra parte, anche il significato stesso del termine *monumento* è variato, tendendo a identificare luoghi di particolare valore o interesse, non per forza dotati di un senso "storico" del passato. Oggi la rovina è intesa anche come *scarto*, si pensi alle rovine contemporanee di fabbricati dismessi o alle macerie dei teatri di guerra⁸, presenze ingombranti, analoghe agli stracci che affiancavano la Venere di Pistoletto (1976), immagine di una purezza classica ormai persa.

Sono diventate a pieno titolo rovine anche le archeologie industriali, edifici abbandonati che si decide di recuperare attribuendo loro una nuova funzione e una nuova "veste" formale. Sono rovine anche le aree industriali non più in funzione, come quelle che popolavano la Rust Belt americana, quella *cintura della ruggine* costituita da *shrinking cities*, città che decrescono, come Youngstone, Detroit, Buffalo e Baltimore⁹.

Si pensi poi anche a quelle *città in forma di rovina*, come i centri storici ormai abbandonati di Matera

o Civita di Bagnoregio e i teatri di disastri come L'Aquila o la Beirut fotografata da Basilico. Sono *città-rovine* anche le metropoli post-apocalittiche che popolano *cult movie* come *Sin City*¹⁰, o l'isola abbandonata di Hashima, nell'arcipelago giapponese, la cui immagine spettrale è stata sapientemente utilizzata nel film *Skyfall*¹¹; infine quelle opere d'arte di Isaac Cordal¹², che fanno riflettere sul paesaggio archeologico come installazione. E analogamente alla forza del terremoto che ha distrutto i templi di Selinunte e Segesta, dove le colonne sono crollate scomponendosi come Lego in conci cilindrici¹³, l'opera *Exegi Monumentum Aere Perennius* (1988) di Anne e Patrick Poirier immobilizza l'immagine dinamica della caduta, attribuendole il senso più profondo della rovina.

Si pensi poi al concetto di *relitto* (da *relictus*, ciò che è stato lasciato o che è rimasto e che sopravvive al tempo in forme isolate), posto al centro dell'attenzione a causa degli accadimenti legati al naufragio della Costa Concordia, gigantesco mammifero da dissezionare, arenatosi di fronte all'Isola del Giglio.

Se il processo di *de-sacralizzazione* della rovina – che si è progressivamente affrancata dal concetto, secondo alcuni ormai inoperabile, di *monumento* – ha consentito una maggiore libertà nel rapportarsi al passato (che corrisponde a un atteggiamento più aperto verso la tradizione e la storia), in architettura tutto ciò ha stimolato diverse modalità di rapportarsi alla rovina, al residuo, allo scarto.

Nei casi peggiori tale apertura del progetto ha generato *architetture-surrogato*, che evidenziano problemi di dialogo con le preesistenze: il risultato è la comparsa di architetture stridenti o completamente mute, che sfruttano tali occasioni ormai rare come esibizioni di talento. Nei casi migliori, quando opera in presenza di *archeologie*, il progetto di architettura si configura come un momento di riflessione, una pausa di meditazione sulle logiche con cui la città si costruisce, una momentanea sospensione dell'azione

di trasformazione, quasi un ravvedimento di tale azione. Questa condizione non comporta però né un arresto dell'azione progettuale né un cedimento della capacità di *visione* ma ristabilisce verso la città quella sapiente *distanza critica* che mette in evidenza il processo più che il risultato dell'operazione. Si ritiene che l'archeologia faccia emergere al contempo permanenze e discontinuità dell'orditura della città, costanti e variabili che il progetto dovrebbe interpretare. Ricerca e ricostruzione di relazioni perdute, l'archeologia conferisce ai frammenti del passato un livello superiore e più profondo, dato dalla loro reciproca dipendenza spazio-temporale. Il progetto di architettura non opera mai sulla *tabula rasa*, essendo possibile *ri-leggere* la città stessa come un complesso sistema di preesistenze. Tuttavia nel *progetto di archeologia* si può rintracciare quel valore aggiunto che consiste nel riconoscimento delle preesistenze come espressione del patrimonio collettivo, come *bene comune*¹⁴. L'archeologia, quindi, non dovrebbe essere considerata una limitazione ma una possibilità, una spinta al radicamento, una precisa volontà del progetto del nuovo di *appartenere* al luogo, di interrogarsi sul tema dell'*origine*. Ciò permette di assumere la *lentezza* del procedere come carattere precipuo di tale progetto. Al fine di costruire un dialogo operante con l'architettura, si ritiene che la disciplina archeologica debba essere considerata un sapere contemporaneo¹⁵, poiché essa viene percepita e vissuta da chi guarda al passato nel tempo presente, ponendosi il problema di come conservarlo, valorizzarlo, tramandarlo.

Il progetto di architettura si rapporta all'archeologia cercando sempre di risolvere un conflitto spazio-temporale con ciò che già esiste, occupa uno spazio ed è irremovibile. Ma a ben vedere, ogni progetto interviene su un contesto *pre-definito* e si configura, quindi, come una *riscrittura analogica*. Si può dire, dunque, che la città stessa ha una dimensione archeologica, visto che si costruisce per

stratificazioni verticali e anche sul piano orizzontale è composta da frammenti che collidono. Quando si progetta in presenza di testimonianze archeologiche, quindi, non si fa altro che proseguire una sequenza temporale costruendo il progetto, al solito, o per concatenazione o per giustapposizione. Tuttavia, quando si progetta un parco, la dimensione archeologica del progetto diventa il tema. I resti del passato non assumono solo il ruolo di sfondo ma divengono essi stessi il soggetto dell'operazione. In questo senso, l'archeologia può essere per il progetto una suggestione, declinata attraverso il tema dello scavo, dell'assenza, del vuoto, dell'incisione, come nel progetto di Pikionis¹⁶ per la sistemazione dell'area archeologica intorno all'Acropoli di Atene, una raffinata opera di paesaggio – intesa come ritrovamento, riscoperta – che interpreta lo spirito classico in maniera quasi *cezanniana*. L'archeologia può anche figurare nel progetto attraverso i temi del labirinto, del paesaggio sotterraneo, sommerso, stratificato, come nelle opere di Carlo Scarpa, Peter Eisenman, Franco Purini. Nel progetto per la sistemazione dei ruderi del porto Romano di Testaccio di Purini-Thermes, in particolare, l'antico presuppone l'esistenza di un'impenetrabile soglia di indecifrabilità che rende possibile solo la memoria. Qui la rovina viene innalzata a una dimensione pre-testuale, mettendo in luce un *paesaggio originario* di cui il progetto *misura* la distanza. L'archeologia può essere anche visione onirica e paesaggio straniante, come nei lavori di Costantino Dardi e Aldo Rossi. Quest'ultimo, ad esempio, nei disegni per la ricostruzione delle Terme Antoniniane e dell'antico Acquedotto per la mostra *Roma Interrotta*, recide i legami col passato creando spazi fuori dal tempo, analogamente a Piranesi che riproduce un'immagine di Roma fatta di edifici di invenzione e a Gabriele Basilico che ricolloca residui dell'età industriale nel paesaggio postmoderno. L'archeologia può assumere anche una dimensione scientifico-razionale, come nei rilievi di Ciriaco

D'Ancona, Palladio, Choicy; può accostarsi all'idea di un moderno eclettismo, come nelle architetture di Tomaso Buzzi e Armando Brasini, nei quadri di Piranesi, Canaletto, Cockerell (*The Professor's Dream*, 1848); può intravedersi nell'accumulo di oggetti dei quadri di Giovanni Paolo Pannini (*Galleria con vedute di Roma antica*, 1755), nei teatri della memoria di De Chirico (*L'archeologo*, 1926-27; *Gli archeologi*, 1966), nei grovigli di oggetti di Savinio (*La cité des promesses*, 1928), che rimandano alle città stratificate e a un'idea di collezionismo surreale e fiabesco. Infine l'idea di archeologia può incontrarsi anche in quelle opere moderne legate alle pratiche del collage, del bricolage, del fotomontaggio, basti pensare ai lavori di Alighiero Boetti, Louise Nevelson, Joseph Cornell, Arman, Michael Mapes, Tony Cragg. Ma se è vero che non c'è una sola modalità di rapportarsi alle preesistenze e che non esiste una specifica "architettura per l'archeologia", risulta interessante analizzare quei casi in cui il progettista si imbatte, quasi casualmente, in rinvenimenti archeologici, per scoprire che spesso l'azione progettuale su di essi non varia in modo consistente, nel senso che il segno e il carattere del progetto rimangono immutati.

Si pensi al programma di riqualificazione del centro abitato di Monte Carasso di Luigi Snozzi, un *progetto di lettura* del sito, atto a far emergere i nodi attorno ai quali strutturare la trasformazione. Tali nodi urbani, formalmente compiuti e interrelati alle preesistenze, si comportano come magneti, capaci di introiettare nella propria massa muraria i servizi necessari alla città e *progettare il vuoto* dello spazio aperto. Nel cambio di destinazione dell'antico convento in scuola elementare, come negli altri interventi a Monte Carasso, si riconosce un *progetto archeologico* che vuole mettere a sistema manufatti di epoche differenti, connettere – anche solo a livello visivo – elementi rigorosamente costruiti ma volontariamente disseminati nel tessuto urbano. E nel momento in cui i resti del convento medievale vengono alla luce, la

nuova ala del monastero diventa un'unica campata, lunga venti metri, che lascia spazio alla piccola area archeologica ricavata al di sotto di essa, che, senza turbare il progetto, convive con esso in un confronto, per così dire, senza tempo.

Altri progetti che si propongono in partenza di avviare un rapporto intenso con l'archeologia appaiono, paradossalmente, di maggiore impatto figurativo, riuscendo così a risolvere anche problemi di inserimento urbano. L'intervento di Alvaro Siza per la riconfigurazione di piazza Municipio a Napoli, a seguito della costruzione della metropolitana e della scoperta dell'antico porto con la cittadella aragonese intorno al Maschio Angioino, è una copertura forata, *macchina del tempo* che apre interessanti squarci sul passato. Analogamente a quanto avviene per i resti della città romana di Toledo, dove Francesco Venezia propone una copertura kahniiana per il museo della stratigrafia storica. Ma si pensi anche a quelle *piazze archeologiche*, come il progetto per la sistemazione dei Fori Imperiali di Roma di Raffaele Panella o il progetto per l'area archeologica sulla collina del Castello di São Jorge a Praça Nova (Lisbona) di Carrilho Da Graça. Si pensi ancora alla ricostruzione del Giardino Romano sul Campidoglio di Carlo Aymonino, che involucra i ruderi, analogamente all'operazione svolta da Peter Zumthor per le strutture di protezione dell'insediamento romano di Coira, un paesaggio mistico, diafano, al limite dell'astrazione.

Proposte per un parco archeologico

contemporaneo. Probabilmente il perdurare del modello del parco archeologico come luogo cintato deriva da una certa ambiguità di senso che tende a identificarlo con "l'area archeologica", quell'ambito definito da precise norme, perimetrato, protetto. Nel passato, l'area archeologica ha avuto il ruolo di custodire il *patrimonio*, inteso come "bene ereditario originario"¹⁷ e, più in generale, quei *beni comuni*

che costituiscono per la collettività una sorta di *plusvalore urbano*.

Per "parco archeologico" si intende invece un insieme costituito dalla compresenza di uno o più siti, spesso molto estesi sul territorio, distribuiti in un paesaggio naturale da preservare. Affinché si possa parlare di parco archeologico, però, si ritiene che queste due componenti debbano essere legate da un'azione antropica di tutela, cura, e soprattutto interpretazione dell'antico, da attuarsi sempre attraverso un progetto.

Tale progetto dovrebbe coraggiosamente svincolarsi da una concezione meramente tipologica, per integrare la dimensione mnemonica del *parco romantico* con quella museale, per contaminarsi con le logiche del *parco urbano*, patrimonio della società, con elementi tratti dal *parco per divertimenti*, con servizi legati all'ecologia e alla sostenibilità ambientale¹⁸, con le innovazioni legate ai *parchi scientifico-tecnologici*.

Si pensi all'esempio fornito da parchi urbani come quello di Lubiana, dove la trasformazione dell'antico sito in parco ha favorito l'integrazione tra il patrimonio culturale e la vita della città. Qui l'antica *Aemona*, città romana dal tracciato ippodamico, affiora dalla città moderna attraverso porte e quinte urbane che diventano l'accesso alla città sotterranea. Anche a Merida, la città antica al di sotto di quella contemporanea emerge solo in alcuni punti ed è valorizzata attraverso interventi minimi. Si pensi alla riqualificazione del Tempio di Diana, attorno al quale José María Sánchez García ha innalzato un *edificio-muro* che diventa il luogo dei punti di osservazione privilegiati verso l'antico. L'*uso sociale* del monumento può essere considerato come una delle possibili modalità di rapportarsi all'antico: esso può essere integrato nelle attività della città e nei suoi riti, come le cerimonie religiose, o essere *riusato* per accogliere festival e concerti.

Un altro riferimento utile per la progettazione di tali sistemi può essere rintracciato nel potenziale

immaginario fornito dagli *energy park*, intesi come spazi prevalentemente spogli, dove solo pochi edifici bilanciano l'orizzontalità di campi coltivati, suoli modellati plasticamente, boschi, distese d'acqua, *coltivazioni fotovoltaiche*. Una delle idee suggerite da tali progetti è quella di dar vita a un parco che sappia fondere l'estetica delle nuove tecnologie, connessa appunto al tema della grande *fabbrica verde*, macchina urbana di produzione e progresso, con la funzione sociale-aggregativa delle ville storiche di Roma. I riferimenti più diretti, dunque, non sono semplicemente quelli legati alle pratiche di progettazione *eco-tech* ma a quei progetti esemplari come Villa Adriana, le Saline di Chaux di Ledoux, la *Ville industrielle* di Garnier, l'*Usine Verte* di Le Corbusier.

Un'altra tipologia da cui trarre ispirazione è quella del *parco-spettacolo* che, affondando le radici nel modello del parco barocco, diventa nella contemporaneità parco per divertimenti, assumendo morfologie differenti, dal parco acquatico al luna-park. Si pensi al progetto di Maxwan Architects (Kiev, 2011) composto da una serie di *parchi nel parco* che generano un assetto frammentario all'interno di un'unica struttura organizzativa. Tale struttura già prefigura la possibilità del parco di implementarsi nel tempo, facendo coesistere passato, presente e futuro. Il progetto, che instaura un dialogo effervescente tra l'archeologia, la natura, la presenza del fiume, dell'intorno urbano e dell'elemento tecnologico, si è rivelato un valido riferimento per la progettazione del Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale, oggetto di questo lavoro (fig. 62). Nella sua planimetria convivono infatti, con le dovute separazioni, piazze urbane con orti e sentieri naturali. Anche i parchi delle sculture offrono un territorio fertile di ispirazione per ripensare il rapporto tra il progetto di architettura e le preesistenze. I progetti di Isamu Noguchi, ad esempio, riflettono sul territorio della scultura, sui luoghi del gioco e sul tema del paesaggio,

e sull'architettura. Innanzitutto ponendosi il problema del margine di tali parchi-giardino: esso non è mai un bordo *cintato* ma viene delineato attraverso pieghe del terreno, scalinate, anfiteatri. Anche gli elementi dello spazio ludico e quelli destinati all'esercizio fisico vengono *ri-fondati*: essi sono sottoposti a reinterpretazione e immersi in un'atmosfera senza tempo, astratta come l'opera di Costantin Brancusi, concettuale come quella di Sol LeWitt, grafica e sociale come l'arte di Munari, enigmatica e surrealista come i lavori di Dalí, Miró, Tanguy.

Appare interessante ricordare anche altre esperienze in cui l'arte contemporanea scatena fecondi conflitti con l'antico: l'opera del maestro Mauro Staccioli nel Parco di *Scolacium* a Roccelletta di Borgia, di Igor Mitoraj nella Valle dei Templi di Agrigento, di Kengiro Azuma a Matera, artisti capaci di innescare dirompenti cortocircuiti temporali tra passato e presente, sospinti dalla forza ineludibile del luogo. Da tali riflessioni, sembrerebbe che il parco contemporaneo – inteso come *sistema* – stia acquisendo una condizione composita, configurandosi come uno spazio dalle valenze extra-archeologiche. Si avverte infatti la necessità che tale sistema contenga al suo interno funzioni *altre*, più legate al territorio e alla vita urbana della città. In tal senso, il progetto del Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale è inteso anche come una più generale azione di trasformazione territoriale, tale da coinvolgere l'intera porzione di città legata al mare. Esso ha tutte le potenzialità per divenire il progetto di una *città-parco* che incorpora i caratteri della *riserva* archeologica, dell'oasi naturalistica, del polo eco-tecnologico e della città agricola.

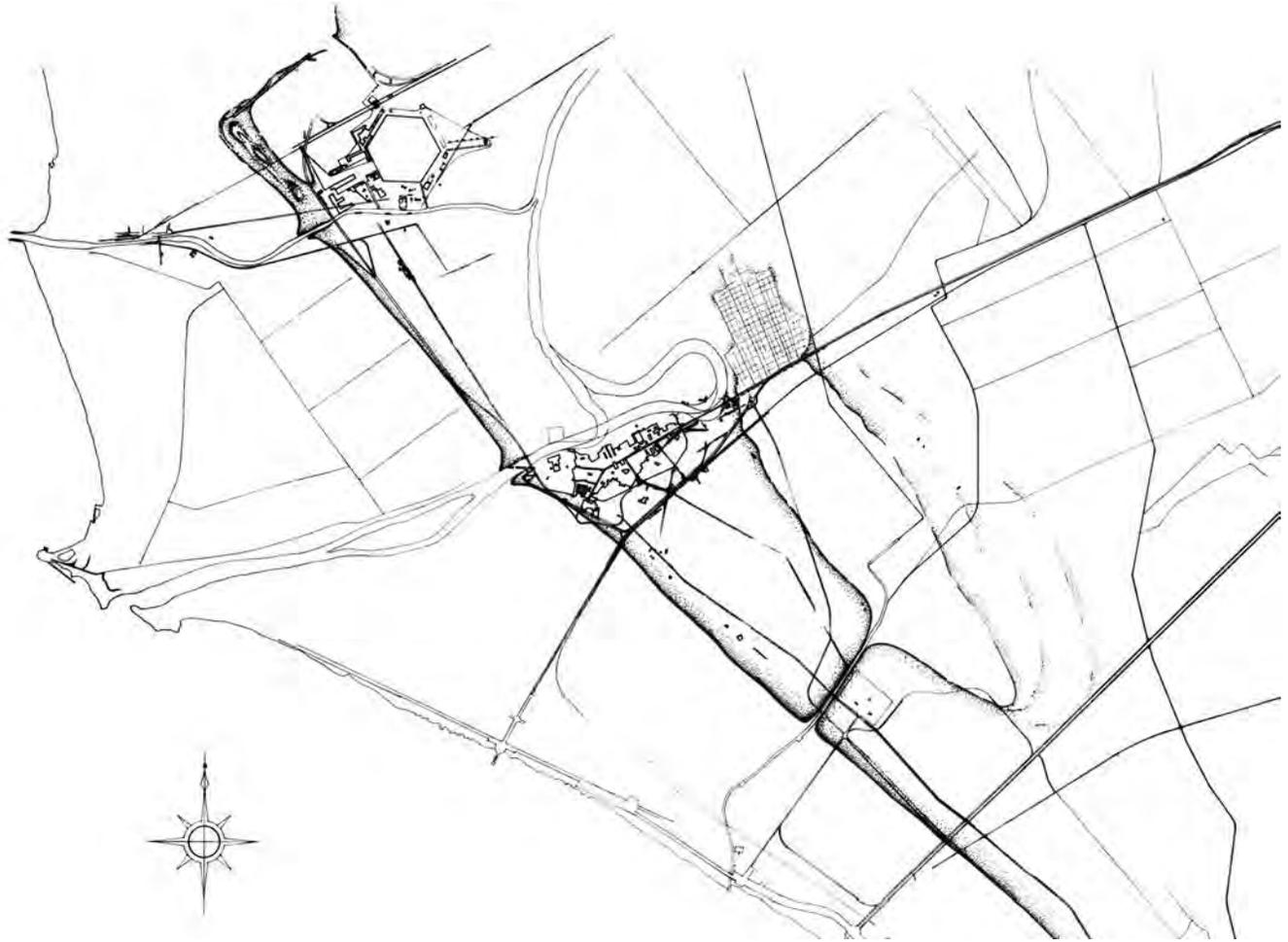
A differenza di Ostia antica, modello di *parco romantico* immerso nel verde, gli esempi succitati dimostrano come l'area archeologica, una volta studiata, vada restituita alla città. Forse solo sviluppando quella capacità di *dimenticare*, più coraggiosa ma sicuramente più difficile da attuarsi

rispetto alla capacità di ricordare, si matura quel distacco dalle cose che permette di *ri-leggere* l'antico, integrandolo nel nuovo, per offrirgli la possibilità di tornare a vivere ancora.

Note

1. Si pensi al film *Still Life* di Jia Zhang-Ke, Leone d'Oro alla Mostra del Cinema di Venezia nel 2006, che narra del progressivo smantellamento di numerosi centri urbani cinesi a seguito della realizzazione di una diga.
2. La memoria stessa appare come un *concetto materializzato*. Per Aristotele, essa era un'impronta contratta, sintetica e riassuntiva della conoscenza passata; nella *Recherche* di Proust assumeva il carattere "dell'immenso edificio del ricordo". Cfr. voce *Memoria*, in AA. VV., *Enciclopedia Filosofica*, Bompiani, Torino 2006, vol. 7, pp. 7236-39; G. Froio, *La componente archeologica nel progetto moderno*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2013, pp. 24-29.
3. V. Gregotti, *Il territorio dell'architettura*, Feltrinelli, Roma 2008 (1 ed. 1966), p. 72.
4. Ivi, p. 61.
5. F. Tucci (a cura di), J. Du Bellay, *Le antichità di Roma*, Carocci, Roma 2005, p. 53.
6. A. Riegl, *Il culto moderno dei monumenti. Il suo carattere e i suoi inizi*, a cura di S. Scarocchia, Nuova Alfa, Bologna 1990; W. Benjamin, *Angelus Novus. Tesi di filosofia della storia*, a cura di R. Solmi, Einaudi, Torino 1962; G. Simmel, *La rovina*, trad. it. di G. Carchia, "Rivista di estetica", 8, XXI, 1981; M. Augé, *Rovine e macerie. Il senso del tempo*, Bollati Boringhieri, Torino 2004.
7. L. Malfona, *Abitare le rovine*, in S. Marini, V. Santangelo (a cura di), *Re-cycle Italy. Viaggio in Italia*, vol. 3, Aracne, Roma 2013, pp. 160-163.
8. A. Ferlenga, *Riusi bellici, le molte vite di un campo di battaglia*, in S. Marini, V. Santangelo (a cura di), *Re-cycle Italy*, cit., pp. 136-141.
9. Quello di Youngstown, antica e scintillante vetrina del capitalismo industriale, del cosmopolitismo e dello spirito New Deal, è un caso esemplare del declino delle città della Rust Belt americana, sottoposte a un'emigrazione verso la Sun Belt (la cintura del sole che comprende California, Florida e Texas e che costituisce la vetrina tecnologica degli Stati Uniti). La chiusura delle acciaierie, punto di forza per tali centri, ha generato la fuga dalla città e l'abbandono degli immobili che, cari da mantenere, erano stati rasi al suolo. Di queste città, divenute oggi tra le più povere d'America, non rimane che il loro *corpo tragico*, cosparso di lacerazioni, incendi, lotti abbandonati e ruderi di abitazioni in disfacimento. Cfr. A. Coppola, *Apocalypse Town*, Laterza, Roma-Bari 2012.
10. *Sin City* è un film del 2005, diretto da Robert Rodriguez, Frank Miller e Quentin Tarantino.
11. *Skyfall* è un film del 2012 di Sam Mendes, il ventitreesimo della serie di 007.
12. Si pensi all'installazione *Follow the leaders*, realizzata a Nantes da Isaac Cordal nel 2013. Metafora della crisi del capitalismo e dei suoi effetti collaterali, essa occupa uno spazio di 20 x 18 m ed è composta da oltre 2.000 pezzi, tra cui: edifici di cemento e lampioni, figurine e ghiaia di edifici demoliti in città.

13. Cfr. F. Zagari, *Paesaggio con covoni di grano e luna nascente*, in A. Capuano, O. Carpenzano, F. Toppetti (a cura di), *Il parco e la città. Il territorio storico dell'Appia nel futuro di Roma*, Quodlibet, Macerata 2013, pp. 187-190.
14. Cfr. N. Merriman, *Public Archaeology*, Routledge, London-New York 2004; AA. VV., *Tempo di beni comuni. Studi multidisciplinari*, Ediesse, Roma 2013.
15. Se secondo Luca Basso Peressut si può parlare di *archeologia del presente*, secondo Franco Purini l'archeologia è la "forma simbolica della nostra coscienza del presente". Cfr. L. Basso Peressut, *Archeologia/Archeologie: identità e rappresentazioni museografiche*, in M. Vaudetti, V. Minucciani, S. Canepa (a cura di), *The Archaeological Musealization*, Allemandi & C., Torino 2012, pp. 168-175; F. Purini, *Paesaggio, paesaggio dell'Appia, Parco dell'Appia*, in A. Capuano, O. Carpenzano, F. Toppetti (a cura di), *Il parco e la città*, cit., p. 148; F. Purini, *Tre forme dell'antico*, in F. Moschini, G. Neri (a cura di), *Dal Progetto. Scritti teorici di Franco Purini 1966-1991*, Kappa, Roma 1992.
16. D. Pikiionis, *Discorso in difesa del paesaggio*, in A. Ferlenga, *Dimitris Pikiionis. 1887-1968*, Electa, Milano 1999.
17. L. Basso Peressut, *Archeologia/Archeologie: identità e rappresentazioni museografiche*, cit.
18. Infatti, un parco archeologico dovrebbe essere anche in grado di autorigenerarsi, dotandosi di congegni per la produzione di energia alternativa. In tal modo l'archeologia, la natura e l'architettura troverebbero la giusta integrazione con la tecnologia, l'economia e l'ecologia.



SITI ARCHEOLOGICI IN RETE. UNA ANALISI COMPARATA PER LA CREAZIONE DI UN SISTEMA CULTURALE INTEGRATO

Alessandra Capanna

Come Beni Culturali, il museo e il parco archeologico non hanno avuto un riconoscimento istituzionale da parte dello Stato fino all'emanazione del decreto-legge 42/2004, il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio noto come "Codice Urbani". Non vi è infatti traccia di esso né nelle leggi fondative del 1939, né nel DPR 805/1975 che istituiva formalmente il Ministero dei Beni Culturali e Ambientali¹. Strettamente collegati alle competenze delle Soprintendenze Archeologiche locali insieme agli scavi, i grandi sistemi archeologici, beni culturali per antonomasia, perché coniugano valori artistici e naturalistici, si pongono proprio per questo in una terra di mezzo tra valorizzazione del patrimonio storico e tutela dell'ambiente, coinvolgendo istituzioni diverse, con interessi complementari relativamente alla gestione del territorio e del suo pregio. Secondo il decreto Urbani dunque, vero riferimento legislativo che attribuisce al Ministero per i Beni e le Attività Culturali il compito di tutelare, conservare e valorizzare il patrimonio culturale del nostro Paese, i parchi archeologici e culturali sono zone da destinare nella loro globalità alla fruizione collettiva con la finalità di potenziare e consolidare l'identità della comunità locale e dei luoghi. Il decreto, all'articolo 101, lettera e), definisce il parco archeologico "un ambito territoriale caratterizzato da importanti evidenze

archeologiche e dalla compresenza di valori storici, paesaggistici o ambientali, attrezzato come museo all'aperto". Il bene archeologico quindi è imprescindibile dal contesto paesaggistico. Il parco-museo archeologico, perfettamente coerente con la definizione generale di base del museo, come si apprende dalla filosofia della legge del 1939, è struttura che custodisce oggetti provenienti dall'antichità, in attesa o già oggetto di operazioni di restauro. Analogamente, come sistema territoriale è oggetto esso stesso di tutte queste azioni, imponendo al fenomeno un carattere di interscalarità, o meglio ancora di a-scalarità che fonde la tutela del paesaggio naturale, di quello storico, di quello culturale, dalla dimensione minuta del reperto a quella estesa dell'ambiente. Il parco archeologico non è un semplice oggetto proveniente dal passato, né un edificio di cui preservare le caratteristiche storiche; non è una città da pianificare e tutelare; non è semplicemente un parco; è un bene storico-paesaggistico che tutte queste cose contiene contemporaneamente e alimenta.

Partendo quindi dal concetto di valorizzazione di un patrimonio che al contempo richiede costi e tempi di gestione, in questa riflessione sul carattere dell'organismo, associando il comma del Decreto Urbani e la definizione generale del

P. Fidenzoni, E. Gusmano,
Carta del Lido di Roma antica,
1968.

museo, si concepisce il parco archeologico come *museo diffuso sul territorio*, ovvero una rete di siti per attivare la memoria del territorio attraverso il progetto di architettura. In questa ottica si adotta una sorta di prospettiva inversa, quella che attraverso l'istituzione del parco archeologico e delle sue strutture integrate, perviene alla valorizzazione del sito, attivando buone pratiche che dall'uso diversificato dei siti producano risorse da impiegare per la tutela e la valorizzazione.

L'attività di ricerca e di musealizzazione del patrimonio archeologico, che certamente prevede anche l'organizzazione dei parchi archeologici, era già prevista dalla Carta di Atene del 1931, primo e importantissimo documento di una lunga serie che ha portato alla definizione della Convenzione per la Protezione del Patrimonio Archeologico Europeo a La Valletta, il 16 gennaio 1992.

Il quadro normativo molto articolato, che cerca di eliminare le contraddizioni in ambito internazionale, ha consentito di inquadrare principi internazionali da applicare in materia di scavi archeologici, adottati dall'UNESCO nel 1956 e di realizzare un panorama composito di possibili soluzioni organizzative sotto l'egida dell'Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Educazione, la Scienza e la Cultura. Patrimonio dell'umanità sono stati dichiarati 1007 siti di cui 779 culturali, 197 siti naturali e 31 siti misti². Tra questi, per alcuni sistemi che uniscono valori storici e ambientali, si è già provveduto alla creazione di centri paesaggistico-archeologici come per Saalburg in Assia (figg. 5, 8), l'Archéodrome de Bourgogne, il Parco nazionale del Qumran presso il Mar Morto, il Parco nazionale del Peak District nel Regno Unito, il Centro Archeologico Europeo di Bibracte e in Italia la rete museale e naturale Belicina.

Ciascuno degli esempi citati non è confrontabile con gli altri, proprio per le singolari caratteristiche che ne fanno patrimonio unico, di conseguenza le

decisioni, istitutive e programmatiche, evidenziano la necessità di valorizzarne l'unicità e metterla a sistema con le altre. Singolari e mirate saranno quindi anche le azioni progettuali il cui obiettivo comune dovrà essere quello di rendere fruibile il Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale, per preservarne la memoria in una forma attiva, rifiutando un modello di tutela perseguita attraverso la conservazione che temendo il consumo e la perdita del bene se aperto al pubblico, ne impedisce l'accesso.

Il parco come bene culturale e la tutela del patrimonio archeologico come volano per la salvaguardia dell'ambiente attraverso il suo uso rappresentano un loop virtuoso che ha come conseguenza naturale la concezione di una rete di parchi archeologici, connessi sia fisicamente che virtualmente attraverso azioni progettuali che sfruttino le potenzialità dell'Information Technology. La prefigurazione di un progetto di parco-museo diffuso sul territorio della *Coda della cometa*, lungo l'asse dell'antica via Flavia/Severiana, deriva dallo studio critico e dall'analisi selettiva di esempi realizzati in epoca recente, ma soprattutto dall'idea che il progetto contemporaneo valorizzi i contesti, siano essi storici, archeologici o paesaggistici.

Analisi, selezione, schedatura e comparazione di casi-studio. Gli esempi analizzati presentano una caratteristica comune, alle volte sottintesa, altre volte in qualche modo "involontaria": quella di essere fisicamente e/o virtualmente collegabili. Con "involontaria" si intende una potenzialità dei siti geograficamente vicini o contigui, collegabili con progetti a scala territoriale, di introdurre il tema del museo diffuso sul territorio, per il quale oggetto dell'esposizione è il paesaggio stesso, integrazione di valori naturalistici e storico-archeologici. L'azione progettuale che viene immediatamente

suggerita dall'osservazione dei casi di seguito brevemente elencati e descritti, si dovrebbe svolgere a partire dalla individuazione di beni culturali (architettonici, archeologici e paesaggistici) anche già istituiti in Parchi e sottoposti a tutela, per creare sistemi più ampi con l'inserimento di insiemi progettati alle varie scale: dalla scala dell'edificio, che può essere prodotto di nuova costruzione o riuso di manufatti esistenti, all'attivazione di attività culturali connesse anche al turismo, alla temporanea custodia di materiali frutto di attività di scavo o di altre funzioni collegate all'istituzione stessa, alla realizzazione di postazioni museali multimediali, eventualmente collegati al sistema MUSEI-IT istituito dal MiBAC già nel 1998³. Una tipologia in parte innovativa che potrebbe avvalersi di tecnologie digitali avanzate, nel caso della creazione di più ampie connessioni a rete, parzialmente o totalmente virtuali, per rendere fruibili a distanza, collegandoli reciprocamente, anche Parchi archeologici omogenei come periodi storici e culture ma distanti geograficamente, come parte di altre reti, attivando un sistema di navigazione attraverso il web che metta in relazione il sito fisico con le altre località o con la stessa, ricostruita utilizzando i sistemi digitali di *renderizzazione*. Una *realtà aumentata* su dispositivi mobili o fissi che attivi virtuose sinergie con le *app* di dotazione personale e/o anche con le strumentazioni collocate in piccoli manufatti posti strategicamente in punti sensibili dei parchi che si giovino della *mixité* delle tematizzazioni (percorsi naturalistici, storici, attività legate al tempo libero e allo sport, alla cultura gastronomica ecc.) per un progetto di museo diffuso concepito come strumento di narrazione della storia dei luoghi attraverso le tracce dell'archeologia, ma anche attraverso le impronte antropologiche e il carattere che dalla storia ne è derivato.

Casi-studio. Il panorama nazionale e internazionale è ricco di siti archeologici⁴. Per la schedatura e l'analisi sono stati selezionati quei sistemi che corrispondono all'idea progettuale di realizzare un sistema integrato di parco come museo diffuso, all'interno di un sistema più ampio e ampliabile, secondo il criterio aperto tipico delle nuove tecnologie che nascono per creare connessioni. Le schede dei sistemi archeologici dotati di queste caratteristiche, realizzate per la presente ricerca, contengono, oltre al repertorio iconografico, i dati sintetici relativi alla dimensione, al tipo di gestione e agli enti che ne sono responsabili, all'epoca storica e consistenza del bene, alle attività eventualmente inserite, oltre a quella di base di visita agli scavi, la loro eventuale interconnessione già attiva attraverso la rete internet, il numero di visitatori annuo e il costo del biglietto di ingresso.

Di seguito sono descritti alcuni esempi selezionati nelle reti campione analizzate. In particolare sono messi in evidenza quei casi che oltre a corrispondere ai criteri che si intendono applicare per il progetto, presentano una particolare attenzione per gli aspetti architettonico-paesaggistici.

Il Centro Archeologico Europeo del Mont Beuvray nel Grand Site de France (figg. 1, 4). Il Grand Site è un associazione francese in forma di network fondata nel 2000, finanziariamente supportata dal Ministero dell'Ecologia e dello Sviluppo Sostenibile e dal Ministero del Turismo. La struttura riceve contributi da compagnie pubbliche e private quali la Fondation Gaz e la Caisse des Dépôts e Consignations (una sorta di Cassa Depositi e Prestiti francese). Attraverso convegni internazionali e attività culturali, promosse e svolte all'interno dei siti già istituiti, favorisce un ampliamento della rete ad altre realtà europee. Ad oggi raccoglie quarantuno siti

di varia dimensione, epoca e natura, sul territorio francese, che condividono una comune filosofia: trasmettere il senso del luogo e l'ideale dello sviluppo sostenibile del paesaggio. Un paesaggio dichiarato "fragile, eccezionale, da proteggere, sublime o pittoresco, grandioso o intimo, incantato o calmo, ognuno con il suo proprio spirito distintivo, che viene presentato in forma interdisciplinare attraverso le immagini tratteggiate da pittori, poeti e scrittori come Cézanne per la Montagne Sainte-Victoire, Victor Hugo e Michelet per la Pointe du Raz"⁵.

Oltre al paesaggio palustre della Camargue e allo storico complesso di Carcassonne, per citare solo due esempi tra i più conosciuti, sono parte del network cinque siti archeologici: il parco archeologico europeo di Blièsbruck-Reinheim, con resti di una necropoli celtica del 400 a.C. e della città romana con reperti datati a partire dal primo secolo a.C.; il sito archeologico di Glanum, uno dei più antichi della Provenza, che affianca ad una attività di scavo ancora in corso, una serie di iniziative culturali per diffonderne la conoscenza, organizzate anche per innescare meccanismi economicamente virtuosi che finanzino le campagne di scavo; il parco archeologico Asnapio a Nord-Pas-de-Calais⁶ che contiene resti di un territorio abitato circa 2.500 anni fa; il sito di Graufesenque⁷ nella Launguedoc-Roussillon, nel quale si trova l'antica città di Condatomagus (oggi Millau) nota come luogo di produzione e vendita di ceramiche da mensa dotate di sigillo; il sito di Granfesenque in parte è di proprietà privata, ma nel suo complesso è associato comunque alla rete nazionale, attraverso la quale si accede alla visita degli scavi. Infine il Centro Archeologico Europeo del Mont Beuvray, che presenta spunti particolarmente interessanti per il progetto del sistema parco-museo diffuso sul territorio. Gestito da una società anonima di economia mista nazionale, concessionaria dello Stato, ha una estensione complessiva di circa

ottocentocinquanta ettari, con la città di Bibracte fulcro del sistema. "Ieri la capitale della Gallia, oggi un sito archeologico, un museo e un centro di ricerche" è lo slogan di presentazione della home page di Bibracte⁸.

Il sistema comprende il Museo della civiltà celtica, realizzato da Pierre Louis Faloci e aperto al pubblico nel 1996 e il Centro Archeologico Europeo di Bibracte, inaugurato nel 1994 su progetto dello stesso Faloci (figg. 1, 4)⁹. Il concept progettuale corrisponde agli stadi di evoluzione delle varie epoche dell'umanità. I materiali del progetto contemporaneo – basamento in pietra intagliata, muro di pietra levigata e tetto metallico – sono messi in sequenza metaforica per evocare le età preistoriche. Le facciate sono completamente vetrate per lasciare libero spazio allo sguardo dei visitatori verso il sito archeologico immerso in uno scenario naturale di grande bellezza, mentre verso valle la vista è chiusa da un muro completamente rivestito di pietra levigata, per dare risalto al legame paesaggio/ archeologia/architettura come componenti di un insieme unitario.

Il complesso architettonico, della superficie di circa duemila metri quadri, comprende un laboratorio di ricerca e studio del sito di Mont Beuvray e un centro di documentazione e formazione con sale per conferenze destinato a ricercatori, in prevalenza di provenienza europea, interessati allo studio della civiltà celtica.

Il complesso è completato da alcune costruzioni disseminate nel villaggio limitrofo destinate alla ristorazione e all'accoglienza turistica (75.000 visitatori all'anno).

Il Centro dispone di una pagina Facebook e di un canale Youtube. È molto attivo sui social network e fa parte della rete di siti tra cui www.polepatrimoine.org, www.bibracte.fr, www.grandsitedefrance.com.

Il Parco Archeologico di Selinunte e Cave di Cusa, e la Rete della Regione Sicilia (figg. 9, 10).

Nel portale della Regione Sicilia si può consultare un data base relativo a “musei, parchi e siti archeologici” al quale è collegata una mappa interattiva georeferenziata, la cosiddetta Google map dei musei, delle gallerie e delle aree archeologiche regionali, che adotta il sistema della comunicazione in rete per praticare virtual tours con percorsi e schede consultabili da postazioni fisse¹⁰. Sebbene l'interfaccia sia essenziale e non particolarmente accattivante, la navigazione è semplice e le informazioni sono esaustive; un giusto compromesso tra la sintesi necessaria per la comunicazione attraverso la rete e la necessità di fornire informazioni corrette e sufficientemente approfondite, per soddisfare un pubblico vasto, potenzialmente composto da tutte le diverse fasce di età e livelli di istruzione.

Il data base comprende attualmente cinquantuno musei/gallerie/monumenti e sessantaquattro aree tra siti e parchi archeologici¹¹. Per questa ricerca si è scelto di approfondire lo studio del parco archeologico di Selinunte, il più grande d'Europa¹², che presenta una serie di interessanti analogie con le tematiche legate al progetto del Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale, diffuso lungo l'asse della via Flavia/ Severiana.

Selinunte si trova presso la foce del fiume, in prossimità di due porti-canali, oggi insabbiati. Qui cresce ancora il *selinon*, un prezzemolo selvatico che diede il nome al corso d'acqua e alla città. Ciò la rende un sito di interesse non solo storico ma anche paesaggistico per la preservazione di questa antica specie botanica.

Il sito è dotato di una mappa sensibile con schede storico-descrittive e collegamenti ipertestuali, video tour in italiano e in inglese, itinerari consigliati per soggiorni di tre, sette e quattordici giorni

che mettono insieme le visite ai siti archeologici con quelli di interesse naturalistico, storico architettonico, di turismo balneare. I collegamenti ipertestuali sono disponibili in otto lingue. Lungo il filo rosso del percorso georeferenziato sono simulate le tappe del tour e nei punti sensibili sono collegati video di presentazione. Gli smartphone sono già in grado di accedere in tempo reale attraverso la rete internet a queste informazioni che sostituiscono a tutti gli effetti le audioguide di tipo tradizionale. Tra i collegamenti è inserita una ricostruzione virtuale dell'antica Selinunte vista dal mare, come prima tappa di un viaggio ipertestuale aperto a ulteriori innesti multimediali.

I video, che fanno parte anche del portale ITALY360. IT che rappresenta tutta l'Italia con virtual tour e con immagini panoramiche a 360°, trasportano gli utenti in una ulteriore rete e grazie a questo portale si può viaggiare da un sito archeologico ad una città d'arte selezionando regioni, città e categorie, in alta definizione e a pieno schermo.

Altri siti in rete: il Parco Archeologico di Baratti-Populonia e il sistema dei parchi della Toscana e il Parco Archeologico Regionale della città romana di Suasa (fig. 11).

Il sistema dei Parchi della Val di Cornia in Toscana, include due Parchi Archeologici, quattro Parchi Naturali, tre Musei e un Centro di Documentazione, compresi in un'area che include cinque Comuni all'estremo sud della provincia di Livorno. Fa parte del sistema il Parco Archeologico di Baratti-Populonia, che ha una dimensione di ottanta ettari, offre tre itinerari di visita e un insieme di percorsi ben organizzati sia sotto il profilo logistico sia sotto quello didattico. Vi si svolgono attività di archeologia sperimentale e può contare su un centro di documentazione multimediale e servizi di ristoro. È nato da un accordo del luglio 1998 il quale, in ottemperanza

al Piano Regolatore del Comune di Piombino, assegnava la gestione del Parco alla Società "Parchi Val di Cornia".

Il Progetto Suasa comprende una vasta area nel cuore delle Marche con un'altissima concentrazione di siti archeologici che documentano un arco temporale piuttosto ampio, dal Paleolitico all'età medievale. Il Consorzio qui istituito grazie ad un finanziamento ottenuto con il contributo della Regione Marche negli anni 2000-2006, rivaluta il concetto di museo diffuso, mettendo in atto una "rete" archeologico-museale che ha il parco regionale interattivo dell'antica città di Suasa al proprio centro e prevede la collaborazione tra Istituzioni diverse al fine di organizzare il territorio come museo interattivo. A pochi chilometri di distanza si trovano Urbino, le grotte di Frasassi, Jesi, Senigallia, Ancona, la costa del Conero, i nove castelli di Arcevia, rocche, pievi ed abbazie. Il sistema-parco si trova nell'entroterra di Senigallia a circa venti chilometri dalla costa, lungo la media valle del fiume Cesano, baricentrico rispetto a importanti mete turistiche e di interesse storico-architettonico.

Il Consorzio, a cui è delegato il compito di gestire il Parco e il Museo Archeologico, ha attivato un portale web informativo in continuo divenire¹³, dinamico e aperto, che vede anche la compartecipazione di tutte le istituzioni interessate (il Comune di Castelleone di Suasa, la Provincia di Ancona, la Regione Marche, la Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche, il Dipartimento di Archeologia dell'Università di Bologna, il Sistema Museale della Provincia di Ancona).

Il Parco ha attualmente due aree di parcheggio in corrispondenza di punti di particolare interesse, uno dei quali è all'inizio del percorso in prossimità dell'area musealizzata della domus dei Coiedii.

Il percorso museale è corredato da pannellistica esplicativa, ma è anche fornito un servizio di visita guidata da personale qualificato.

Documentare l'archeologia sul territorio. Il progetto come strumento di narrazione, il luogo come palinsesto. Il parco archeologico come sistema integrato architettura/storia/natura è una macchina del tempo che si basa sulla documentazione della memoria dei luoghi. Una documentazione che solo parzialmente è di tipo storiografico e quindi non è l'unico obiettivo, perché include il luogo come palinsesto per il progetto di architettura, che attiva azioni di tutela attraverso l'uso diversificato dell'ambiente, storicizzando sia la contemporaneità che l'operazione progettuale stessa. Entrambe entrano a far parte di un sistema che promuove e perpetua la memoria. Questo è quanto emerge dall'analisi dei casi-studio che presentano tutti, anche quelli nei quali il sistema storico/paesaggistico e la loro gestione prevalgono rispetto all'idea architettonica, un programma integrato che si avvale del sistema a rete e della comunicazione tra realtà diversificate.

Una sintesi e una definizione delle azioni progettuali emerse dai casi studio, da proporre come principi per il nostro progetto lungo l'asse della via Flavia/ Severiana sono riassumibili in quattro punti esecutivi, in un programma per il progetto di museo diffuso virtuale che metta in relazione percorsi fisici e virtuali, entrambi connessi a mappe interattive e in una corretta organizzazione del sistema informativo.

Quattro punti programmatici come prodotto dell'analisi. Sul territorio preso in esame esistono sistemi paesaggistici multi-tematici alle diverse scale che costituiscono il presupposto per la formazione di un polo archeologico inteso come museo diffuso sul territorio. Questo richiede le seguenti azioni progettuali, applicabili nella simulazione lungo l'asse della via Flavia/Severiana, ma che consideriamo anche *buone pratiche* per una sorta di meta-programma per siti in rete:

- 1) la predisposizione di un modello di impianto

territoriale che individui e delimiti, pur senza la necessità di creare vere e proprie recinzioni, l'area di interesse. Compreso in questo modello è lo studio sull'accessibilità, sui diversi livelli di percorsi (interni e di approccio ai siti) che individuino le criticità nelle interazioni con attività produttive sia interne all'area che esterne ad essa che possono richiedere una funzione indipendente dal sistema-parco;

2) la individuazione di elementi puntuali alla scala dell'edificio. Oltre ai siti archeologici propriamente detti, quindi, naturali nodi sensibili del Sistema, altri nodi puntuali costituiscono la rete interna, capace di attivare poli che misurano il tempo e lo spazio del parco. Ad esempio il recupero del podere Monte Vodice come sito per attività laboratoriali o stazione multimediale, la ricostruzione del nodo di attraversamento del ponte di Matidia (figg. 61, 62), la previsione di nuovi laboratori di scavo con la realizzazione di edifici per la custodia temporanea e visite didattiche dei materiali e dei reperti nella zona dell'ansa a nord-est dell'Isola Sacra ove indagini recenti hanno individuato la presenza di importanti reperti (figg. 18, 19)¹⁴. L'intervento su queste aree lungo l'asse della via Flavia/Severiana e sui manufatti presenti o di progetto comporta il loro collegamento fisico con percorsi naturalistici, ciclabili, turistici, implica una riconfigurazione dei tracciati stradali e la previsione del coinvolgimento dei piccoli proprietari di fondi agricoli per la realizzazione di attività ricettive, agrituristiche, di albergo diffuso e la rigenerazione del paesaggio ripariale lungo le rive del Tevere.

3) la definizione di un modello gestionale coinvolgente tutte le istituzioni interessate;

4) la previsione di una rete georeferenziata per il Lazio. Una sorta di Google map dei musei, delle gallerie e delle aree archeologiche regionali, sul modello di quella siciliana, eventualmente collegabile con gli altri sistemi regionali attivi.

Le fasi del progetto. Virtual Tour: mappe e schede per un museo diffuso. Il programma per il progetto di un museo in rete si pensa come un sistema a *layer* integrato da strumenti di navigazione fisica e virtuale: schemi ideogrammatici per la lettura, ma anche per la fruizione di paesaggi culturali/passaggi storici/passeggiate naturalistiche per un viaggio lento nella memoria storica impressa nei siti.

Gli strumenti di navigazione nella rete, presenti in tutti i siti analizzati, consistono innanzi tutto in guide brevi scaricabili e graficamente efficaci nella comunicazione.

Ci si dovrà interrogare su come costruire le reti, come sono fatte, quante sono e di che tipo:

- 1) dal punto di vista geografico, sono mappe che indicano percorsi e soprattutto evidenziano nodi, come mete da raggiungere per una visita guidata ai siti archeologici, per una sosta di pernottamento, di esperienza didattico-laboratoriale, di approfondimento scientifico-naturalistico;
- 2) dovranno essere sempre indirizzate su Google;
- 3) di conseguenza andranno collegate e studiate le sinergie con le *app* per cellulari e tablet per tour virtuali on-site e on-line;
- 4) parte del progetto consiste nell'elaborazione di testi e meta-testi per la presentazione dei siti nei loro vari aspetti: per le guide da mettere on-line, ma anche per i pannelli da collocare on-site; fino alla individuazione di target e sinergie (ad esempio negli abbinamenti tematici fra archeologia e paesaggio naturale, archeologia e aspetti turistico-ricettivi, archeologia e attività di workshop, culturali, espositive ecc.).

Nel caso specifico dell'area che si trova lungo l'asse della via Flavia/Severiana le reti sono anche sistemi fisici di connessione, composti da linee di percorsi e punti sensibili nei quali collocare la segnaletica, impiantare piccoli manufatti per l'osservazione a distanza: dalla distanza breve con strumenti ottici a quella più audace, virtuale, con l'ausilio delle nuove

tecnologie, che in teoria non necessiterebbero più nemmeno di uno specifico luogo fisico per praticarle, perché utilizzano le dotazioni elettroniche dell'utente.

In una prima fase della realizzazione del Sistema archeologico paesaggistico saranno proprio gli elementi di segnaletica insieme alla predisposizione di circuiti ciclabili di lunghezze differenziate, a funzionare da collegamento tra le aree archeologiche demaniali, integrate da possibili tour a cavallo organizzati dalle attività agrituristiche o dai centri sportivi a vocazione ippica già presenti nella zona.

Comunicare. L'informazione, la comprensione, la correlazione. Comunicare diventa uno dei temi principali del progetto di un Sistema archeologico a rete che, come una macchina del tempo, fa rivivere il passato remoto con gli strumenti del futuro, sperimentandoli grazie al progetto di un paesaggio comunicante.

La storia diviene così accessibile attraverso l'esperienza del paesaggio, tocca un sapere narrativo e un livello di conoscenza comunicabile attraverso interferenze programmatiche, come risposta alla condizione contemporanea¹⁵. Per questa progettazione/pianificazione interpretativa vale il suggerimento di Freeman Tilden¹⁶ che diceva che per essere propositivo ma anche, appunto, *interpretativo*, il processo di comunicazione, finalizzato alla conoscenza del passato da leggere come uno scritto inciso sul territorio, deve: "provocare l'attenzione; correlare messaggi e esperienze a chi ascolta, vede, percorre o legge; rivelare e far scoprire i contenuti attraverso il coinvolgimento diretto del pubblico e l'uso dei sensi, in maniera creativa da molti punti di vista; garantire l'unità del messaggio, anche dal punto di vista grafico e del design". Tilden concludeva che l'eredità del passato

appresa attraverso le tracce sul territorio coincide con la comunicazione e con una informazione trasversale sulla natura, sulle sue origini e finalità storiche, sulle risorse culturali, sui siti e fenomeni, e coniva uno slogan che nella traduzione dall'inglese perde la efficace forza evocativa dell'assonanza delle due parole monosillabe: *teach* e *touch*. "Heritage interpretation is the communication to teach and to touch. To touch the hearts and minds of visitors. To teach a child about the wonders of the natural world": toccare il cuore e la mente dei visitatori adulti, insegnare ai bambini i quali, come sanno gli educatori, apprendono. Due modi di fissare la memoria storica attraverso la meraviglia del paesaggio, naturale o antropizzato, sebbene in forma di rovina, creando macchine del tempo a scala territoriale e avvalendosi di un sistema di "realtà aumentata" per parchi archeologici in rete diviene un principio, un obiettivo, un programma che non sottovaluta la pluralità del target di riferimento.

Note

1. Cfr. R. Francovich, A. Zifferero (a cura di), *Musei e Parchi archeologici*, All'Insegna del Giglio, Firenze 1999.
2. Il numero dei siti è in continuo aggiornamento. L'elenco e la mappatura sono aggiornati periodicamente e pubblicati in rete. Cfr. whc.unesco.org/en/list.
3. Cfr. www.musei-it.net/biblio.htm.
4. Cfr. www.parchiarcheologici.it e www.grandsitedefrance.com. Sono stati schedati più di cento siti archeologici facenti parte di reti, molti dei quali nella regione Sicilia.
5. Cfr. www.grandsitedefrance.com.
6. Cfr. www.villeneuvevascq.fr/asnapi0.html.
7. Cfr. www.graufesenque.com.
8. Cfr. www.bibracte.fr.
9. Cfr. www.pierrelouisfaloci.com/images.html.
10. Cfr. pti.regione.sicilia.it/portal/page/portal/PIR_PORTALE/PIR_LaStrutturaRegionale/PIR_AssBeniCulturali, la sezione del Dipartimento dei Beni culturali e dell'Identità siciliana.
11. www.regione.sicilia.it/beniculturali/dirbenicult/database/page_musei/pagina_musei.asp?id=60.
12. www.selinunte.net.
13. Il sito www.progettosuasa.it permette la visita virtuale completa di tutti i siti, con la possibilità di visionare i singoli oggetti in esso

custoditi. Le schede esplicative sono ospitate in un archivio on line, continuamente aggiornato. I meccanismi di visita sono multilivello e vanno da quello tradizionale a quello immersivo, possibile attraverso ricostruzioni digitali.

14. A seguito delle ricerche effettuate dal gruppo del prof. Simon Keay dell'Università di Southampton nell'ambito del "Portus project", la nuova pianta di Ostia Antica risulta attraversata dal Tevere. Infatti nell'area nota come Trastevere ostiense, all'interno dell'Isola Sacra, le indagini hanno individuato almeno quattro grandi edifici adibiti a magazzini.
15. Mai così attuale il riferimento allo storico saggio di J-F. Lyotard, *La condizione postmoderna. Rapporto sul sapere*, Feltrinelli, Milano 2014, soprattutto quando associa il diritto al sapere alla sua comunicabilità e la sua esteriorizzazione come potenziale forza produttiva, fino alla condizione pressoché imprescindibile del mezzo che lo veicola.
16. F. Tilden, *Interpreting our heritage*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill 1957. Teorico e fondatore del concetto di interpretazione dell'eredità del passato attraverso la cura e la conoscenza dei luoghi.



Necropoli di Portus.

IL TERRITORIO DI OSTIA E PORTUS. CONTINUITÀ ANTICHE E DISCONTINUITÀ MODERNE

Carlo Pavolini

Dopo la creazione dei porti imperiali di Claudio e di Traiano (figg. 12, 13), quindi dopo l'inizio del II secolo d.C., la fascia costiera corrispondente alle foci del Tevere ci appare come un unico sistema integrato di insediamenti e di infrastrutture¹, che ha come poli – a nord e a sud – i due centri portuali gemelli di Ostia e Portus, con i loro scali fluviali o marittimi e i loro grandi complessi di immagazzinamento: tale situazione dura approssimativamente per un secolo e mezzo, fino cioè al 250 circa (figg. 52, 53).

Vi è innanzitutto un dato di cui tenere conto, e che potrebbe destare sorpresa: la straordinaria impresa ingegneristica compiuta dagli architetti antichi con lo scavo del bacino esagonale interno traiano di oltre trenta ettari, e la conseguente crescita, attorno al nuovo porto, di un gigantesco sistema di granai (*horrea*), non comportò affatto – nell'immediato – un declino o un appannamento del ruolo della città di Ostia, la cui fondazione, come prima colonia di Roma, si faceva risalire addirittura all'età del re Anco Marcio. Anzi, ad Ostia continuarono ad essere concentrate le funzioni amministrative e di governo locale (da questo punto di vista Portus non era ancora considerata una *civitas* autonoma, bensì una sorta di appendice funzionale – fig. 14).

Lo scalo fluviale di Ostia aveva sempre presentato gravi problemi, per il regime irregolare del Tevere e per il fenomeno dell'insabbiamento che creava

pericolosi sbarramenti alla foce e impediva alle maggiori navi onerarie di risalire il fiume e di entrare in porto. Ma ormai Ostia era stata almeno in parte "liberata" da tali inconvenienti, perché i due bacini di Claudio e di Traiano assicuravano un adeguato spazio di accoglienza per l'enorme quantità di naviglio commerciale che affluiva da ogni parte del Mediterraneo. E tuttavia – nei 150 anni citati, corrispondenti all'"apogeo dell'impero", almeno secondo le tradizionali visioni storiche – Roma, i cui abitanti avevano forse raggiunto il milione, aveva un tale bisogno quotidiano di merci (in primo luogo di cereali) che il mantenimento e il potenziamento di due centri di stoccaggio appariva, evidentemente, giustificato in pieno: e si deve presumere che quel surplus di beni che non riuscivano ad entrare nei depositi di Portus venissero smistati ad Ostia. Tutto un traffico di piccolo cabotaggio mediante navette, delle quali conosciamo in parte le denominazioni, doveva dunque fare la spola fra le onerarie ancorate al largo o nei bacini imperiali, da un lato, e gli *horrea* di Ostia dall'altro: così che questi ultimi continuarono ad essere restaurati e ampliati fino all'età degli imperatori Severi (193-235 d.C.). I più grandi erano certamente magazzini pubblici – o comunque controllati dallo Stato – e connessi con l'amministrazione dell'annona, cioè con l'ufficio preposto alle distribuzioni gratuite di grano e di altre

derrate alimentari alla plebe romana. Ciò che è fondamentale comprendere, quindi, è che tutto il sistema portuale delle foci del Tevere non era certo fine a se stesso (benché una quota consistente delle merci in arrivo venisse trattenuta dal mercato locale), ma era stato progettato al servizio delle esigenze della megalopoli che si trovava alle sue spalle. In altre parole, per riprendere la bella metafora di Giovannoni, se in antico – come oggi – la “testa della cometa” era a Roma, la “coda della cometa” era la fascia costiera attualmente compresa fra Castelfusano e Maccarese (fig. 52). Ne consegue allora che l’asse della cometa, per così dire, corrispondeva al Tevere, la via d’acqua cruciale per la vita stessa degli insediamenti e per lo sviluppo dei rapporti commerciali (“amministrati” o “liberi”) che intercorrevano fra i tre centri urbani. Si trattava di traffici in gran parte a senso unico: era, cioè, una navigazione di risalita del Tevere in direzione di Roma, attuata grazie a quelle navi di minori dimensioni cui ho già accennato, che andavano contro corrente impiegando sia le vele, sia i remi, sia infine l’alaggio, mediante gomene tirate da schiavi o da animali. E quando dico “il Tevere” intendo sia il suo braccio naturale (quello ostiense), sia quello artificiale (la “Fossa Traiana” o di Fiumicino), collegato da canali con i bacini di Claudio e di Traiano². È ben noto che il taglio del Canale di Fiumicino determinò l’esistenza di un’isola fra i due bracci del fiume, l’Isola Sacra, così detta a partire dalla tarda antichità come riflesso – a quanto sembra – delle memorie di martiri e di santi dei primi secoli della Chiesa, che vi erano sepolti in gran numero (figg. 15, 17). Per meglio comprendere le motivazioni di molti dei processi che ho descritto, si deve tener conto del fatto che nell’antichità gli spostamenti in acqua – che si trattasse del mare o di un fiume, e quale che fosse la forza motrice utilizzata – costavano enormemente di meno di quelli terrestri. Ma naturalmente esistevano anche questi ultimi, attentamente curati (non meno dei primi) dai poteri pubblici romani.

Tutti sappiamo infatti – perché alcune denominazioni stradali si sono conservate fino ad oggi – che una *via Ostiensis* collegava Roma ad Ostia, fiancheggiando la riva sinistra del Tevere, e che una strada corrispondente metteva in comunicazione la capitale con i porti, fiancheggiando la riva destra: essa si chiamava inizialmente *via Campana*, perché conduceva al *campus salinarum populi Romani* (le principali e antichissime saline pubbliche, situate presso Maccarese), ma dopo la costruzione dei bacini imperiali prese il nome di *via Portuensis*. È forse meno nota l’esistenza di una *via Severiana* (ora cancellata, salvo alcuni tratti di basolato, ma molto importante in antico), che dal Lazio meridionale raggiungeva Ostia³, oltrepassava il Tevere, percorreva da sud-est a nord-ovest l’Isola Sacra⁴, scavalcava la Fossa Traiana e terminava a Portus. Che entrambe le vie d’acqua venissero attraversate mediante ponti è praticamente certo: nell’Ottocento furono infatti intravisti nell’alveo del Tevere, dal lato ostiense, i piloni di un ponte in corrispondenza del passaggio dell’attuale via della Scafa⁵, mentre il Canale di Fiumicino veniva oltrepassato grazie al *pons Matidiae* (così detto perché fatto costruire dalla nipote di Traiano, Matidia), di cui esistono alcuni resti (figg. 14, 15).

La fortunata integrazione fra Ostia e Portus cominciò a venir meno a partire dal 230-240 d.C. circa, col brusco manifestarsi di una seria crisi che colpì le infrastrutture e lo stesso tessuto abitativo della vecchia colonia, come riflesso – questa almeno è la mia ipotesi – del più generale dissesto politico ed economico dello Stato romano nei decenni centrali del III secolo. Evidentemente il governo imperiale puntò, da quel momento in poi, sulla “tenuta” e sul rafforzamento di un solo grande centro portuale e annonario, poiché al declino inarrestabile di Ostia si contrappose prima il riconoscimento di Portus – sotto Costantino – come vera e propria *civitas*, poi la sua graduale, ma continua fioritura nel V e ancora nel VI secolo, con i restauri agli *horrea*, la

costruzione di una cinta muraria, la creazione di una grande basilica cristiana, ecc. Prima del definitivo abbandono alto-medievale, dunque, Portus mantenne evidentemente a lungo la sua importanza essenziale per gli approvvigionamenti alimentari di Roma. Ma su tutto questo non posso soffermarmi.

Fatto sta che nemmeno nelle epoche della tardissima antichità la rete dei collegamenti fra Ostia e Portus (e fra le due città e Roma), benché fortemente depotenziata, non scomparve del tutto, e comunque non venne fisicamente eliminata. Questo accadde dopo molti secoli, se non dopo millenni. Superato, infatti, il lunghissimo periodo in cui – nel pieno Medioevo e nelle prime fasi dell'età moderna – l'intero territorio si presentava come uno spazio quasi completamente vuoto, disabitato e preda della malaria, vennero la bonifica, la ripresa dell'urbanizzazione e l'abusivismo (figg. 20, 21) (tutti fenomeni di cui si occupano altri autori del presente volume). Solo allora le "continuità antiche", o almeno quelle loro tracce che erano sopravvissute ai colpi del tempo, furono in parte definitivamente cancellate, in parte interrotte, frammentate e rese illeggibili⁶.

Di qui la necessità di ritrovarne, con il progetto che qui presentiamo, le ragioni di fondo, ripristinandole fisicamente o – dove ciò non fosse più possibile – almeno idealmente, mediante supporti didattici e ricostruzioni storiche.

In effetti, nel nostro caso non appare fattibile – per i motivi che ho provato ad elencare – proporre la progettazione di un vero e proprio "parco" archeologico, nozione e prassi adottata comunemente altrove: così che, già nel titolo del presente contributo, ho usato al suo posto la formula del "sistema" archeologico (figg. 50, 54). Come pensare del resto, nella situazione data, ad un comprensorio unitario, perimetrato, recintato e organizzato al proprio interno in modo omogeneo, il che è proprio di un parco tradizionale? E c'è anche una riflessione più generale che s'impone: siamo certi che il concetto e il termine di "parco"

non trasmettano ormai – a torto o a ragione – un messaggio di tutela passiva, anziché di uso dinamico e differenziato di un dato bene culturale, secondo gli indirizzi che con il nostro progetto vorremmo seguire?

Ma per ora sarà bene lasciare allo stato di abbozzo simili spunti metodologici, che comporterebbero discorsi ben più impegnativi, ed entrare nel merito. Il che significa cercare di definire, molto sinteticamente, le linee di fondo di una possibile fruizione archeologica del nostro territorio, che sia diversa dall'oggi: un oggi nel quale, come ho detto, le diverse realtà antiche ancora esistenti non riescono ad essere percepite come un *continuum*, né potrebbero esserlo.

Sembra opportuno, in primo luogo, individuare un ambito più "ampio" e un ambito più "stretto" nel contesto del Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale in questione. L'ambito "ampio" riguarda in particolare l'accesso al Sistema stesso da Sud, mediante il tracciato dell'antica via Severiana – qua e là conservato – e mediante i complessi archeologici attraversati o toccati da tale via. Si può a malapena elencarne qui i principali: nella tenuta presidenziale di Castelporziano (che normalmente è però chiusa al pubblico) la villa Imperiale, l'acquedotto e le terme di Tor Paterno, numerose altre ville costiere e il *vicus Augustanus Laurentium*; a Castelfusano, la villa della Palombara (detta di Plinio), l'ex canale dello Stagno e il ponte di origine romana che lo attraversa ecc (fig. 52). Quel che dovrebbe essere chiaro è che, anche nelle situazioni in cui i tratti di basolato stradale o i monumenti antichi siano immediatamente fruibili, non si tratterà di un'unica realtà archeologica continua e chiusa, ma di segmenti staccati di un sistema sostanzialmente lineare, collegabili – ad esempio – mediante piste ciclabili o pedonali protette, o altrimenti in modo "virtuale", ricorrendo a forme di comunicazione didattica che sono tutte da immaginare.

Il Sistema “ampio” avrebbe come suo terminale nord (o meglio, nord-ovest) uno snodo corrispondente alla stazione ferroviaria di Ostia Antica e al vicino ingresso degli scavi di Ostia, questi sì un “parco archeologico” demaniale con accesso a pagamento, recintato e tutelato, non rientrando quindi – di per sé – fra i comprensori che formano l’oggetto di questo contributo. Ma è implicito che una visita degli scavi e del Museo Ostiense sarebbe imprescindibile nel contesto di qualsiasi itinerario archeologico incentrato sulle foci del Tevere. Chi già conoscesse la città romana potrebbe invece “circumnavigare” la borgata moderna di Ostia Antica mediante piste pedonali o ciclabili, per innestarsi poi nel sentiero golenale della sponda sinistra del Tevere e raggiungere infine l’imbarcadero che (più o meno all’altezza del fabbricato che ospita il Museo, la caffetteria, il bookshop e gli uffici della Soprintendenza) costituisce il terminale delle navette che discendono il Tevere, provenienti da Roma. Come si vede, qui ritornano in primo piano il collegamento con la capitale e il ruolo del fiume, vitale per i commerci antichi, essenziale ancor oggi per chiunque si ponga l’obiettivo di valorizzare culturalmente e turisticamente i complessi archeologici e naturalistici costieri (fig. 51). Proprio in corrispondenza del sito dell’imbarcadero avrebbe inizio il vero e proprio Sistema archeologico “stretto”. Il passaggio del braccio naturale del Tevere potrebbe venir assicurato mediante un traghetto, da prevedere in questo stesso punto, oppure – grazie ad un ponte – poco più a valle, cioè là dove sorgeva il probabile ponte antico su menzionato (figg. 61, 62). Anche in questo settore si ricreerebbero dunque, per quanto possibile, i tracciati di età romana. Nella stessa logica, sull’altra sponda (cioè sull’Isola Sacra)⁷ verrebbe ripercorso – a piedi, in bicicletta, a cavallo o con mezzi elettrici a servizio del nuovo Sistema – ciò che resta del sedime della citata via Flavia/Severiana, incontrando la necropoli di Portus, un insieme cimiteriale antico con pochi confronti

nel Mediterraneo⁸ (fig. 16) e, al termine della via stessa, i complessi della basilica paleocristiana di S. Ippolito (con il connesso Antiquarium), i resti del già citato ponte di Matidia e delle attigue terme (fig. 65)⁹. Non diversamente da quel che si è detto per il ramo naturale del Tevere, anche il ramo artificiale – cioè la *fossa Traiana* – potrebbe essere attraversato mediante un traghetto, o (in alternativa) mediante un ponte a struttura leggera, così da far entrare i visitatori nel comprensorio di Portus non dall’incongruo e pericoloso ingresso attuale sulla via Portuense moderna, ma da uno dei principali accessi antichi, nelle vicinanze dell’episcopio di Portus. Sulla visita dell’area archeologico naturalistica di Portus (fig. 14) non mi dilungherò, per gli stessi motivi su accennati a proposito degli scavi di Ostia: e d’altronde, la riorganizzazione di un percorso interno di visita potrà avvenire solo quando sarà stato risolto il problema degli accessi (quello appena accennato, da est, cioè dal lato dell’Isola Sacra e del ponte di Matidia, o forse anche un altro, da ovest, qualora tornasse in funzione la stazioncina ferroviaria attualmente dismessa). Di sicuro, anche se non è il caso di affrontarlo qui nel dettaglio, nessuno sottovaluta l’enorme problema “politico” costituito dalla surreale scissione – che tuttora impedisce una piena comprensione e valorizzazione dell’area degli scali imperiali – fra il settore espropriato e demaniale e il settore che è rimasto di proprietà privata, comprendente il grande specchio d’acqua del bacino esagonale traiano. È certo, comunque, che le cose non possono rimanere indefinitamente come sono oggi. Ogni proposta di superamento, anche graduale, dell’attuale separazione andrà accolta e valutata attentamente, senza preconcetti ideologici, ma riaffermando con chiarezza due cose: la prevalenza del “bene comune” su ogni altra considerazione, e la consapevolezza dell’originaria unità storica del comprensorio traiano. A favore del porto di Claudio, invece, sarà purtroppo impossibile fare qualcosa di altrettanto significativo,

perché qui il “massacro” archeologico si è già consumato negli anni '50, all'epoca della creazione dell'aeroporto: così che degli impianti di età romana (moli, banchine, presunta isola del Faro...) restano davvero pochi brandelli, difficilmente comprensibili e difficilmente collegabili fra loro. Varrà invece la pena di verificare la fattibilità di una bellissima ipotesi: quella di trasformare il capannone del Museo delle Navi (brutto e da tempo chiuso) e di spostare le imbarcazioni romane – i cui resti furono trovati, nel corso dei lavori aeroportuali, nell'area del bacino di Claudio – all'interno dell'aeroporto. Fra l'altro, le vecchie ipotesi ricostruttive concernenti tali navi sono state totalmente riviste di recente¹⁰, e l'apparato didattico dell'attuale museo va quindi trasformato da cima a fondo.

Non solo un rinnovato Museo delle Navi qualificherebbe culturalmente l'aeroporto, e avrebbe sicuramente un grande riscontro a livello turistico fra i milioni di persone che annualmente frequentano lo scalo: ma da esso, mediante navette, si potrebbero anche organizzare visite guidate all'area di Portus e alla necropoli dell'Isola Sacra, secondo un'idea tante volte proposta – e mai attuata.

Note

1. Vedi in generale C. Pavolini, *Ostia (Guide Archeologiche Laterza, 11)*, Laterza, Roma-Bari 2006².
2. Le fonti antiche chiariscono che la Fossa, e le altre vie d'acqua artificiali che univano i porti imperiali al fiume e al mare, avevano anche la funzione di canali “scolmatori” finalizzati a scongiurare le devastanti e ricorrenti piene del Tevere, e che anzi tale funzione – agli occhi dei Romani – era perfino più importante degli utilizzi commerciali dei canali stessi.
3. Dagli scavi eseguiti lungo il tratto ostiense della via Severiana e pubblicati nei primi anni '80 – vedi C. Pavolini, *Saggi di scavo lungo la Via Severiana ad Ostia*, in *Archeologia Laziale III*, CNR, Roma 1980, pp. 113-122; C. Pavolini, *Ostia (Roma). Saggi lungo la Via Severiana*, “Notizie degli Scavi”, serie VIII, vol. XXXV, 1981, pp. 115-143 – è scaturita l'ipotesi che l'arteria non passasse all'esterno della città, per poi proseguire in direzione di Portus (lo impediva l'espansione urbanistica, che aveva ormai raggiunto la linea di costa antica). La Severiana sarebbe invece entrata da porta Marina (una delle porte delle mura repubblicane) nel centro abitato, si sarebbe immessa nel Decumano massimo occidentale e avrebbe poi proseguito verso ovest, coincidendo in questo

tratto con via della Foce, per raggiungere finalmente il Tevere (che veniva attraversato con traghetti, o forse grazie ad un ponte. Vedi al proposito anche nota successiva).

4. Va però precisata una cosa: non siamo affatto certi che la strada conservasse il nome di *Severiana* anche sull'Isola. In realtà, sulla denominazione antica di questo segmento viario possediamo solo la testimonianza di un'iscrizione tarda che parla di una *via Flavia*, evidente storpiatura per *via Flavia*. Nonostante vi siano state alcune discussioni in merito, sembra certo che l'epigrafe si riferisca agli imperatori Flavi della seconda metà del I secolo d.C., e quindi che si tratti di una via realizzata poco dopo la creazione del porto di Claudio, come del resto è logico. Su tutto questo cfr. C. Pavolini, *Ostia*, cit., p. 263. È peraltro molto verosimile che tanto nella *via Severiana* fra il Lazio meridionale e Ostia, come nella *via Flavia* sull'Isola, non si debba vedere altro che il risultato di graduali risistemazioni e razionalizzazioni di tracciati e camminamenti preesistenti.
5. Cfr. P. Germoni e altri, *The Isola Sacra: reconstructing the Roman landscape*, in S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its hinterland*, The British School of Rome, London 2011, pp. 231-260 (in part. p. 255).
6. Di questa attuale illeggibilità dell'antico aspetto dei luoghi è causa non ultima, anzi decisiva, lo spostamento in avanti (di vari chilometri) dell'originaria linea di costa, provocato dalla cessazione delle opere di periodico dragaggio e manutenzione del Tevere a causa della crisi e del definitivo abbandono di Ostia, fra la tarda antichità e l'alto Medioevo, oltre che da una serie di importanti eventi alluvionali verificatisi nel corso dei secoli.
7. Là dove un'interessantissima tematica archeologica – in massima parte ancora da capire e da esplorare – è quella riguardante un grande “Trastevere ostiense” finora appena intravisto sulla riva destra del Tevere, e costituito da *horrea*, impianti manifatturieri, ecc. Vedi al proposito A. Pellegrino e altri, *Ricerche archeologiche nel Trastevere ostiense*, in *Archeologia Laziale XII*, 2, CNR, Roma 1995, pp. 393-400, e più di recente P. Germoni e altri, *The Isola Sacra*, cit. Si è aggiunta poco tempo fa (aprile 2014) la clamorosa scoperta – documentata da prospezioni geomagnetiche dell'équipe britannica, in collaborazione con la Soprintendenza, e diffusa per ora solo tramite i mass media – dell'estensione della cinta muraria repubblicana di Ostia anche ad un tratto della riva destra, sulla futura Isola Sacra, evidentemente al fine di proteggere i depositi che ho appena citato e altri edifici, ancora ignoti, individuati nella stessa occasione (cfr. figg. 18, 19).
8. Cfr. G. Calza, *La necropoli del Porto di Roma nell'Isola Sacra*, Roma 1940; I. Baldassarre et al., *Necropoli di Porto – Isola Sacra*, Itinerari Istit. Poligrafico dello Stato, 38, Roma 1996.
9. Su tutte queste testimonianze archeologiche vedi P. Germoni e altri, *The Isola Sacra*, cit.
10. Cfr. G. Boetto, *Les navires de Fiumicino*, in J.P. Descoedres (a cura di), *Ostia, port et porte de la Rome antique*, Musée d'art et d'histoire, Genève 2001, pp. 121-130.

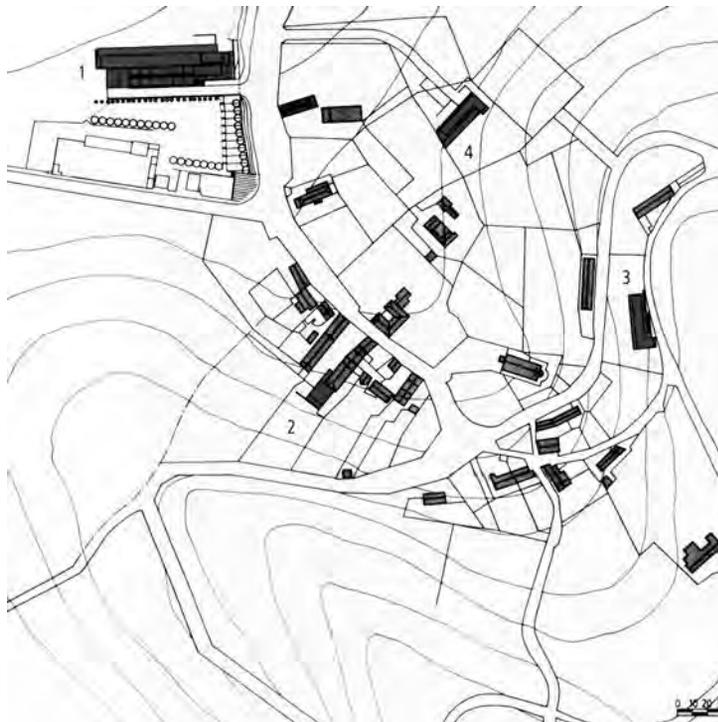
PARCHI ARCHEOLOGICI

1. P.L. Faloci, Museo della civiltà celtica, Bibracte, planimetria. Il centro archeologico europeo del Mont Beuvray (1991-1995) comprende il sito archeologico di Bibracte, antica capitale degli Edui che dalla fine del II alla fine del I secolo a.C. fu un *oppidum* gallico.

2. P.L. Faloci, Museo della civiltà celtica, Bibracte, allestimento interno (foto: C. Finot).

3. P.L. Faloci, Museo della civiltà celtica, Bibracte, vista del ristorante addossato ad un vecchio granaio. Del centro archeologico europeo del Mont Beuvray fanno parte una serie di strutture culturali e ricettive, in parte recuperate e in parte progettate ex novo, che formano una rete materiale e concettuale all'interno del bene paesaggistico.

4. P.L. Faloci, Museo della civiltà celtica, Bibracte, veduta dell'edificio museale (foto: C. Finot).



1



2



3



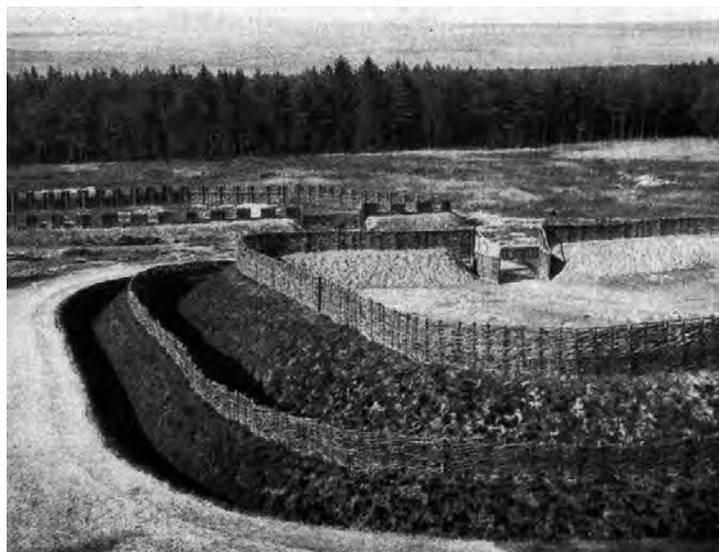
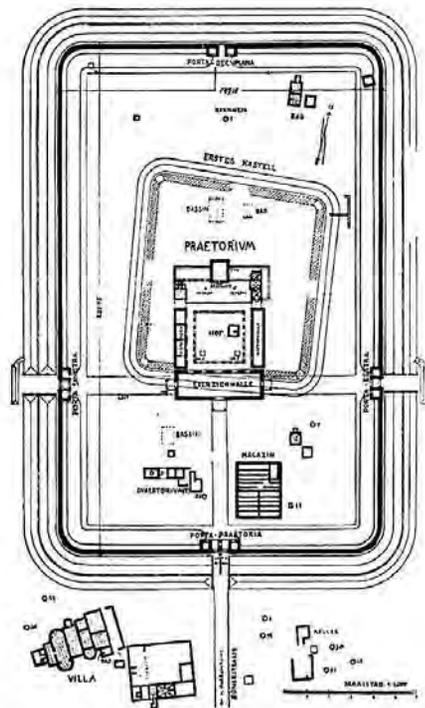
4

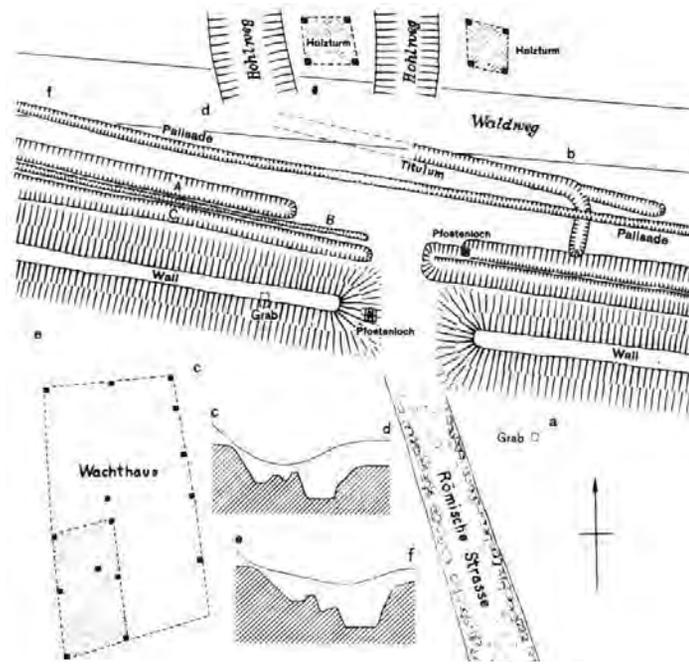
5. Anonimo, Planimetria ricostruttiva del Castello di Saalburg.

6. Anonimo, Modello delle fortificazioni di Saalburg, 1913. In M. Klee, *Guida dell'Assia. Preistoria e Protostoria*, Theiss, Stuttgart 1995, p. 25.

7. E. Fabricius, F. Hettner, Accademia di Sarwey. In *Il Limes Alto-germanico dell'impero romano*, 1893-1901, volume II, *I percorsi*, pannello 10, fig. 3.

8. Rueder dell'impianto termale esterno al Castello di Saalburg.





7



8

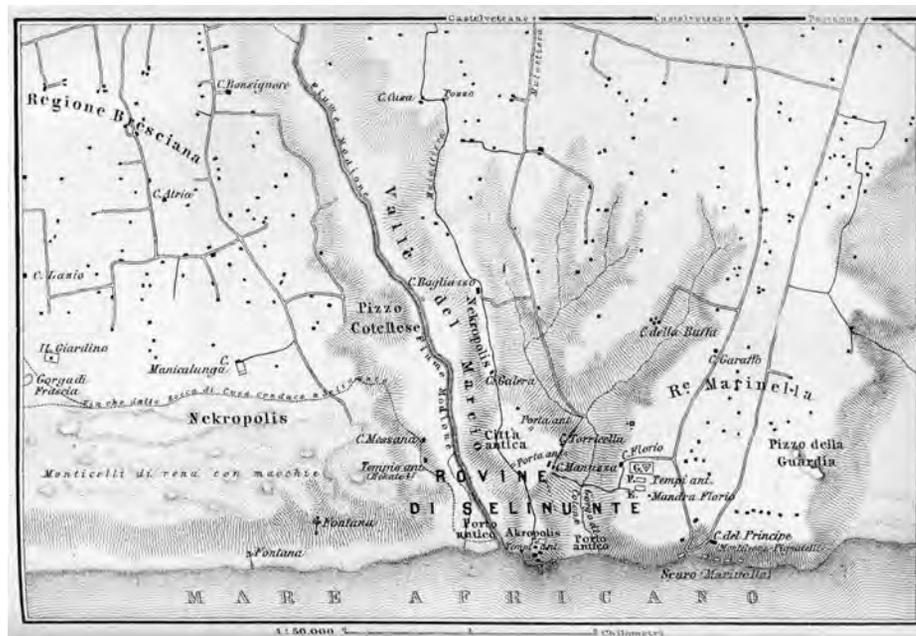
9. Wagner-Debes, Mappa di Selinunte, 1908.

10. Wagner-Debes, L'Acropoli di Selinunte. In *Topografia italiana*, 1890.

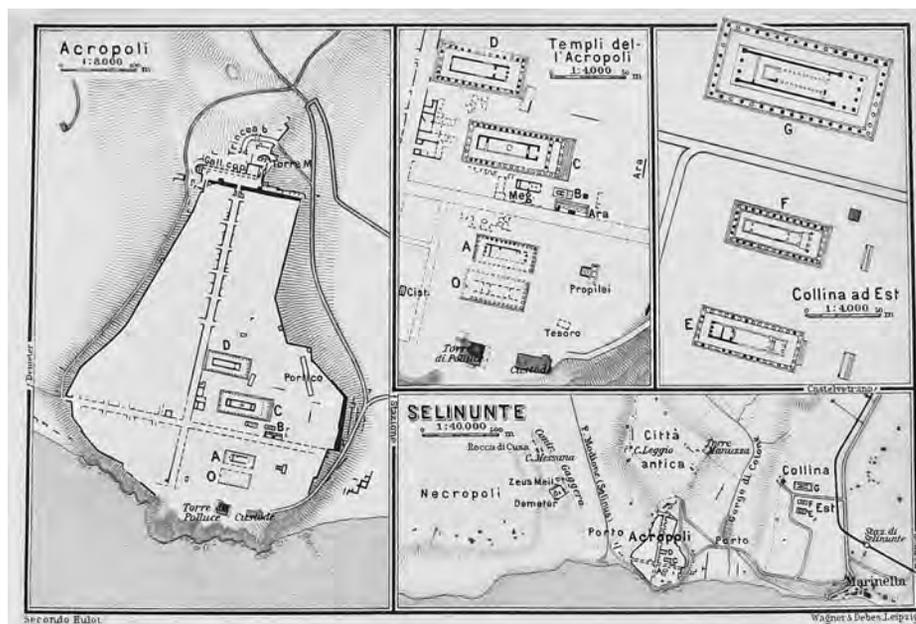
11. Parco archeologico regionale della città romana di Suasa. Il Parco si estende su un ampio pianoro ai piedi del Comune di Castelleone di Suasa, in località Pian Volpello, dove sorgeva la città romana di *Suasa*. L'intensa attività di ricerca che qui svolgono il Dipartimento di Archeologia dell'Università di Bologna e la Soprintendenza per i Beni Archeologici delle Marche ha permesso di portare alla luce e rendere visitabili diversi monumenti dell'antica città – sia a carattere privato (*domus*) sia pubblico (Foro, Anfiteatro) – e un lungo tratto viario che la attraversava.

1. La *Domus dei Coiedii* è una abitazione privata con la sorprendente estensione di 3.000 mq, i suoi caratteri sontuosi ne fanno una delle più belle dell'Italia centrale. I resti sono protetti da una copertura, mentre un percorso sopraelevato consente una sua visita completa, privilegiando la visione dei numerosi pavimenti a mosaico (tra figurati, geometrici e monocromo bianchi se ne contano circa 20) che abbracciano quattro secoli di storia, dal I sec. a.C. al III sec. d.C.

2. La Strada, uno dei decumani della città, forse il principale, separava il Foro dal quartiere residenziale. Conserva in buono stato la careggiata, lastricata con blocchi di pietra arenaria locale (basolato), e delimitata da cordoli e marciapiedi. Sul lato verso la facciata della *Domus dei Coiedii*, il fronte



9



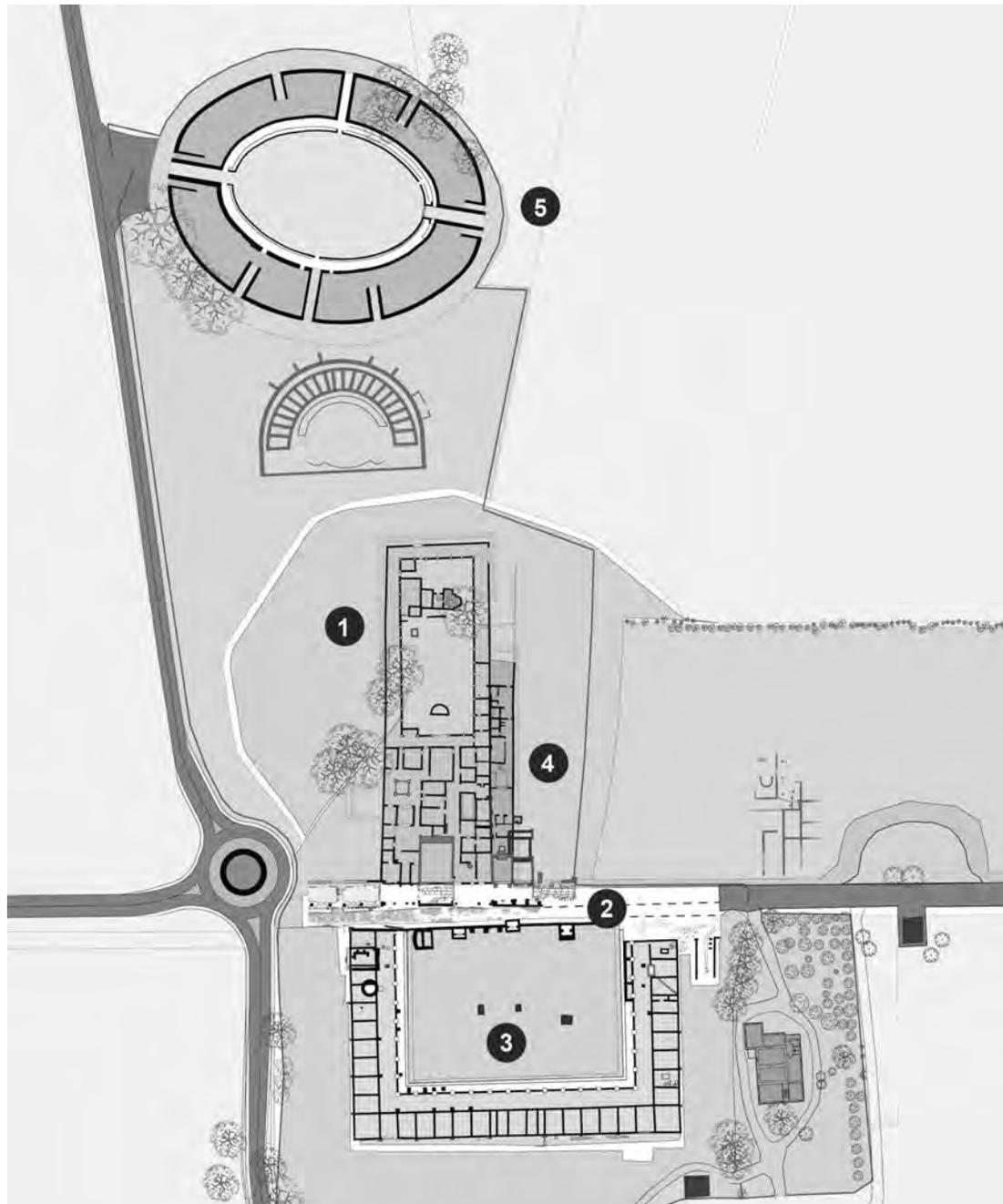
10

architettonico che prospettava verso la strada dove essere articolato e molto sofisticato, con balaustre e area porticata.

3. Il Foro è un imponente complesso a carattere pubblico costruito attorno alla prima metà del I sec. d.C., formato da una sequenza di vani disposti su tre lati e aperti su un portico che prospetta verso una piazza scoperta. I resti di questo grande complesso sono visitabili grazie ad un percorso con pannelli esplicativi.

4. La casa del Primo stile, un'abitazione privata di epoca repubblicana (II sec. a.C.) sorprendentemente conservata, serba al proprio interno rivestimenti pavimentali e parietali di grandissimo interesse storico-artistico. In particolare le due stanze da letto (*cubicula*) presentano pavimenti rivestiti di mosaici di scaglie di pietre colorate (*scutulata*) incorniciati da un motivo che imita le mura turrette, mentre le pareti erano decorate con campiture colorate di stucco a rilievo a imitazione di lastre marmoree (*crustae*). Si tratta appunto del tipico sistema decorativo noto come "primo stile" nella pittura pompeiana, da cui deriva il nome dell'abitazione.

5. L'anfiteatro di *Suasa* è uno dei maggiori delle Marche, secondo per dimensioni solo a quello di Ancona. Era dotato di otto ingressi voltati: sei che conducevano ai diversi livelli di gradinate e due principali che immettevano nell'arena, ulteriormente affiancati da corridoi laterali. L'impianto originario è da ricondurre alla prima età imperiale. Oggi il monumento viene utilizzato per ospitare spettacoli teatrali e musicali di notevole suggestione.

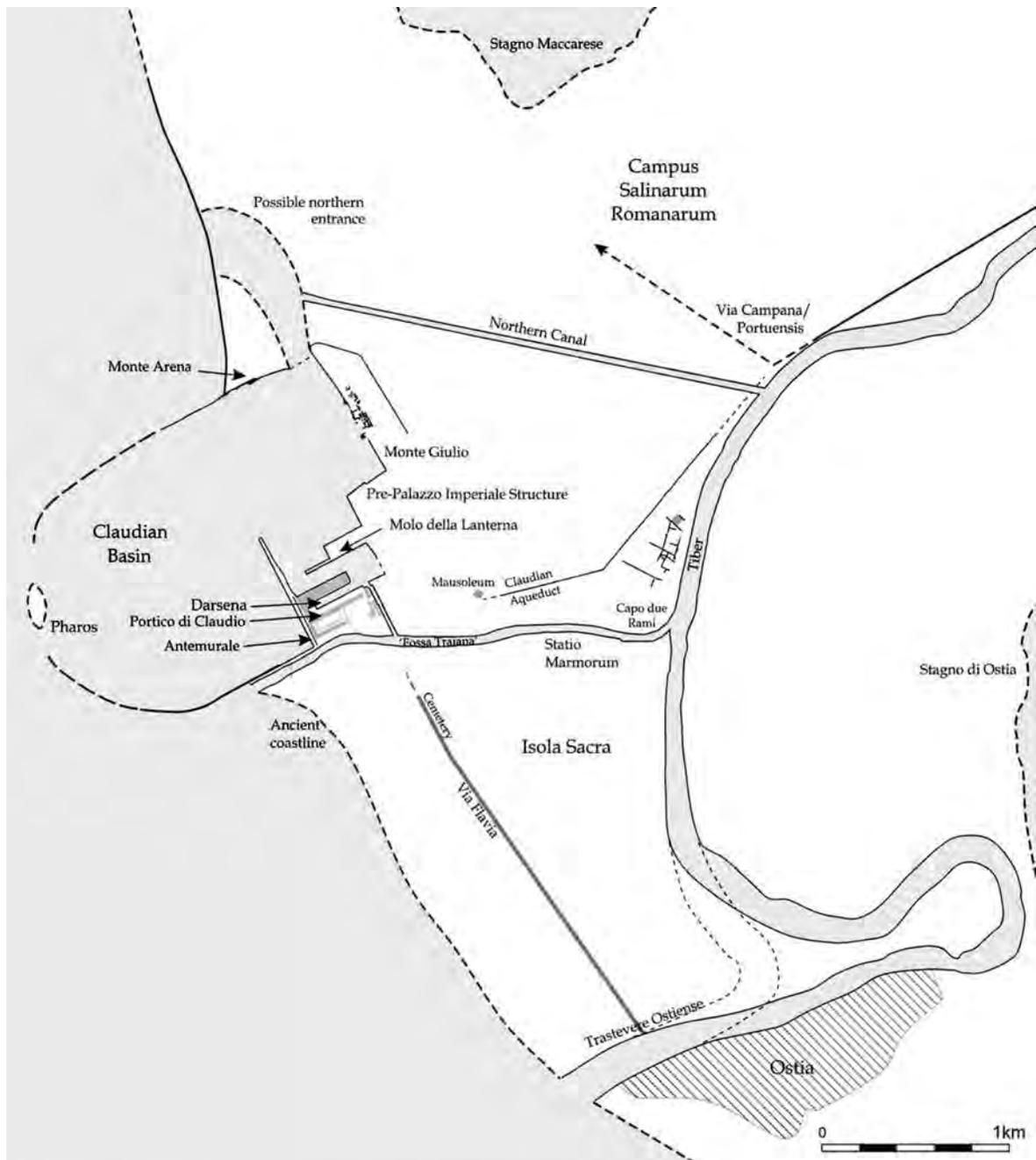


11

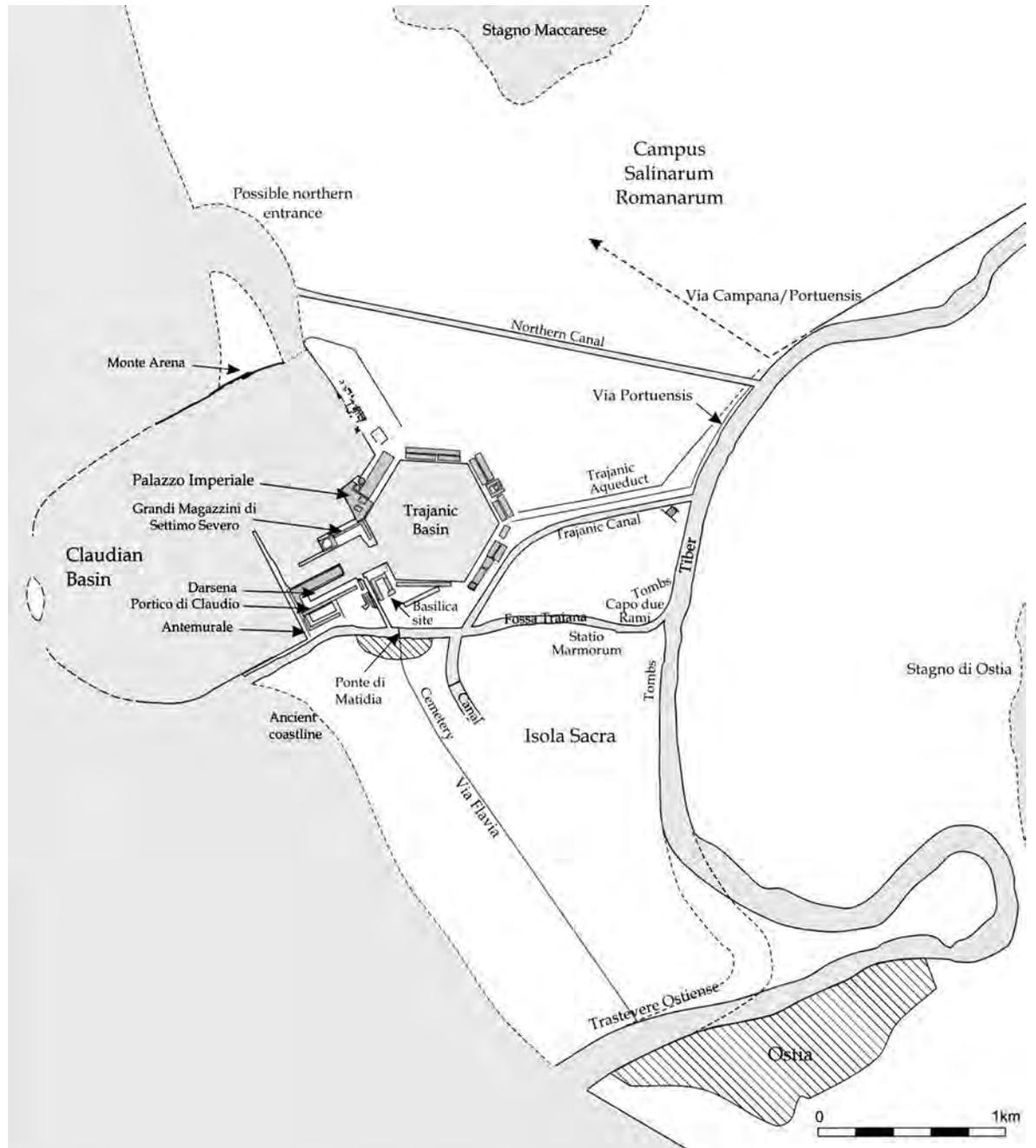
ARCHEOLOGIA

12. Assetto e principali edifici a Portus nel periodo pre traiano. In S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its hinterland*, The British School of Rome, London 2011.

13. Pianta dei porti imperiali di Claudio e di Traiano nel II sec. d.C. In S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its hinterland*, The British School of Rome, London 2011.



12



14. Planimetria di Portus con i ruderi scavati, quelli derivanti dall'interpretazione dei risultati dell'indagine magnetometrica e le aree ipotizzate da Lanciani. In S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its hinterland*, The British School of Rome, London 2011.

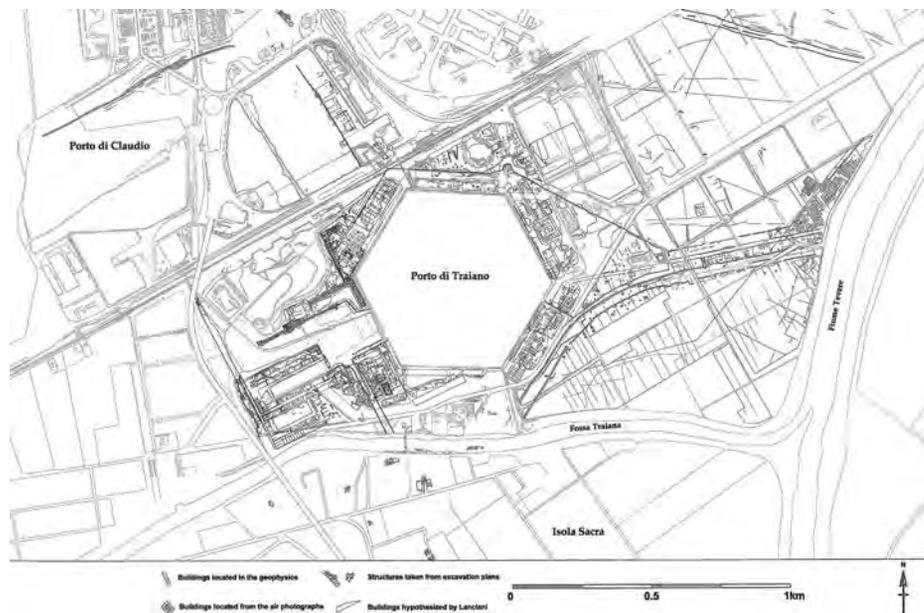
15. Planimetria dell'Isola Sacra con indicazione dei siti archeologici, 2008, elaborazione carta archeologica P. Germoni, elaborazione cartografica A. Cherubini. In S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its hinterland*, The British School of Rome, London 2011.

16. Pianta della necropoli di Porto all'Isola Sacra, redazione grafica A. Cherubini, Archivio SBAO. In Cébeillac-Gervasoni, P. Germoni, *Lo scavo e le iscrizioni della tomba J dell'Isola Sacra*, MEFRA, 126-1, 2014.

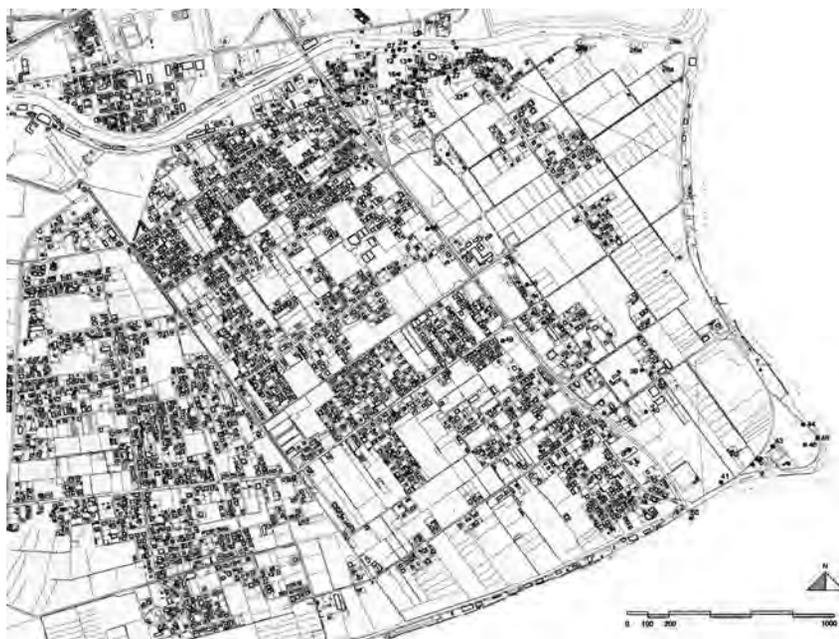
17. Interpretazione dei risultati preliminari dell'indagine geofisica sull'angolo nord-est dell'Isola Sacra. In S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its hinterland*, The British School of Rome, London 2011.

18. Planimetria del Trastevere ostiense con indicazione della zona di indagine geofisica indagata nell'ambito del Portus Project, a cura di A. Pellegrino, P. Germoni (Soprintendenza speciale per i beni archeologici di Roma) e S. Keay (University of Southampton/British School at Rome), M. Millett (University of Cambridge).

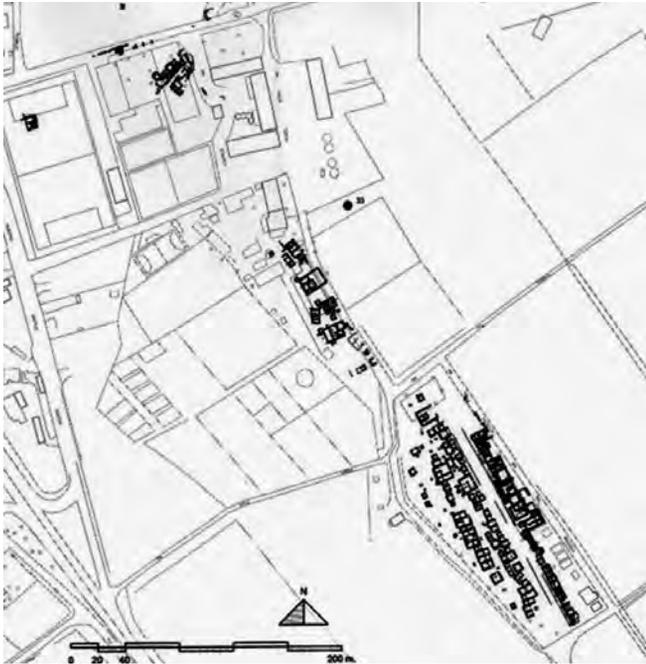
19. Planimetria magnetometrica con le tracce delle mura e dei magazzini individuati nel Trastevere ostiense dai ricercatori del Portus Project.



14



15



16



17



18



19

Territorio



Gli stabilimenti balneari del
litorale di Ostia in inverno.

FORTE/FRAGILE. UN TERRITORIO IN TRASFORMAZIONE

Dina Nencini

Ci sono alcune precisazioni iniziali in questa riflessione sul progetto di un nuovo Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale comprendente il porto di Traiano e la sua ri-connessione con l'area degli scavi di Ostia Antica. La prima riguarda l'impostazione della ricerca coordinata da Piero Ostilio Rossi che ha nei termini "relazione", "trama", "riconnessione" la definizione di una cornice operativa ma anche concettuale. Si tratta dell'individuazione di una sconnessione nel paesaggio urbano da riconfigurare. La seconda riguarda il concetto di *as found* che delinea un modo di intendere il contesto e di operare secondo un ordine di necessità e soprattutto di realtà, ben preciso nelle intenzioni e negli esiti attesi¹. Una ulteriore precisazione riguarda l'oggetto di questo saggio, non esattamente coincidente con il tema specifico del nuovo Sistema archeologico paesaggistico, poiché è rivolto a considerare ciò che lo circonda. Tale *delimitazione* che individua l'oggetto di studio "al negativo" porta a occuparsi dell'ambito circostante, per interrogarsi su quali siano le relazioni, i nessi, ma anche le eventuali sconnessioni utili alla definizione del progetto di assetto generale del nuovo Sistema archeologico paesaggistico. Soprattutto perché le trasformazioni in corso su questo territorio – che va da Fiumicino fino a Ostia – sono determinanti per questa parte della città, sono di grande impatto per l'ambiente e dovrebbero portare a profondi cambiamenti nell'infrastrutturazione dell'area stessa, ridefinendone il ruolo nella struttura urbana e dunque il destino. Va ricordato tuttavia che le trasformazioni di questa parte di città hanno una possibilità

di attuazione molto precaria sia per le condizioni specifiche locali, soprattutto economiche, sia per una resistenza intrinseca che caratterizza la cultura, ma anche il supporto normativo e legislativo, del nostro Paese. L'ipotesi più plausibile per la ricerca e che intendo praticare in questa riflessione, è di presupporre due casi limite che delineano altrettanti scenari: la realizzazione di tutti i sistemi infrastrutturali alla scala territoriale, o la moltiplicazione di sistemi più puntuali alla scala media o minuta. Le questioni che emergono sono numerose, cercherò quindi di costruire un ragionamento che evidenzi le potenzialità e gli elementi di criticità dei due scenari.

Due condizioni, due scale. L'orditura urbana e le grandi infrastrutture che connotano questa porzione territoriale, evidenziano una condizione duale: quella rivolta a una prospettiva internazionale – fatta dalle relazioni tra i porti e gli aeroporti, dalle autostrade del mare, dai corridoi transnazionali, visti come altrettanti assi di sviluppo economico – e quella locale con un alto grado di *confusione* determinata da un assetto territoriale in cui gli elementi che ne delineano i tratti sono disarticolati, destrutturati e senza relazioni tra loro (figg. 29, 30). Come dimostrano le ricerche condotte su questa parte di Roma, su di essa si scontrano e si alternano, producendo dissolvenze incrociate, due opposte intenzioni rispetto alla condizione e al destino di questi luoghi, due opposte visioni. Una che poggiandosi sugli aspetti e sui caratteri

propri del paesaggio litoraneo, intende il rapporto tra Roma e il mare in termini di *tutela* e mantenimento di una condizione “fragile”. A sostegno di essa sono determinanti le ragioni naturalistiche e ambientali, il Tevere e la sua foce, le pinete, le dune e gli stagni dei quali va preservata l'esistenza (figg. 55, 56). Questa visione tende a leggere i segni della *scrittura* minuta di questo paesaggio che si manifesta nella piccola scala e nelle piccole e medie distanze. Si concentra sulla preesistenza attraverso una modalità non invasiva e soprattutto di cura e preservazione, escludendo, limitando tutto ciò che può confonderne la presenza; è sostenuta dalla possibilità spesso “antieconomica” – in questo risiede la difficoltà della sua piena realizzazione – di mantenere questo territorio *liminare*, nella sua condizione di “relativa intangibilità”; ha una cornice locale, dimensione propria dell'identificazione di essa con ciò che intende sia il *luogo* litoraneo, adottando strategie che riguardano le dinamiche interne a esso, la cui ricaduta è rivolta alla scala locale. La seconda visione intende questa parte di Roma come ambito in cui si manifestano opportunità di trasformazione sostenute e sviluppate attraverso i “punti di forza” che si trovano in essa. Questa ipotesi si concentra sui grandi nodi infrastrutturali, quali l'aeroporto e i porti, le autostrade, che con la loro presenza proiettano quest'area in ambito nazionale e internazionale. L'interesse preminente è orientato da azioni che potenzino il carattere di connessione con le dinamiche globali, o quantomeno nazionali, poiché esse sono considerate il presupposto di un “dinamismo economico” utile allo sviluppo di questa parte urbana, ma non solo. L'obbiettivo è dunque di governare e potenziare le trasformazioni richiamando interessi e investimenti economici esterni. In entrambe le visioni la valorizzazione del patrimonio archeologico ha un ruolo fondamentale nonostante sia letto in una prospettiva assolutamente differente, con conseguenti azioni, dirette o indirette, molto diverse tra loro. Non può essere sottovalutato che le maggiori resistenze attualmente riguardano proprio le trasformazioni che le grandi infrastrutture impongono. Inoltre le questioni emergenti dai nuovi assetti dell'area di Fiumicino e Ostia sono tutte sottese da strategie di tipo economico,

che ne consentano la realizzabilità e per ora, senza accenni a intenzionalità che riguardano la “vita” e dunque l'immagine di questi luoghi. Tutto ciò porta alla manifestazione di diffidenza di associazioni, gruppi e abitanti nei confronti di una prospettiva di cambiamento operata da interventi a grande scala, i cui esiti sono immaginati come dannosi se non addirittura catastrofici.

Di fatto la condizione di questi luoghi è tutt'altro che positiva: in essi predominano abusi e degrado, abbandono e assenza di normativa che ha picchi drammatici in aree di grande importanza ambientale come la foce del fiume, sulla quale incombe costantemente il rischio esondazione (figg. 57, 58).

Quello che emerge costantemente, in tutte le fasi di lettura, di indagine, di ipotesi di intervento è la moltiplicazione di *figure* che sovrintendono, ogni eventuale trasformazione. Uso il termine figure poiché traduce bene la moltiplicazione/sovrapposizione dei ruoli, delle competenze, dei poteri decisionali, oltre che di rappresentanza. E viene da chiedersi – ma in realtà è già detto nella introduzione del libro *Una capitale sul mare* – se anche la collaborazione fra D'Ausilio e Bonvino, imprenditore il primo, urbanista il secondo, non derivi anche da questo sconfinamento di ruoli, dalla sovrapposizione di competenze, dalla carenza di risposte da parte di chi governa il territorio².

Disgregazione: struttura e infrastruttura. In questo contesto urbano predomina, forse più che in ogni parte del territorio romano, la disgregazione e la disgiunzione (fig. 31). Franco Purini ha scritto in numerosi saggi proprio del carattere frammentario e discontinuo come dominante morfologica della struttura urbana romana e del territorio laziale. Un esempio particolarmente importante di *trascrizione critica* della *Forma Urbis Romae* è la serie di “progetti di distruzione” nei quali la morfologia urbana viene messa a reagire con azioni radicali, come la cancellazione di intere parti, come accade nelle dimostrazioni per assurdo, per renderne esplicita la struttura profonda. Sono molteplici le differenti declinazioni di ciò che è *infrastruttura* in questa parte del territorio di Roma. L'infrastrut-

tura non rappresenta semplicemente la rete di connessioni intermodali, ma anche tutto il sistema che tesse la rete idrica della bonifica (figg. 25, 28). In tal modo le ragioni delle scelte “funzionali” sono intrecciate con quelle morfologiche, e ciò rende più complesso ogni intervento. E proprio la configurazione territoriale di disgiunzione tra le parti e di frammentazione urbana orienta il progetto verso ipotesi di connessione, di ricongiunzione e quindi, a rendere prevalente il tema progettuale dell’infrastruttura e con un ruolo rinnovato e fortemente articolato. È necessario infatti parlare di questione infrastrutturale e non di infrastruttura poiché la condizione dell’orditura infrastrutturale del settore sud-ovest della città – ma non solo di questa parte – è un problema ancora aperto, come dimostra la difficoltà di attuazione del piano urbanistico³. L’accessibilità e le connessioni tra le parti rappresentano il problema urbano di Roma. La questione infrastrutturale come problema della modernità della città è affrontata a Roma per la prima volta dallo Studio Asse. L’idea dell’Asse Attrezzato per Roma rappresenta infatti fin dalla proposta del Piano Regolatore Generale del 1962, da un lato il mezzo con cui risolvere l’incombente questione del decentramento delle funzioni terziarie dal centro storico costituendo una nuova centralità, dall’altro la costruzione della nuova immagine di una metropoli europea connessa con il proprio territorio nazionale oltre che comunale e regionale. Già dai primi lavori dell’INU nel 1954 “i due grandi problemi sul tappeto erano quindi quelli di impedire un ulteriore sviluppo terziario del centro storico (e fu una lotta quasi sanguinosa questa) e di non privare la Capitale di un centro per le attività terziarie maggiori; e tenuto conto della distribuzione della massa edilizia intorno al nucleo più antico (fortemente più pesante verso est-sud-est) nonché della posizione di Roma verso il mare, si concluse con la necessità di forzare ulteriormente le nuove espansioni nella stessa direzione, e di innervarle a scala urbana e regionale, con un “asse attrezzato”, cioè con un sistema multiplo viario, che funzionasse da vera direttrice di sviluppo a livello urbano, come supporto delle attrezzature e strutture necessarie a un nuovo centro urbano”⁴.

Senza entrare nel merito della giustezza di un’ipotesi, l’Asse attrezzato può essere interpretato come una *alternativa* alla “Roma verso i colli e verso il mare”: le due ipotesi, configurano due modalità opposte di intendere l’infrastrutturazione del territorio romano e due opposte previsioni del destino urbano di Roma. L’Asse attrezzato, a differenza della visione di espansione urbana del Ventennio, costruisce un’alternativa alla centralità della struttura urbana e si oppone alla struttura radiale che la definisce. Seguiranno progetti come quello per la XVII Triennale del 1987, *Le città immaginate*, nel quale si delinea per la prima volta la possibilità di realizzare una città policentrica. Si è posto questa domanda Vieri Quilici nel libro *Roma capitale senza centro* individuando in questo l’*anomia* che ne segna il destino di capitale incapace di essere davvero moderna. Quilici critica implicitamente l’ipotesi policentrica poiché “la diffusione metropolitana della ‘città esplosa’ sembra ancor più allontanare la possibilità di rincorrere i tempi perduti della trasformazione moderna” e si chiede se “proprio la nuova confusa condizione *ambientale* non offra un’*inestimabile* riserva di risorse, tale da poter prefigurare un assetto territoriale del tutto originale e, rispetto al tema trattato, alternativo ai modelli classici, europei e occidentali”⁵. Dunque il tema dell’infrastruttura è per certi versi un problema di strutturazione, di comprensione delle esigenze insite in quella matrice profonda che è presente in ogni luogo, e è l’infrastruttura che ne delinea i tratti, che ne permette il riaffioramento laddove il luogo sia ormai scomparso. Dunque, quale vocazione ha questo contesto?

Vocazioni compresenti. Riflettere sulla vocazione di un luogo significa porsi la questione di un intervento appropriato i cui esiti corrispondano a un “ordine di necessità”. Ricercare e riferirsi a un paradigma dell’origine significa selezionare quegli aspetti che individuano le specificità di un luogo, quelle condizioni che si intende debbano essere tenute in conto, evidenziate e anche potenziate. La dimensione originaria di un luogo è dunque qualcosa di oggettivo e materialmente riconoscibile, ma anche l’esito di una selezione nella stratigrafia delle

modificazioni del luogo stesso nel tempo. Tale paradigma ha una particolare efficacia nella costruzione progettuale poiché riguarda un percorso non semplicemente analitico, ma fortemente intenzionale oltre che un presupposto operativo. La condizione di riferimento originario è dunque interna al procedimento progettuale, come ci hanno dimostrato molti architetti, e sottrae la riflessione sul progetto alla dimensione esclusivamente speculativa, poiché nel riferimento è possibile individuare secondo un principio di circolarità, contemporaneamente la *fine* e l'*inizio*. In questo quadro teorico l'ambiente naturale non è solo ciò che si oppone all'intervento artificiale, ma è anch'esso, nella individuazione primaria uno dei momenti possibili da cui si originano le scelte del progetto. Lo spostamento dell'osservazione da un piano funzionale a quello morfologico trova in questo contesto e attraverso le riflessioni fino a ora compiute, una particolare efficacia.

Ambiente naturale/artificiale: due forme di artificio.

L'ambiente è lo sfondo e il tema che lega molti dei protagonisti di questa vicenda progettuale. L'ambiente naturale ha la sua espressione nella Riserva Naturale Statale Litorale Romano istituita nel 1996⁶, e nel Parco Fluviale del Tevere in attesa di istituzione, ora sotto la giurisdizione regionale dell'Autorità di Bacino (fig. 55). Questa aspirazione ambientalista riguarda un intorno ampio, che vede nelle realizzazioni di nuove infrastrutture il rischio dello smarrimento di un'identità locale che può offrire vie di sviluppo alternativo come l'*ecoturismo*, le nuove forme di agricoltura sostenibile e di imprenditoria che da essa possono derivarne. Di fatto esiste una realtà meno evidente, nella quale è possibile individuare potenzialità ambientali, naturalistiche e storiche che per poter emergere devono essere sostenute proprio da azioni concertate. La condizione locale non riguarda semplicemente gli usi dell'ambiente costruito, ma anche la costruzione da parte di una comunità di un paesaggio urbano all'interno del quale quella stessa comunità possa riconoscersi.

Ma altrettanto precisa è la necessità di risolvere le condizioni dei nodi scalarmente dominanti e oggetto di più *invasive* trasformazioni: l'ampliamento dell'aeroporto

di Fiumicino⁷, il porto di Fiumicino (fig. 32) nell'ambito del sistema regionale dei porti di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta e infine l'ipotesi incompiuta ma ancora latentemente presente, del nodo del corridoio europeo transnazionale Palermo-Berlino.

La situazione locale presuppone la necessità di configurare connessioni efficienti per chi abita questa parte della città e contemporaneamente distinguere o limitare la compresenza con la viabilità utilizzata da chi attraversa, per motivi diversi questa porzione di territorio. Da un punto di vista operativo – anche se derivante da una schematizzazione – è utile distinguere due tipologie in “chi vive” e “chi visita” per definire due corrispondenti tipologie di infrastruttura, ma anche di *ambiente* in senso più ampio, anche qui declinate alle varie scale e secondo le differenti necessità. Questa schematizzazione ci permette di leggere il sistema infrastrutturale attraverso *layer* distinti, i quali una volta sovrapposti possano identificare nodi critici e nodi potenziali. Alle informazioni/descrizioni dei *layer* possono essere affiancati altri indicatori, finalizzati a specificare la lettura e esemplificati in una “paletta” che definisce un *range di infrastrutturazione* del territorio che va dal fragile al forte, a sua volta suddiviso in due momenti: preesistente e ipotetico e riferibile all'ipotesi progettuale (fig. 29). Le prime tacche di questa paletta riguardano la infrastrutturazione fragile identificabili “nella rete dell'acqua” come canali irrigui, di scolo, di raccolta, fino al Tevere. I settori di paletta corrispondenti al “forte” identificano l'infrastruttura tecnologica in cui l'aeroporto e il porto sono seguiti dal sistema delle strade secondo le diverse dimensioni. Come già evidenziato dai diversi studi condotti sulla *Coda della cometa* l'intervento di potenziamento dell'infrastrutturazione viaria riguarda soprattutto i collegamenti trasversali, tra i quali alcuni con riflessi diretti sull'area di progetto del Sistema archeologico paesaggistico, ma di non facile realizzazione proprio per l'interferenza continua di ambiti paesaggistici e archeologico naturalistici.

La linea di costa. Il lungomare di Roma che si estende da Ostia a Fiumicino è attualmente molto distante da ciò che nel panorama internazionale corrisponde al termine *waterfront*. Nel mondo corrispondono a questa definizione

ne aree sempre più complesse a cui è delegato il ruolo di catalizzatori dell'innovazione e della trasformazione urbana. In effetti con la definizione di *waterfront* si identificano quei progetti di riqualificazione del fronte mare da cui sono state delocalizzate le attività portuali in seguito alla trasformazione che dagli anni '70 in poi ha subito il trasporto navale. Esempi emblematici sono Londra e Barcellona. In Italia solo Genova è paragonabile per interventi ai casi internazionali. Il lungomare di Roma nella ridefinizione del *waterfront* va nella direzione opposta. Sia per condizioni ambientali che legate alla struttura urbana. Infatti nella maggior parte dei casi nazionali, come Trieste o Napoli, la questione del *waterfront* riguarda soprattutto la dismissione di aree e la delocalizzazione di funzioni di trasporto navale. Non si tratta dunque di decentrare l'attività portuale relativamente presente visto il ruolo da sempre delegato al porto di Civitavecchia, ma di localizzare lì un nuovo porto turistico che soprattutto assuma il ruolo di porta della città, puntando su eventuali valori propulsivi per lo sviluppo e la trasformazione.

Il primo interrogativo riguarda la capacità dell'area lungomare di reggere il ruolo di porto/porta e contemporaneamente, attraverso l'innesto di queste funzioni, di trasformarsi in una nuova polarità per la trasformazione. È importante ricordare che sull'area convergono più soggetti e altrettante intenzioni. Il primo soggetto è Roma Capitale principale promotrice del rinnovamento di Ostia attraverso la ridefinizione del "Secondo polo turistico" di Roma. Il secondo soggetto è rappresentato dalla Regione che punta sullo sviluppo dell'area compresa tra i porti di Fiumicino e Ostia, della zona aeroportuale, attraverso la messa a sistema dei porti turistici laziali e la realizzazione del nuovo porto di Fiumicino (fig. 32). Il terzo soggetto è rappresentato dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. La normativa prevede la piena autonomia dell'Autorità Portuale, che redige il proprio Piano Regolatore Portuale per le aree di propria competenza. Infine il Comune di Fiumicino.

Il secondo interrogativo riguarda la dualità che insiste sull'area del lungomare. Si tratta di una dualità determinata in parte dallo stanziamento di Ostia e dalle spiagge i cui tratti identificativi dell'ambiente naturale e antropizzato richiedono interventi puntuali di sostegno e rigenerazione, più che interventi invasivi e stravolgenti lo stato delle cose,

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

All'interno di questo quadro si colloca l'ipotesi del nuovo Sistema archeologico paesaggistico che già nella scelta terminologica esplicita una propensione per quegli aspetti più legati al contesto paesaggistico. Ma è altrettanto vero che la necessità di mantenimento dell'area archeologica e soprattutto la preservazione delle condizioni naturali richiedono uno sforzo economico, di gestione e tutela che non può prescindere dal coinvolgimento delle attività trainanti e di supporto del turismo.

La domanda è se sia possibile individuare una strategia che, utilizzando il conflitto tra vocazione di sviluppo e progresso e aspirazione alla cura e alla manutenzione, possa far convivere queste due dimensioni in questa porzione di territorio. Le direzioni da intraprendere pare non possano essere che di combinazione delle due opposte condizioni compresenti, entrambe da potenziare attraverso una ipotesi di "trasformazione-cura" che riesca a far convivere azioni di "progresso-tutela".

Note

1. Termini tratti dalla proposta d'inquadramento della ricerca.
2. Cfr. G. Bonvino, F. D'Ausilio, *Una Capitale sul mare. A trent'anni dal Progetto Litorale '83, riflessioni su una nuova politica per Roma*, Palombi, Roma 2013.
3. "Quaderni di Urbanistica", INU, XVI, 2008.
4. L. Quaroni, *Il cuore della città*, "L'Architettura, cronache e storia", 238/239, agosto-settembre 1975, pp. 200-205.
5. V. Quilici, *Roma capitale senza centro*, Officina, Roma 2007.
6. La Riserva è stata ripermetrata con Decreto ministeriale 311/2013.
7. Con 36 milioni di passeggeri nel 2010 Fiumicino è il primo scalo nazionale e si attesta al sesto posto tra gli aeroporti europei dopo Londra-Heathrow, Parigi-Roissy, Francoforte, Madrid e Amsterdam. Il progressivo annuo ad agosto 2011 registra un incremento dell'11% rispetto al 2010 del traffico passeggeri dell'Unione Europea in transito per lo scalo romano.



Porto fluviale presso il ponte della Scafa.

IL TERRITORIO OSTIENSE. MOBILITÀ E PROBLEMI INFRASTRUTTURALI

Andrea Bruschi

Per meglio comprendere le intersezioni fra l'ipotesi di un Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale e la trama della mobilità e dei trasporti nel comparto urbano della *Coda della cometa*, va ricordato il senso di un programma e di una strategia che impegna una sezione di territorio molto ampia, coinvolgendo ambiti complessi e diversificati. Un programma dalla naturale e quasi ovvia vocazione interscalare la quale, pur implicando immediate relazioni territoriali urbane e locali, ha sullo sfondo Roma nella sua interezza e un suo possibile diverso ruolo nel mondo globalizzato. Non solo infatti il principio di riconnessione di Ostia Antica e Portus lungo la via Flavia/Severiana rappresenta in prospettiva una occasione di recupero ambientale e completamento dell'assetto dell'area archeologica costiera ma tale principio non può non essere inquadrato anche come strategia di rilancio dell'intero comparto della *Coda della cometa* e di crescita della città in senso lato. Il nuovo possibile ambito storico paesaggistico non è quindi inteso soltanto in funzione di un naturale ruolo locale ma come previsione di uno dei poli culturali più importanti del mondo, con enormi potenzialità nel comparto turistico ricettivo e nel relativo indotto. Non trascurabile è il dato dimensionale di tale operazione. Basti pensare che, nell'insieme, la superficie dei siti di Ostia Antica e Portus supera quella dell'Area archeologica centrale e, nella prospettiva

di riunificazione, si appresenta all'estensione del Parco dell'Appia Antica, presentando reperti di non comune importanza (fig. 50). Come ricorda Carlo Pavolini, straordinarie sono le eredità archeologiche di quest'area¹. Alla stregua di Pompei e Ercolano, Ostia Antica è l'unica città romana in tale stato di conservazione da consentire una fedele ricostruzione della vita quotidiana nella società di duemila anni fa, mentre il complesso portuale traiano, insieme alla necropoli e al non ancora del tutto esplorato compendio, rimane l'unico esempio della struttura e della organizzazione che consentirono la potenza di Roma nel Mediterraneo (fig. 53). Un'opera grandiosa e perfetta, la quale associa alla eccezionale qualità architettonica anche una peculiare dimensione paesaggistica stratificatasi nei secoli. Le connessioni fra i due poli archeologici e la continuità ambientale lungo la via Flavia/Severiana attraverso l'Isola Sacra, ipotizzate da questo studio, consentono la ricostituzione di un sistema di alto valore culturale con notevoli implicazioni di ordine economico, sia per quanto riguarda il flusso turistico – inesistente in questa parte della città (se non per ragioni strumentali di collegamento all'aeroporto) –, che per l'effetto di trascinarsi sull'indotto delle attività produttive locali. Tale operazione presuppone tuttavia un apparato gestionale complesso e condizioni al contorno tali da presentare un quadro efficiente in termini organizzativi,

in particolare dal punto di vista dell'accessibilità e della mobilità all'interno delle aree coinvolte dal progetto, alla grande e alla piccola scala. La mobilità del comparto, nello stato di fatto e in quello ipotizzato da questo studio, – privata ma soprattutto pubblica, su gomma, su ferro e nelle sue declinazioni meno impattanti sul territorio, ovvero nelle ipotesi di una rete di mobilità “dolce” ciclopedonale, in ippovia, in barca sul Tevere – appare dunque un tema cruciale e delicatissimo, non solo in vista delle potenzialità future ma anche in rapporto alle carenze dell'attuale assetto del territorio di Ostia e Fiumicino (fig. 51). Il telaio infrastrutturale del comparto stenta infatti a essere adeguato alle necessità attuali e appare estremamente lacunoso se verificato alla luce di un progetto di tale portata.

Una difficile mobilità, radicata nella storia. Come gran parte dei settori periurbani di recente formazione, tutta la *Coda della cometa* soffre di una tradizione pianificatoria miope e attuata per sommatoria di interventi giustapposti, mediante azioni pubbliche isolate o proposte singolari dell'imprenditoria immobiliare. Fallita l'operazione della Variante del 1942 al Piano Regolatore del 1931, progetto che avrebbe potuto impostare il difficile passaggio dal telaio agricolo della bonifica all'assetto urbano della nuova città lineare ideata da Giovannoni e pianificata sotto la direzione di Piacentini², le opere di infrastrutturazione territoriale sono state realizzate seguendo programmi di corto respiro o completati solo in parte, spesso con procedure eccezionali o agganciandole a occasioni parallele, come il Campionato del Mondo di Calcio del 1990 e il Giubileo del 2000³. È mancato nel tempo un progetto organico di armonizzazione dei grandi servizi urbani con la compagine territoriale – primo fra tutti l'aeroporto Leonardo da Vinci – e il territorio non è stato visto come una risorsa *di tutti* da gestire *per tutti* ma come uno spazio da sfruttare, se non da deprecare. Non si sono voluti definire con chiarezza i limiti dell'imprenditoria privata all'interno dell'assetto infrastrutturale pubblico. Si è lasciato campo libero

all'abusivismo, fenomeno ingente e distruttivo, soprattutto nell'ultimo trentennio.

Sommate fra loro, queste modificazioni del territorio si sono ripercosse sulla delicata trama ambientale del paesaggio costiero, sulle indigenti irreggimentazioni antropiche delle acque, delle orografie e sulle urbanizzazioni. Limitato solo dalle oscillazioni del mercato, lo sviluppo edilizio ha sovraccaricato ulteriormente una maglia stradale sottodimensionata e pensata per fini agricoli durante la bonifica delle aree palustri (fig. 31).

La cronologia sintetica dell'infrastrutturazione della *Coda della cometa* chiarisce le ragioni della difficile gestione dei tracciati di un territorio ampio e vincolato da un assetto idrografico complesso, da una orografia a tratti sotto il livello del mare e da ciclici fenomeni alluvionali. La notevole estensione del territorio – solo fra l'Eur e il mare la distanza è di circa diciannove chilometri, mentre Ostia Antica dista ventitré chilometri dal Colosseo (tre volte l'estensione della città storica) – comporta la realizzazione di pochi lunghissimi assi viari in tre momenti storici successivi e reciprocamente interrelati: la fase romana, quella della bonifica otto-novecentesca e delle opere del Ventennio e la infrastrutturazione contemporanea.

Nella fase romana imperiale i principali tracciati che innervano il settore sono la via Portuense, la via Ostiense e la via Flavia/Severiana. La prima è realizzata da Claudio nel I sec. d.C. e – sostituendo progressivamente la antichissima via Campana che univa il foro Boario e il *Campus salinarum romanarum* presso lo stagno di Maccarese – collega Roma con Portus sulla riva destra del Tevere. La seconda, molto più antica⁴, connette l'urbe con Ostia Antica, innervando il territorio in riva sinistra. Infine, la via Flavia/Severiana segna la linea di costa dell'epoca fino al Lazio meridionale. Percorsi persistenti nel tempo, i quali costituiscono per secoli gli unici tracciati che innervano la *Coda della cometa* e la rendono percorribile. Singolarmente, anche nel periodo della bonifica degli stagni di Ostia e Maccarese le arterie di collegamento con Roma rimangono quelle realizzate nell'antichità.

Solo durante il fascismo, momento nel quale continua e si conclude la bonifica, appare qualche innovazione. Ai tracciati storici si sovrappone un piano più ampio che vede la realizzazione della via del Mare, inaugurata da Mussolini nel novembre 1928, e in seguito di parte della via Imperiale, oggi via Cristoforo Colombo, la cui costruzione fu interrotta durante gli eventi bellici e terminata nel 1954⁵. Un sistema stradale pensato per raggiungere la costa (paradossale in questo senso il brutale e mai risolto impatto della Cristoforo Colombo con il Lido di Ostia) e servire un territorio poco urbanizzato e bonificato per convertirlo da luogo paludoso e malsano in fondo agricolo.

Unico tracciato contemporaneo l'autostrada A91 Roma-Fiumicino, conclusa nel 1959 in concomitanza con la apertura dell'aeroporto e successivamente ampliata e variata con le uscite per la Fiera di Roma e Commercity. Un efficiente meccanismo di penetrazione radiale al quale si associano le due ferrovie Roma-Lido⁶ e FR1 Roma-Fiumicino aeroporto⁷, principali servizi pubblici di collegamento con le aree oggetto di questo studio. Una infrastrutturazione primaria tanto efficiente da rimanere in una certa misura avulsa dal territorio stesso: sia l'autostrada A91 che la Cristoforo Colombo sono ben lontane dal contribuire alla definizione di una dimensione urbana e di quartiere, generando un "taglio" nel territorio e una disconnessione degli ambiti ai loro margini (fig. 51).

Al contrario la via del Mare e ciò che resta della via Ostiense soffrono di una densificazione edilizia che ne travalica la originaria vocazione di assi di collegamento polare e le rende oggi ambiguamente sospese fra una dimensione infrastrutturale a scala vasta e un asse urbano. In assenza di un telaio progettuale gerarchico in grado di gestire i passaggi fra connessioni infrastrutturali di ampio, medio e corto raggio, queste strade stentano a sostenere la trasformazione che le ha viste diventare, con il passare degli anni, da potenziali aste di una rete urbana nodale a generatrici di una confusa città lineare, poco o per niente pianificata e a tratti origine di segregazione e degrado.

La maglia stradale dei tessuti urbani si è sviluppata in sovrapposizione e ampliamento della griglia dei percorsi della bonifica, andando a sovraccaricare esili tracciati interpoderali, pensati per usi agricoli e spostamenti lenti e locali. Ne è derivata una atavica e forse insanabile debolezza nel passaggio fra i grandi assi di penetrazione e gli snodi alla rete stradale locale, amplificatasi ulteriormente con la crisi e l'abbandono delle aree agricole fagocitate dalla speculazione. All'origine di tale squilibrio vi è un progetto di bonifica il quale, da un lato ha imposto la maglia agricola e idrografica dei canali e dei relativi percorsi inserendoli senza elementi di mediazione nei fusi lasciati dai grandi assi territoriali e distruggendo, insieme al paesaggio palustre, anche l'insieme minuto delle precedenti connessioni e, dall'altro, non è stato "accompagnato" verso le future urbanizzazioni mediante accorte articolazioni con il paesaggio agricolo da esso stesso generato.

Spiegano meglio queste considerazioni alcune brevi osservazioni derivanti dal confronto fra le cartografie IGM del territorio ostiense realizzate fra il 1880 e il 1950 (figg. 25, 28). Due aspetti in particolare emergono con evidenza sopra gli altri: il primo è la violenza con cui il progetto dei canali di bonifica si sovrappone al paesaggio precedente con un disegno decontestualizzato. Noncurante di assetti naturali e tracciati consolidati, la bonifica risponde alla sola logica della più conveniente disposizione dei canali. Il secondo aspetto mostra come soltanto pochissimi percorsi sopravvivano alla cancellazione dei precedenti tracciati e sentieri che irroravano capillarmente le aree agricole e i pascoli seguendo ruscelli e acquitrini: la via di Castel Fusano e la via della Scafa sono in sostanza le uniche strade parallele alla costa che resistono alla bonifica. Via della Scafa (oggi via dell'aeroporto di Fiumicino) diverrà la debole e sovraccarica controradiale di collegamento fra le due rive del Tevere, sulle quali si appoggiano le reti di supporto delle urbanizzazioni attuali.

Particolarmente interessanti appaiono i disegni che illustrano il progetto della bonifica di questo tratto

di territorio. La prima è la *Planimetria generale della plaga litoranea che comprende le contrade bonificabili d'Ostia, Isola Sacra, Porto, Camposalino, Maccarese e Pagliete* edita nel 1884 da Giovanni Amenduni⁸, ingegnere capo dell'Ufficio speciale per il bonificamento dell'Agro romano che aveva il compito di progettare le opere di irreggimentazione delle paludi nelle zone afflitte dalla malaria (fig. 20)⁹. Si tratta di un elaborato che fotografa l'assetto del territorio immediatamente prima della bonifica, mettendo in evidenza gli elementi primari di uno straordinario palinsesto di zone umide composto da grandi aree boschive, prati acquitrinosi e asciutti destinati a pascolo, aree a seminativo a rotazione quadriennale (quarteria) disposti intorno agli stagni di Ostia e Maccarese e alle Piscine del Principe alla foce del Tevere. Sull'Isola Sacra si distinguono i tracciati convergenti di via della Scafa e forse della ancora parzialmente visibile via Flavia/Severiana. Poco altro appare del paesaggio palustre, tanto da far pensare a un elaborato volutamente superficiale in vista di una successiva fase progettuale la quale, programmaticamente, avrebbe spazzato via tutto. Segue questa carta quella del *Piano d'insieme della rete dei canali di bonifica della plaga litoranea tra il fiumicello Arrone ed il rivo di Tor Paterno*, che fa parte della stessa opera di Amenduni¹⁰ e descrive, dopo lo stato di fatto, quello di progetto e trasformazione del paesaggio, in osservanza alla legge Baccarini "Norme per la bonificazione delle paludi e dei terreni paludosi"¹¹ emanata due anni prima (fig. 21). Il Piano nacque con il preciso scopo di risolvere il grave problema della malaria e consentire il rilancio dell'agricoltura nelle aree malsane, dove il tasso di mortalità era molto elevato¹². Ebbe quindi il merito di perseguire questi obiettivi con economia e drastica efficacia, anche in considerazione dell'ingente impegno economico e delle tecniche di bonifica di fine Ottocento. Tuttavia esso operò senza mezzi termini, predisponendo la sistematica e totale distruzione dell'ambiente palustre. Una padanizzazione che cancellò del tutto lo straordinario patrimonio

naturalistico sostituendolo con un nuovo paesaggio. Nel laconico elaborato di Amenduni il territorio assume la fisionomia di un gigantesco impianto idraulico pensato per il prosciugamento degli stagni. Tutta l'area è strutturata in cinque diversi *polder*, due per lo Stagno di Ostia, due per il Campo Salino di Maccarese, uno per l'intera estensione dell'Isola Sacra. La gigantesca operazione trasforma il paesaggio naturale da gerarchico e baricentrico, modulato rispetto alle centralità degli stagni, a isotropo e matematico, interamente riconfigurato dal sistema a pettine di collettori e colatori. I fossi colatori di primo e secondo ordine, perpendicolari ai collettori primari, si susseguono in un rigido parallelismo e misurano il territorio con un passo costante di 500 metri che configura lunghe aree coltivabili in luogo di boschi e paludi.

Si tratta di un elaborato progettuale tanto perentorio quanto astratto, sul quale quasi nulla è riportato dello stato di fatto. Sono interamente scomparse le aree della planimetria precedente, nulla appare dei boschi, dei prati e dei tracciati che ne registravano l'assetto. Di percorsi e sentieri è fatta tabula rasa.

Molto più precisa delle precedenti, la Carta dell'Istituto Geografico Militare del 1895¹³ racconta il periodo intermedio nel quale l'opera non è ancora del tutto eseguita e sopravvivono tracce dell'assetto precedente (fig. 26). Il paesaggio è ovviamente confuso dalla sovrapposizione dei nuovi interventi ai vecchi tracciati ma è ancora percepibile quanto resta di una rete di sottili vie d'acqua e percorsi, i quali irrorano il territorio ramificandosi in un sistema circolatorio abbastanza capillare che ne consentiva un relativo controllo, in seguito affidato alla griglia della bonifica.

Ma al di là del triste scontro fra questa e i perduti tracciati spontanei, va messo in evidenza l'attrito con le arterie storiche come la via Ostiense, le quali non sono incluse organicamente nella nuova maglia territoriale e vi si sovrappongono come *oggetti trovati*. Nel progetto della bonifica manca, insomma, la consapevolezza del delicato ruolo architettonico di un piano destinato a predisporre la matrice organizzativa non solo di un

impianto idraulico di prosciugamento, ma del futuro assetto paesaggistico di tutto il territorio ostiense. Tali carenze rimangono fino a oggi e a poco sono servite le poche opere realizzate dal fascismo. Se compiuta, forse la Variante del '42 sarebbe stata in grado di risolvere questi conflitti, ne è testimonianza lo *Studio per la sistemazione urbanistica della Zona compresa fra l'Esposizione e il mare* che Piccinato e Fuselli elaborano nel 1941 (fig. 24), probabilmente come approfondimento del programma generale di espansione urbana pensato da Piacentini e Giovannoni¹⁴.

Non è dato sapere se questo elaborato fosse o meno uno degli esiti definitivi della Variante. Sta però di fatto che il lavoro del gruppo di progettazione, inteso fin dai primi mesi del 1941, veniva portato avanti non per stralci unitari ma per piani particolareggiati affidati agli architetti emergenti dell'epoca, i quali, a tappe forzate, dovevano riportare su carta le indicazioni dei capi progetto¹⁵. Quindi è possibile che questo disegno sia in realtà, e comunque in sostanza, quanto la Variante del '42 intendeva operare sulla *Coda della cometa*. Secondo questa interpretazione la Variante del '42 non sarebbe stata – come invece il PRG precedente – un Piano Regolatore “tradizionale” progettato e poi andato perduto, ma un mosaico di elaborati rimasti negli studi dei tanti architetti incaricati e mai ricomposti in un quadro unitario a causa del precipitare degli eventi bellici. La questione esula da questo studio. Va tuttavia sottolineato il tentativo di Piccinato e Fuselli di scaricare con il loro piano sia la via del Mare che la via Imperiale da una urbanizzazione che ne avrebbe alterato la vocazione di strade a scorrimento veloce, “appoggiando” la nuova città lineare – “zona destinata in parte alle industrie, ai trasporti ed ai commerci [...] in parte allo sviluppo di abitazioni a carattere semi-rurale, destinate nel tempo, a lasciare il posto ai quartieri più popolosi della città che gradatamente avanzerà”¹⁶ – a un nuovo tracciato intermedio fra le due arterie. Una nuova strada baricentrica fra la via del Mare e la via Imperiale, ad andamento però meno rettilineo, che avrebbe mediato il rapporto fra le vie principali e la

griglia della bonifica, ritmando l'espansione urbana lineare su una serie di centralità successive ove già in fase pianificatoria sono localizzati gli edifici e gli spazi pubblici.

La *Coda della cometa* sarebbe stata strutturata su un enorme tridente allungato, con la parte centrale urbanizzata e i margini sostanzialmente lasciati al sito naturale della tenuta di Castelporziano e all'agricoltura. Il nuovo asse centrale del tridente sarebbe stato attraversato da un gran numero di brevi ma efficaci controradiali di collegamento con l'Ostiense e la Cristoforo Colombo. La rete controradiale di assorbimento della mobilità locale, avrebbe strutturato l'assetto urbano della futura città lineare, fino alla scala del lotto edificato.

Per quanto riguarda le tipologie edilizie si lasciava spazio all'evoluzione temporale dichiarata nella Relazione. Tuttavia il piano studiava questa maglia modulandone i passaggi in sottomultipli successivi e generava un sistema di governo dell'espansione nel territorio centrato sul rapporto fra edificio e strada, fino a preconizzare i presupposti per una o più morfologie di una città estensiva complessa e equilibrata. Quella che successivamente è venuta a mancare in larga misura a causa dell'assenza dei tracciati di scarico delle arterie principali¹⁷.

Quali prospettive. Dunque, se oggi le radiali appaiono fin troppo strutturanti, manca un sistema di controradiali in grado di gestire i collegamenti locali e scaricare le grandi penetrazioni fra il centro urbano e la linea di costa. Ne è chiara dimostrazione la totale assenza di ponti di attraversamento del Tevere per ben tredici chilometri in linea d'aria, fra il Raccordo Anulare e il ponte della Scafa.

Il passaggio da territorio agricolo a territorio urbanizzato comporta inoltre ulteriori e ben maggiori carichi urbanistici della sola edilizia residenziale: su questa esile griglia si sviluppano nel tempo grandi grandi infrastrutture di scala internazionale come l'aeroporto, mentre altre sono in programma.

In rapporto all'ipotesi del Sistema archeologico paesaggistico non se ne può non fare cenno. La presenza dell'aeroporto Leonardo da Vinci e la prevista realizzazione del nuovo porto di Roma a Fiumicino (fig. 32) costituiscono i gate intercontinentali da cui migliaia di persone entrano e entreranno nel nostro Paese. L'aeroporto è una struttura in espansione. "Il 12 marzo 2008 è stata posta la prima pietra del nuovo Molo C, un'opera da 195 milioni di euro che dovrebbe consentire a Fiumicino di passare in 10 anni a 50 milioni di passeggeri previsti dal piano di sviluppo della società di gestione Aeroporti di Roma"¹⁸. Ma i programmi sono anche più ambiziosi. Da tempo è in corso il dibattito sulla quarta pista di atterraggio e nonostante le perplessità del Comune di Fiumicino e la dichiarata contrarietà dell'Amministrazione Comunale¹⁹, molti sono i segnali che inducono a prevederne sviluppi futuri anche nel quadro di incertezza e crisi economica attuale. Il progetto Fiumicino Due prevede il raddoppio dell'aerostazione sulla base della previsione di un elevato incremento dell'attuale domanda²⁰. Un carico urbanistico che, se realizzato, potrebbe non essere sostenibile da un territorio non attrezzato a sostenerne l'impatto.

Ma non è tutto. Anche il nuovo porto di Roma a Fiumicino ha avviato da tempo il proprio iter realizzativo e è in corso l'esecuzione del primo stralcio del porto commerciale nel quale attraccheranno grandi navi da crociera cariche di turisti. Concordiamo con l'Autorità Portuale²¹ quando dichiara che "il nuovo porto commerciale di Fiumicino rappresenta il nodo di completamento di un sistema logistico strategico per tutto il Paese, non solo per la posizione geografica alle porte di Roma ma soprattutto per la rilevanza degli insediamenti e delle infrastrutture esistenti, quali l'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci, Cargo City, Commercocity, l'Interporto, la nuova Fiera di Roma, il nodo autostradale tra corridoio Tirrenico e GRA, che rendono questa area la piastra intermodale per l'intera Italia centrale"²². Ma questa grande opera appare anche questa volta progettata, come da tradizione, senza tenere troppo conto delle condizioni al contorno

e dell'impatto sull'esistente. Quando sarà completata, la struttura occuperà quasi il doppio dell'attuale fronte a mare dell'abitato di Fiumicino nord, un tessuto già sconnesso e di particolare complessità urbanistica che appare come un ostacolo a ogni possibile relazione fluida con il lontano sistema dei collegamenti nazionali cui fa cenno l'Autorità Portuale. A livello programmatico si dichiara che a completamento dell'opera sono necessarie ingenti realizzazioni stradali sussidiarie e nuovi sistemi di trasporto pubblico per gli elevati numeri di turisti in previsione²³. Non sono tuttavia note le modalità e le risorse con le quali evitare che il nuovo porto si riveli insostenibile per il territorio e un boomerang per i suoi investitori.

Di fronte a tali programmi non solo la rete viaria di scala locale ma anche il telaio della infrastrutturazione di grande scala appare obsoleto o comunque insufficiente ad assorbire i volumi di traffico attesi, tantomeno la rete ferroviaria, la quale appare essere già in questo momento l'infrastruttura meno efficiente del comparto e la più complessa da recuperare, specie in seguito alla soppressione del tratto che congiungeva Roma con Fiumicino²⁴.

Tuttavia, se fossero realizzate e si riuscisse a integrarle nella scala vasta e in quella della viabilità e del trasporto locale, queste grandi infrastrutture, che piaccia o meno, costituirebbero la maggiore potenzialità di riscatto e rilancio per il territorio ostiense e la *Coda della cometa*. La Pubblica Amministrazione dovrebbe anzi gestirne la realizzazione inserendole in un quadro più ampio, nel quale i contributi privati, anche quelli urbanistici previsti, confluiscono nella revisione dell'assetto dell'intero comparto, non ultima la realizzazione del Sistema archeologico paesaggistico proposto in questa sede.

Arrivare e spostarsi nel Sistema archeologico paesaggistico. Dal punto di vista infrastrutturale i grandi nodi esistenti e previsti sono presupposti essenziali per l'afflusso di un numero di visitatori che giustifichi un polo archeologico così esteso, sebbene

nel quadro flessibile di un sistema di spazi visitabili per parti, in tempi diversi e con diverse accessibilità e approcci (fig. 51).

Nel quadrante settentrionale del Sistema l'area di Portus, localizzata fra l'aeroporto e il nuovo porto di Roma a Fiumicino (fig. 32), si candida a divenire il punto di partenza per le visite di grandi quantità di turisti. L'approccio da sud, partendo da Ostia Antica e percorrendo l'Isola Sacra fino a Portus, attualmente sembra invece essere ancorato alla ferrovia Roma-Lido e alla rete del trasporto privato su gomma, appoggiandosi alla scarsa viabilità cui si è accennato. L'avvicinamento alle aree archeologiche vede quindi un "arrivare da lontano", gravando sulle grandi reti della mobilità di livello metropolitano, nazionale e addirittura mondiale, e un "arrivare da vicino", una scala globale e una locale dei trasporti, le cui trame appaiono confliggenti nella misura in cui non si riescano a risolvere i raccordi necessari a rendere l'una la fluida continuazione dell'altra e a gestirne nodi e punti di contatto. Sono dunque necessari interventi a entrambe le scale, da quella del raccordo fra le grandi infrastrutture fino a quella del breve spostamento all'interno del Sistema.

Da questo punto di vista, alla luce della congiuntura globale e nazionale, la filosofia della nostra proposta adotta metodologicamente, prendendolo in prestito dal campo disciplinare del restauro, il *principio del minimo intervento* necessario per il rilancio della compagine territoriale. Una strategia che, partendo "dal basso", ribalti le consuetudini delle "grandi opere". Essa deve incardinarsi sugli elementi fisici e umani già presenti sul territorio, potenziandoli e inserendoli in un nuovo assetto organico, piuttosto che sovrapporre loro nuovi segni e eventi urbani. Un principio che trasferiamo dal monumento al paesaggio ponendo in primo piano la valorizzazione e la conservazione dell'esistente e non la sua modificazione, se non strettamente necessaria e operata nei nodi in grado di ristabilire circuiti mai attivati o interrotti, ridando efficienza alle reti coinvolte. Da tale principio deriva l'ipotesi di alcuni interventi tesi a collegare il Sistema con la mobilità a grande

scala e di una serie di azioni a scala locale per favorire lo spostamento all'interno dell'area, in particolare nell'Isola Sacra.

L'accessibilità dal nuovo porto e dall'aeroporto è un tema complesso che costringe a ipotizzare soluzioni di un certo respiro, sebbene alcune di queste soluzioni siano già parte dei progetti in itinere. L'Autorità Portuale dichiara che "il nuovo scalo rivestirà notevole importanza per i traffici commerciali e per i passeggeri, sia delle autostrade del mare, che delle crociere, potendo sfruttare la vicinanza con l'aeroporto, che potrà essere collegato direttamente con un sistema di *people mover*"²⁵. Si può quindi ipotizzare che tale linea di trasporto pubblico possa coinvolgere l'area e la stazione ferroviaria di Portus, utilizzando quanto rimane del sedime della vecchia ferrovia Roma-Lido. Il nuovo troncone potrebbe accostarsi alla FR1 e avere con essa una fermata in comune a Parco Leonardo, da utilizzarsi come nodo di scambio fra nuovo porto e aeroporto. Questo troncone ferroviario diverrebbe anche l'accesso a Portus e al nuovo porto dal centro di Roma e non solo la linea ferroviaria di trasporto pubblico verso le aree centrali (figg. 61, 62).

Un secondo accesso al Sistema dovrebbe comunque avvenire dall'aeroporto, struttura la cui attuale complessità e congestione non suggerisce ulteriori aggiunte o interventi. È comunque tuttavia possibile immaginare almeno due sistemi di comunicazione fra le aerostazioni e il Sistema archeologico paesaggistico: una navetta elettrica la quale, percorrendo anche l'Isola Sacra, consenta la visita dell'intero sito, fino a Ostia Antica, con soste nei punti più importanti, e un tratto di pista ciclabile fino all'area di Portus. Ciò presupporrebbe la realizzazione di una bike station da cui poter cominciare la visita in bicicletta già nei paraggi dell'aeroporto.

Nella nostra proposta la bicicletta è considerata il principale mezzo di trasporto per spostarsi all'interno di tutto il Sistema archeologico paesaggistico. L'area è già innervata da alcune piste ciclabili "ufficiali"²⁶ ma anche da tanti percorsi che vengono abitualmente utilizzati dai ciclisti lungo gli argini del Tevere, i canali

della bonifica, nelle pinete e sulle strade bianche della maglia agricola di questo territorio pianeggiante²⁷. Conservare, integrare e valorizzare questi tracciati di cui la popolazione si è appropriata in mancanza di un progetto pubblico è una componente significativa della strategia del Sistema. Il masterplan propone il riammagliamento dei tratti di pista ciclabile esistenti, la creazione di alcuni nuovi tratti e il loro prolungamento in un circuito continuo da Ostia Antica a Portus.

In corrispondenza della stazione della Roma-Lido a Ostia Antica è immaginato un nodo di scambio ferro-gomma-sistema ciclabile, nel quale convergono anche le linee del trasporto pubblico. In questo tratto una grande area di parcheggio è associata alla pista ciclabile che da via di Pianabella conduce alla pineta di Castel Fusano e alla tenuta del Presidente, seguendo la via Severiana. È quindi possibile percorrere in bici l'intero Sistema archeologico paesaggistico lungo la linea di costa di Roma imperiale fino a Portus.

Si è tenuto conto anche del più comune movimento automobilistico prevedendo alcune aree alberate a parcheggio, non lontano dalla necropoli di Portus. Spostarsi all'interno del Sistema significa accettare la sfida ecologica di una nuova infrastrutturazione di mediazione fra grande e piccola scala e individuare nella "mobilità dolce" o in una "altra velocità", più lenta e meno fisicamente isolata dal contesto, la chiave di volta non solo del muoversi ma anche dello stare sul territorio, vivendolo da vicino nelle sue differenze e potenzialità. Fanno parte di questa logica anche la valorizzazione dei maneggi esistenti sulle aree, l'uso del cavallo all'interno delle aree agricole, e infine l'uso delle vie d'acqua e la navigabilità del Tevere. Riguardo a questo tema l'ipotesi del Sistema tiene conto del programma del nuovo porto di Roma a Fiumicino (fig. 32). Anzi, dalle parole che seguono quasi sembrerebbe che anche l'Autorità Portuale abbia in mente una "sosta archeologica" per i crocieristi in arrivo da tutto il mondo: "per le navi da crociera, oltre alla vicinanza con Roma e con l'aeroporto Leonardo da Vinci, Fiumicino potrà puntare anche sulla suggestione di un attracco alla foce del Tevere, la cui navigabilità consentirebbe,

da un lato, di creare nuovi itinerari storici, dall'altro di utilizzare la via fluviale per trasportare i turisti a Roma, alleggerendo il traffico stradale, da Ostia Antica e dal porto di Traiano risalendo il fiume con battelli ad hoc fino all'Arsenale Pontificio a Porta Portese..."²⁸. Possiamo crederci?

Note

1. Cfr. C. Pavolini, *Il territorio di Ostia e di Portus. Continuità antiche e discontinuità moderne, infra*, pp. 31-35.
2. Seguendo le note indicazioni di Mussolini, nel 1938-39 Giovannoni parla per la prima volta di sviluppo della città in forma di *Coda di Cometa* nella sua relazione all'Istituto di Studi Romani sui *Lineamenti fondamentali del Piano Regolatore di Roma Imperiale*. È quindi Giovannoni a dare l'imprinting della parte più onerosa del progetto della Variante, quella riguardante lo sviluppo di Roma verso il mare. A Piacentini spetta successivamente il compito di coordinare i progetti e gli studi urbanistici, e forse di definirne in prima persona, più degli altri componenti del gruppo di progettazione, elementi e tracciati fondativi. Il Comitato per la "Revisione del Piano Regolatore 1931 e compilazione del Piano generale di espansione della Città verso il mare" fu nominato con deliberazione del governatore Borghese n.46 del 13 gennaio 1941 e comprendeva, oltre ai due accademici, il vice commissario dell'E42 Oppo e gli ingegneri Salatino, Folinea, Maccari, oltre a Virgilio Testa. Sulla Variante del 1942 al Piano Regolatore di Roma vedi, dell'autore: A. Bruschi, *La Variante Generale del 1942 al Piano Regolatore di Roma*, in A. Bruschi (a cura di), *Roma. Architettura e città negli anni della Seconda Guerra Mondiale*, Gangemi, Roma 2004; A. Bruschi, *La Variante Generale del 1942 al Piano Regolatore di Roma*, "Roma moderna e contemporanea", 3, Roma 2003.
3. In entrambe queste occasioni sono state realizzate o programmate le principali grandi opere pubbliche della *Coda della cometa*.
4. Le origini della via Ostiense, ovvero del probabile primo collegamento fra Roma e il mare, si perdono nell'antichità. "Sappiamo che la via detta più tardi Ostiense coincideva con l'originario tratto meridionale della via Salaria, percorsa dalle popolazioni sabine per raggiungere la costa e procurarsi il sale; questa via, che seguiva la sponda sinistra del Tevere, e quindi attraversava Roma, era con ogni probabilità più antica di Roma stessa, e comunque più antica della fase in cui la città fu in grado di assicurarsi il controllo del Lazio costiero centrale". Cfr. C. Pavolini, *La vita quotidiana a Ostia*, Laterza, Roma-Bari 1986, p. 4.
5. Sulla via Imperiale vedi, fra gli altri, P.O. Rossi, *Roma. Guida all'architettura moderna 1909-1991*, Laterza, Roma-Bari 1991, e S. Quilici, *L'espansione di Roma verso il mare. La Via Imperiale*, in C.F. Carli, G. Mercurio, L. Prisco (a cura di), *E42-EUR: segno e sogno del Novecento*, Data Ars, Roma 2005.
6. La ferrovia Roma-Lido ha una storia lunga e complessa iniziata prima dell'Unità d'Italia e conclusa con l'inaugurazione, nel 1924, dopo dieci anni di lavori su progetto dell'ing. Paolo Orlando. Cfr. A. Curci, *La ferrovia Roma - Ostia Lido*, GRAF, Roma 1974.
7. La attuale FR1 fu realizzata nel 1878 come diramazione della Roma-

- Civitavecchia. Nel 1990, in occasione dei Mondiali di calcio, la linea venne deviata sull'aeroporto interrompendo il binario per Fiumicino e abbandonando la stazione di Portus, progetto di Giuseppe Perugini tuttora in stato di progressiva ruderizzazione. Sulla linea ferroviaria dismessa sono sorte nuove costruzioni fra le quali il nuovo municipio di Fiumicino progettato da Alessandro Anselmi e realizzato nel 2002. La linea per Fiumicino città non è più stata riattivata. In coincidenza con la attuale costruzione del nuovo porto di Roma a Fiumicino (fig. 32) sono in discussione i collegamenti fra quest'ultimo e la città. Fra le soluzioni prospettate la riattivazione della linea ferroviaria in altra sede.
8. G. Amenduni, *Sulle opere di bonificazione della plaga litoranea dell'agro romano che comprende le paludi e gli stagni di Ostia, Porto, Maccarese e delle terre vallive di Stracciaccappa, Baccano, Pantano, Lago dei Tartari*, Tip. Eredi Botta, Roma 1884.
 9. "Subito dopo l'annessione di Roma al Regno d'Italia, fu il Ministro dell'Agricoltura a porre in primo piano la necessità di affrontare il problema del risanamento della campagna romana" in quanto "le 'speciali condizioni' della vasta regione che circondava Roma, limitavano gravemente la produzione agricola, che risultava così insufficiente perfino al fabbisogno della città. Una delle principali cause di tale anormale stato di cose era la malaria, che rendeva difficile la residenza stabile della popolazione nella campagna e ostacolava l'introduzione di una cultura intensiva". Cfr. M. Piccialuti, F. Boccini, E. Ciccozzi, M. Di Simone, N. Eramo (a cura di), *Fonti per la storia della malaria in Italia*, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione generale per gli Archivi, Edimond, Città di Castello 2003, p. 8. Ci vollero però oltre dieci complessi anni di studi e commissioni di inchiesta per giungere alla legislazione in materia e all'inizio delle opere. Il passaggio fondamentale si ebbe con la legge 4642 del 1878, la quale dispose il prosciugamento degli stagni e acquitrini dell'Agro Romano, principali focolai dell'infezione malarica.
 10. *Ibid.* Entrambe le planimetrie sono conservate presso l'Archivio Storico Capitolino, Piante e vedute di Roma e del Lazio conservate nella Biblioteca Romana, Tom. 475, tav.1 e 4, fondo Tomassetti.
 11. La legge 25 giugno 1882, n. 869, nota come legge Baccarini, è il primo provvedimento su scala nazionale che stabilisce la bonifica dei territori malarici a scopi agricoli.
 12. Non si hanno dati certi precedenti al 1887 ma nell'anno di inizio della statistica sanitaria in Italia, a bonifiche già iniziate, i dati sulla mortalità da malaria sono ancora allarmanti. "Nel 1887 i morti per febbre malarica e cachessia palustre furono 21.033; negli anni successivi fino al 1896 (salvo il 1891 in cui i casi ascesero a 18.229) la mortalità per le dette cause si mantenne oscillante fra i 15.000 e i 14.000 casi in cifre tonde; ma negli ultimi due anni discese fortemente, cioè a 11.947 nel 1897 e a 11.378 nel 1898". In M. Piccialuti, F. Boccini, E. Ciccozzi, M. Di Simone, N. Eramo (a cura di), *Fonti per la storia della malaria in Italia*, cit., p. XLV.
 13. Carta IGM, 149 II-NO (Fiumicino), anno 1895.
 14. Questo importante elaborato è stato pubblicato da V. Quilici (a cura di), *E-42 Eur. Un centro per la metropoli*, Olmo edizioni, Roma 1996, p. 31.
 15. Vedi, dell'autore: A. Bruschi, *La Variante Generale del 1942 al Piano Regolatore di Roma*, in A. Bruschi (a cura di), *Roma. Architettura e città negli anni della Seconda Guerra Mondiale*, Gangemi, Roma 2004.
 16. Dallo *Schema e descrizione generale del nuovo Piano Regolatore*. In V. Quilici (a cura di), *E-42 Eur. Un centro per la metropoli*, cit., p. 30.
 17. Sul piano di L. Piccinato e E. Fuselli cfr. anche P.O. Rossi, *L'E42 e la Coda della cometa*, in *Roma. Visioni dalla Coda della cometa*, "Rassegna di Architettura e Urbanistica", 141, 2013, pp. 66-68.
 18. Cfr. Comunicato stampa, Aeroporti di Roma, 3 marzo 2005 (www.adr.it).
 19. È nota l'avversione del Sindaco Esterino Montino nei confronti del progetto per la quarta pista dell'aeroporto. Cfr. fra gli altri: Red., *La quarta pista all'aeroporto? Per Montino lo sviluppo dipende da altro*, "Il Tempo", 1 agosto 2013.
 20. "È stato presentato al pubblico nel dicembre 2011 il progetto di raddoppio dell'aeroporto Leonardo da Vinci. Il progetto Fiumicino Due prevede l'aumento della capacità di movimento dello scalo attraverso la costruzione di una seconda aerostazione dotata di due nuove piste di atterraggio. Questo nuovo impianto sarebbe collegato a quello attuale attraverso un *people mover*. La prima nuova pista (ovvero la quarta dell'attuale impianto) è programmata per il 2020, mentre il completamento complessivo del progetto è previsto per il 2044. La Aeroporti di Roma ha annunciato che i capitali necessari all'adeguamento complessivo dell'aeroporto saranno totalmente privati... Questa espansione sarebbe necessaria ad affrontare un futuro aumento della domanda, stimato dalla stessa AdR a 100 milioni di passeggeri in transito nel 2044". Cfr. Comunicato stampa Aeroporti di Roma, 12 dicembre 2011 (www.adr.it). Vedi anche A. Zavatta, *Nuove piste per Fiumicino, Malpensa e Venezia*, "Il Tempo", 27 maggio 2014.
 21. L'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta è un ente pubblico non economico, dotato di autonomia amministrativa, istituito dalla legge 84/94, che gli attribuisce compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza. All'Autorità Portuale è affidata la gestione delle aree demaniali e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale. Cfr. www.portidiroma.it/content/lente.
 22. Cfr. www.portidiroma.it/front_progetti/fiumicino.
 23. "Per la realizzazione e l'efficacia del nuovo progetto saranno di primaria importanza le seguenti opere infrastrutturali: il collegamento a Nord, direzione Aurelia-San Pietro, per il quale è previsto l'adeguamento della viabilità come da Piano Regolatore Comunale, con il collegamento al sistema viario nazionale all'altezza di Torre in Pietra. Il raddoppio di via di Coccia di Morto, a completamento della viabilità esistente, con il quale si crea la viabilità ad anello: Pesce Luna, Coccia di Morto, Foce Micina, nuovo porto commerciale. Ad ulteriore limitazione dell'impatto sul sistema viario dell'afflusso di traffico relativo alla realizzazione del porto commerciale, sono da considerare sistemi di navette e un *people mover* con l'aeroporto Leonardo Da Vinci, che consentirebbe anche di collegare il porto con la stazione ferroviaria, capolinea dei treni diretti a Roma", *Ibid.*
 24. La linea ferroviaria Roma-Fiumicino e la stazione di Portus furono abbandonate in occasione dei Mondiali di Calcio di Italia '90. Sul sedime dei binari sono stati costruiti edifici, quindi la linea non è più ripristinabile senza interventi di profonda modificazione dell'esistente.
 25. Cfr. www.portidiroma.it/front_progetti/fiumicino, cit.
 26. Vedi www.comune.roma.it/PCR/resources/cms/documents/piste_ciclabili.pdf.
 27. Ne è testimonianza la quantità di siti web dedicati alla "mobilità dolce" e alla ciclabilità del territorio: www.piste-ciclabili.com, www.romainbici.it, www.romamarittima.it, www.ecoage.it, www.slowbike.it ecc.
 28. *Ibid.*

TERRITORIO

20. G. Amenduni, Planimetria generale della plaga litoranea, 1884. In G. Amenduni, *Sulle opere di bonificazione della plaga litoranea dell'Agro romano che comprende le paludi e gli stagni di Ostia, Porto, Maccarese e delle terre vallive di Stracciacappa, Baccano, Pantano, Lago dei Tartari*, Tip. Eredi Botta, Roma 1884. Archivio Storico Capitolino, *Piante e vedute di Roma e del Lazio conservate nella Biblioteca Romana*, Tom. 475, tav.1 e 4, fondo Tomassetti.

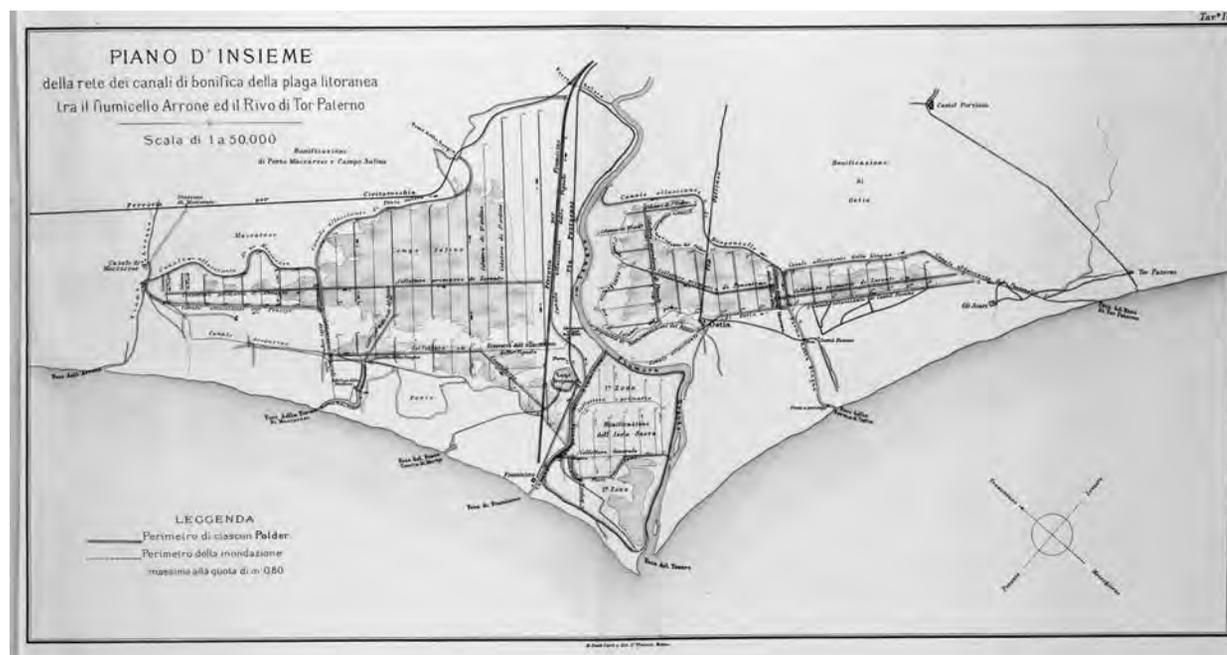
21. G. Amenduni, Piano d'insieme delle rete dei canali di bonifica della plaga litoranea tra il fiumicello Arrone ed il rivo di Tor Paterno, 1884. In G. Amenduni, *Sulle opere di bonificazione della plaga litoranea dell'agro romano che comprende le paludi e gli stagni di Ostia, Porto, Maccarese e delle terre vallive di Stracciacappa, Baccano, Pantano, Lago dei Tartari*, Tip. Eredi Botta, Roma 1884. Archivio Storico Capitolino, *Piante e vedute di Roma e del Lazio conservate nella Biblioteca Romana*, Tom. 475, tav.1 e 4, fondo Tomassetti.

22. Isola Sacra. Planimetria delle aree di bonifica con indicazione della rete idrografica e degli edifici principali.

23. RAF, Fotografie aeree dell'Isola Sacra dopo la bonifica, in alto, presumibilmente seconda metà degli anni '20; in basso, fine anni '10 o prima metà degli anni '20. Per gentile concessione dell'Aerofototeca Nazionale dell'Istituto centrale per il catalogo e la documentazione.



20



21

24. L. Piccinato, E. Fuselli,
Studio per la sistemazione
urbanistica della Zona
compresa fra l'Esposizione e il
mare, 1941. In V. Quilici (a cura
di), *E-42 Eur. Un centro per la
metropoli*, Olmo edizioni, Roma
1996, p. 31.

25. Planimetria del territorio
ostiese prima della bonifica,
Stralcio della Carta Istituto
Geografico Militare, 1880.

26. Planimetria del territorio
ostiese durante la bonifica,
Stralcio della Carta Istituto
Geografico Militare, 1895.

27. Planimetria del territorio
ostiese a bonifica conclusa,
Stralcio della Carta Istituto
Geografico Militare, 1936.

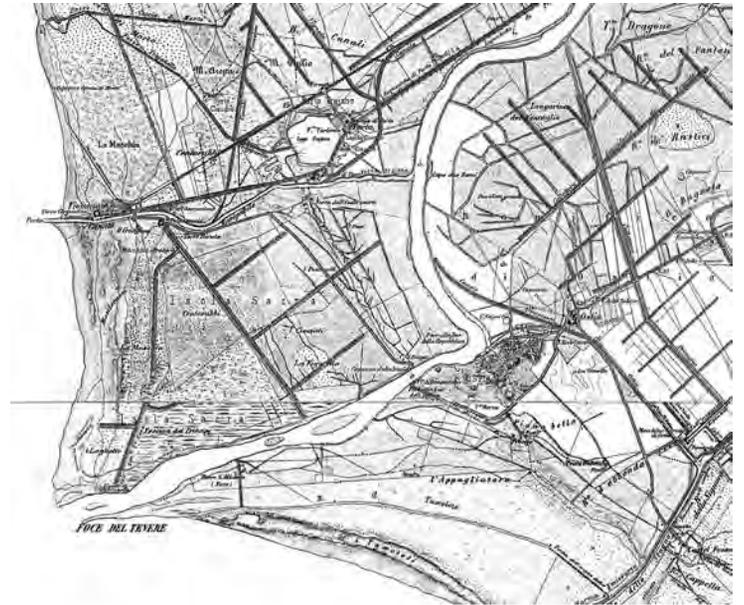
28. Assetto planimetrico del
territorio ostiese nel 1950,
Stralcio della Carta Istituto
Geografico Militare.



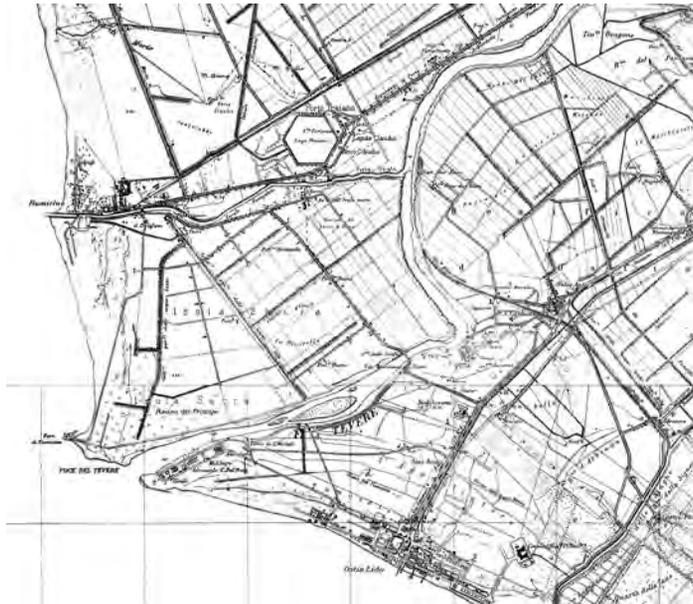
24



25



26



27

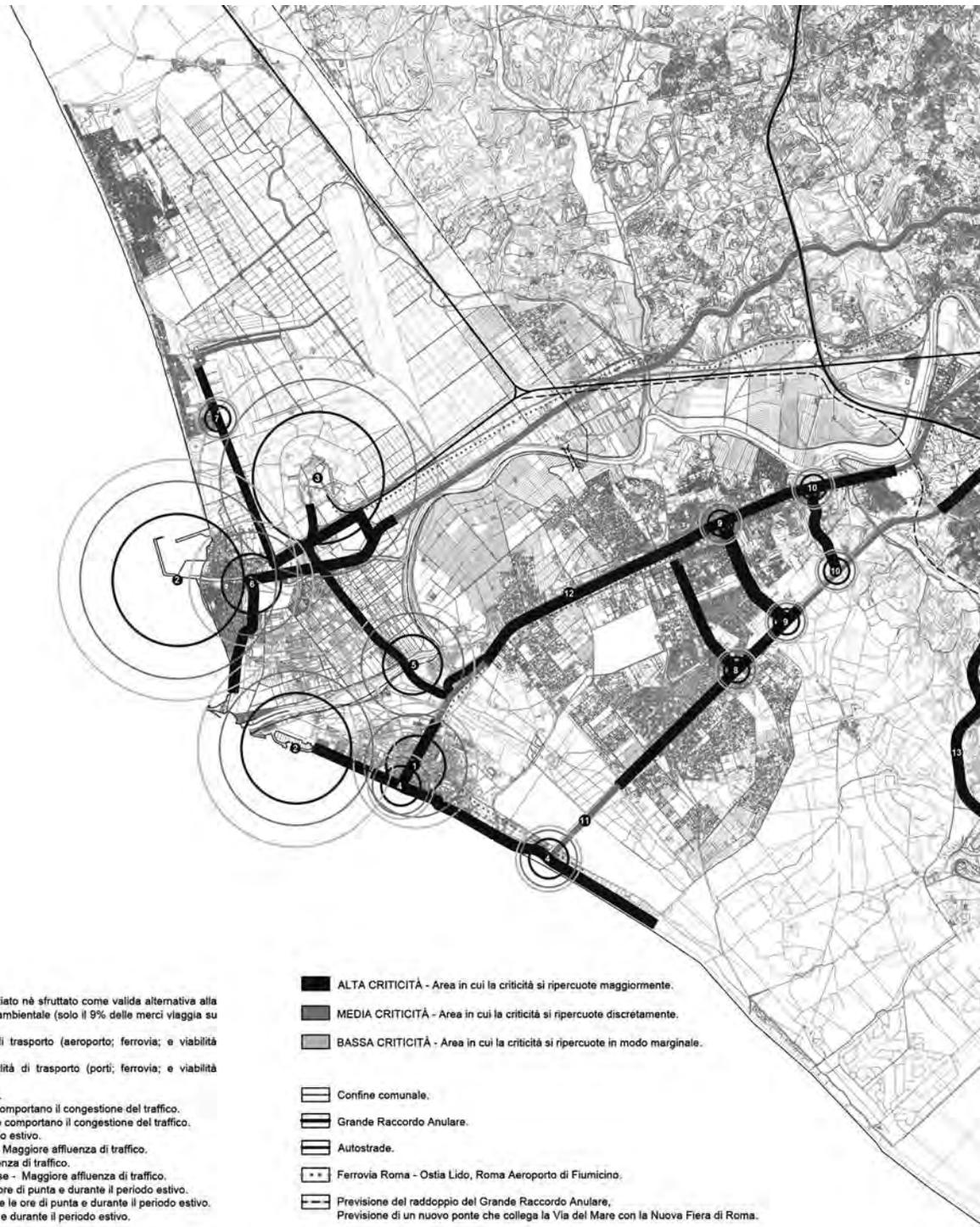


28

29. Analisi delle criticità infrastrutturali nel territorio ostiense, elaborato del Laboratorio di laurea "La riqualificazione del Lungomare di Roma", studenti S. D'Alessandro, M. Serafini, L. Fazi, L. De Bernardinis, responsabile prof. D. Nencini.

29

30. Analisi del sistema della mobilità e delle infrastrutture principali, elaborato del Laboratorio di laurea "La riqualificazione del Lungomare di Roma", studenti S. D'Alessandro, M. Serafini, L. Fazi, L. De Bernardinis, responsabile prof. D. Nencini.



n

CRITICITÀ INFRASTRUTTURALI :

1. Ferrovia - Il sistema ferroviario non è sufficientemente potenziato né sfruttato come valida alternativa alla rete stradale e come trasporto ecocompatibile a basso impatto ambientale (solo il 9% delle merci viaggia su ferro), crea inoltre una forte cesura sul territorio.
2. Porti - Mancanza di collegamenti con le altre modalità di trasporto (aeroporto; ferrovia; e viabilità principale su gomma) e sistema ad alto impatto ambientale.
3. Aeroporto - Mancanza di collegamenti con le altre modalità di trasporto (porti; ferrovia; e viabilità principale su gomma).
4. Lungomare - Congestione del traffico durante il periodo estivo.
5. Ponte della Scafa - Gli scarsi collegamenti Ostia-Isola Sacra comportano il congestionamento del traffico.
6. Ponte del Faro - Gli scarsi collegamenti Isola Sacra- Fiumicino comportano il congestionamento del traffico.
7. Via Coccia di Morto - Congestione del traffico durante il periodo estivo.
8. Incrocio Via Cristoforo Colombo, Via di Macchia di Saponara - Maggiore affluenza di traffico.
9. Incrocio Via Cristoforo Colombo, Via di Acilia - Maggiore affluenza di traffico.
10. Incrocio Via Cristoforo Colombo, Via di Malafede, Via Ostiense - Maggiore affluenza di traffico.
11. Via Cristoforo Colombo - Congestione del traffico durante le ore di punta e durante il periodo estivo.
12. Via Ostiense e Via del Mare - Congestione del traffico durante le ore di punta e durante il periodo estivo.
13. Via Pontina - Congestione del traffico durante le ore di punta e durante il periodo estivo.

-  ALTA CRITICITÀ - Area in cui la criticità si ripercuote maggiormente.
-  MEDIA CRITICITÀ - Area in cui la criticità si ripercuote discretamente.
-  BASSA CRITICITÀ - Area in cui la criticità si ripercuote in modo marginale.

-  Confine comunale.
-  Grande Raccordo Anulare.
-  Autostrada.
-  Ferrovia Roma - Ostia Lido, Roma Aeroporto di Fiumicino.
-  Previsione del raddoppio del Grande Raccordo Anulare, Previsione di un nuovo ponte che collega la Via del Mare con la Nuova Fiera di Roma.

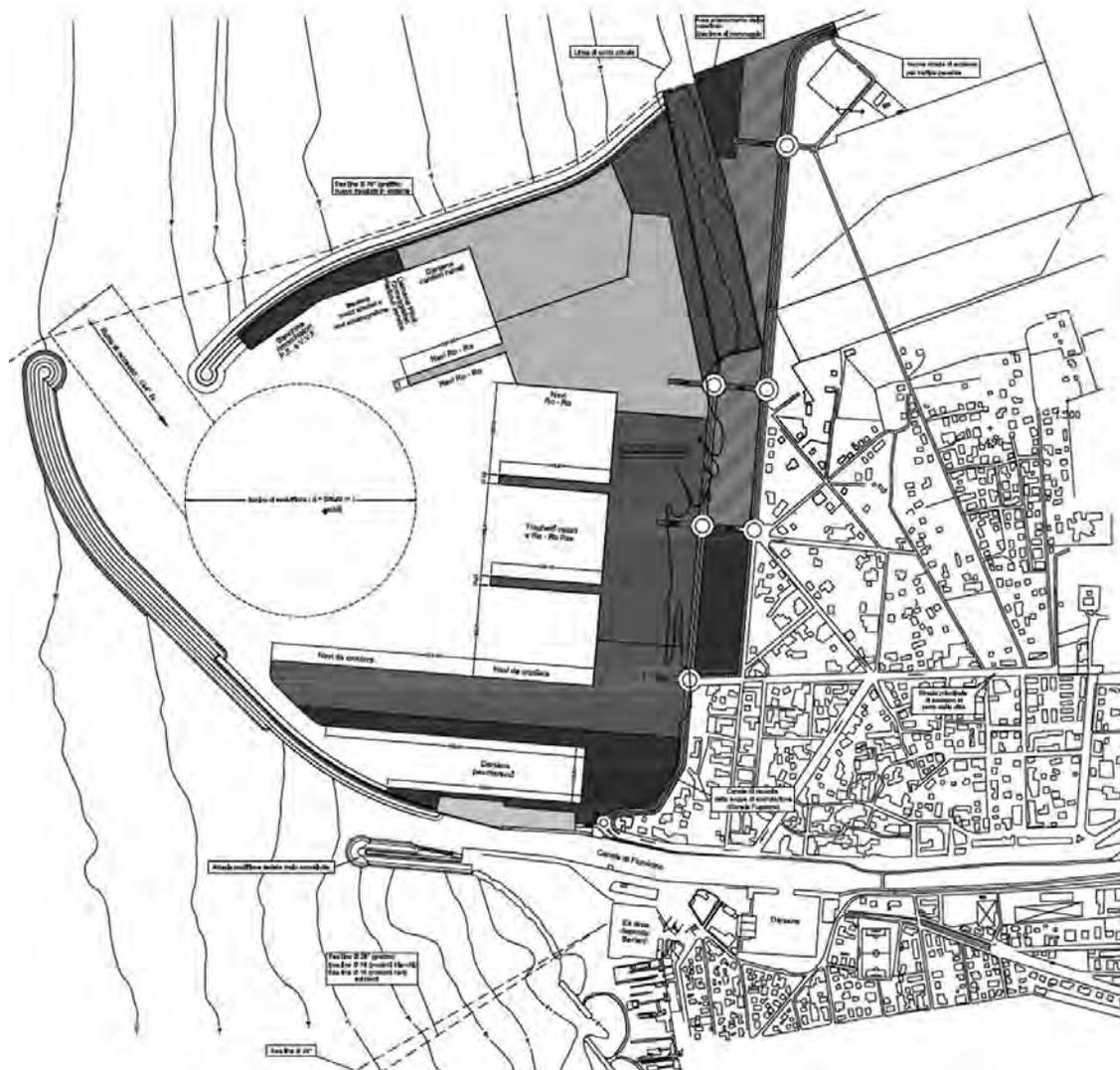




31. Analisi dell'assetto funzionale di Isola Sacra nel tratto interessato dal Sistema Archeologico, elaborato del Laboratorio di laurea "Il Sistema Archeologico di Ostia Antica e Portus", studenti G. Testiccioli, E. Di Naro, V. Perna, responsabile prof. A. Bruschi.

32. Interprogetti, Piano regolatore del nuovo porto commerciale di Fiumicino, 2004.

32



Strategia



Lo Zoosafari di Portus, attivo
fino agli anni '80.

IL PROGETTO PER IL PARCO DEL PORTO DI TRAIANO, VENTICINQUE ANNI DOPO

Piero Ostilio Rossi

Nel gennaio del 1988, l'allora Soprintendenza Archeologica di Ostia¹ e la Società Bonifica misero a punto un progetto-programma per l'attuazione del Parco archeologico naturalistico del territorio ostiense che costituiva l'ossatura del Parco del Litorale², uno straordinario sistema integrato natura-archeologia da realizzare nel tratto di costa compreso tra i margini dell'aeroporto di Fiumicino e la tenuta presidenziale di Castelporziano. Impostato sul tracciato dell'antica via costiera (la via Flavia/Severiana) che in epoca imperiale collegava il sistema portuale di Roma con il Lazio meridionale fino ad Anxur (Terracina), il Parco comprendeva, tra l'altro, l'area dei Porti di Claudio e di Traiano, una parte dell'Isola Sacra con la Necropoli di Portus, l'area archeologica di Ostia Antica, la pineta di Castelfusano e il parco di Castelporziano con i loro resti di ville (di Ortensio, di Plinio ecc.) e di centri costieri (Vicus Augustanus Laurentium) di epoca romana.

La testata settentrionale di questo sistema integrato era dunque rappresentato dal Parco archeologico-naturalistico del porto di Traiano (PAN), l'area sulla quale insisteva il complesso portuale realizzato da Claudio, Nerone e Traiano presumibilmente negli ottant'anni compresi tra il 42 e 112 d.C.: un'area allora (e ancor oggi) poco conosciuta, perché acquisita solo in parte dal demanio pubblico alla fine degli anni '80³ e scavata in maniera minima,

che rappresenta però un patrimonio unico dal punto di vista archeologico, botanico e naturalistico (fig. 14). Solo di recente, con Portus Project⁴ – la campagna di scavi diretta dal prof. Simon Keay dell'Università di Southampton – hanno avuto inizio gli studi sistematici sulla parte di proprietà pubblica, ma l'area è talmente vasta e importante che ci vorranno molte decine di anni prima di arrivare ad un soddisfacente livello di conoscenza.

L'area di Portus è una sorta di luogo magico nel quale natura e manufatti archeologici convivono in una sorta di inestricabile ed affascinante simbiosi. In questa zona, un tempo affacciata sul mare (oggi la linea di costa è avanzata di circa tre chilometri) sorgeva la città di Portus, la città portuale di Roma imperiale che prese il posto di Ostia quando il porto fluviale si rivelò inadeguato alla nuova dimensione dei traffici marittimi. I resti archeologici della città convivono con una vegetazione resa lussureggiante dalla bonifica operata dai Torlonia sulla loro proprietà a partire dalla metà degli anni '20 e il bacino esagonale del porto di Traiano è diventato un importante luogo di sosta per molti tipi di uccelli migratori (aironi, anatre, cavalieri d'Italia, folaghe, cormorani) e come tale costituisce una vera e propria isola ecologica da tutelare.

Nel 1990 la Soprintendenza Archeologica di Ostia – grazie soprattutto alla capacità d'iniziativa di Vanni

Mannucci, architetto di quella Soprintendenza e amico tra i più cari, con il quale avevo condiviso gli anni passati da studente nella Facoltà di Architettura⁵ – decise di commissionare un piano di assetto dell'area del porto di Traiano ad un gruppo multidisciplinare composto da docenti della Sapienza e che era coordinato dallo stesso Mannucci e da Giuseppe Ferri, in rappresentanza della Società Bonifica-Iritecna del Gruppo IRI (era l'epoca delle concessionarie...). La parte progettuale del piano fu affidata allo studio di cui allora facevo parte, P+R/Progetti e Ricerche di Architettura, che era composto da Marta Calzolaretti, Carlo Melograni, Ranieri Valli, Andrea Vidotto e da me; l'indagine sugli aspetti naturalistici fu invece svolta da un gruppo di biologi e zoologi composto da Antonella Bartoli, Luigi Boitani, Mario Catalano (che era il curatore dell'Orto Botanico), Giuseppe Massari, Francesco Pinchera e Marcello Ricci mentre le analisi archeologiche furono sviluppate da Fulvio Cairolì Giuliani e da Patrizia Verduchi. Oggi, una strategia di questo genere è consueta ed appare quindi del tutto normale, ma in quegli anni, il fatto che un'istituzione preposta alla tutela archeologica si rivolgesse ad un gruppo multidisciplinare per affrontare uno studio relativo ad un sito di sua pertinenza costituiva un atto coraggioso e dava dimostrazione di una notevole e non comune apertura culturale. Non può quindi sorprendere che il piano di sistemazione dell'area, messo a punto tra il 1990 e il 1991, fosse basato sull'equilibrata integrazione di punti di vista disciplinari differenti, non solo ambientali, archeologici, urbanistici e idraulici, ma anche di carattere geografico e figurativo⁶. Era stato impostato sulla base di un lavoro di indagine che rappresentava necessariamente una fase di prima analisi perché la conoscenza di un territorio di quella complessità era destinata ad essere arricchita e continuamente aggiornata nel tempo. Questo valeva non solo per le indagini di carattere archeologico, che per concludersi avranno bisogno

di molti decenni, ma anche per le analisi di carattere faunistico, ambientale e naturalistico per le quali è lo stesso ciclo delle stagioni a richiedere studi di più ampie dimensioni temporali. Per questo, anche le nostre soluzioni progettuali furono presentate come ipotesi aperte che avevano bisogno di consolidarsi e precisarsi non solo con il progredire delle conoscenze, ma anche attraverso il confronto con tutte le istituzioni e gli organismi interessati alla realizzazione di un programma di così ampia portata. Come era impostato quel progetto e come può essere riesaminato criticamente oggi?

Partiamo da una premessa. Una delle immagini – una delle figure retoriche – più utilizzate per definire le difficoltà che un architetto incontra nella fase iniziale della progettazione, quando deve costruire le idee intorno a cui sviluppare il progetto, è quella legata all'*horror vacui* del foglio bianco fissato sul tavolo da disegno. È un'immagine in parte ambigua che contribuisce a conferire al nostro mestiere un'aura un po' misteriosa che ha a che fare con la solitudine di chi deve "creare". Questo è vero solo in parte. Credo infatti che sia molto raro che il foglio di un architetto nel momento in cui comincia a progettare sia completamente bianco. Più spesso, esso contiene le tracce di strade, piazze, case, sentieri, muri, curve di livello, canali, alberi, giaciture, linee di relazione che costituiscono la rappresentazione in pianta del sito su cui sarà realizzata l'opera e queste tracce costituiscono un importante sistema di riferimento e di connessione per il progetto. La fase preliminare di studio e di analisi della struttura del luogo contribuisce a far sì che sul foglio restino come impigliati dei detriti, dei frammenti che nel loro insieme definiscono una delle armature su cui si costruisce il progetto. Prendo in prestito da "Casabella" un'immagine che si riferisce al lavoro di Alvaro Siza e che mi sembra molto efficace per descrivere questo processo. "Per Alvaro Siza il processo di modificazione del territorio inizia con un atto di appropriazione, evidenziato

metaforicamente con l'atto di stendervi sopra un lenzuolo bianco. Il lenzuolo poi si deformerà seguendo le pieghe del terreno, si logorerà sotto l'usura del tempo fino a diventare trasparente, offrendo un'immagine suggestiva dell'intero processo di modificazione: modificare è così rivelare le preesistenze, integrarle nel nuovo piano, ma anche mettere in evidenza muri, pietre e oggetti abbandonati come altrettante vestigia archeologiche secondo sottili operazioni di straniamento e riscrittura del paesaggio”⁷.

Nel caso del progetto per il Parco di Traiano il problema era quello della presenza di una sovrabbondanza di tracce, tanto che il progetto fu costruito attraverso un processo di sottrazione rispetto alla confusa sovrapposizione di segni offerta da una prima lettura del sito. L'obiettivo della fase preliminare di studio fu quindi quello di riconoscere e separare questi segni, allo scopo di individuare quelli dotati di un carattere strutturale rispetto a un possibile assetto dell'area.

Le principali indagini riguardarono quindi:

- i tracciati della topografia antica, spesso resi evidenti dal formarsi di differenti tipi di vegetazione;
- i reperti archeologici della città di Portus, nell'analisi che ne fece prima il Lanciani (1867) e poi Giuseppe Lugli in occasione della bonifica Torlonia⁸;
- il disegno della bonifica Torlonia con i suoi canali, i percorsi e gli edifici;
- la distribuzione e la consistenza della vegetazione;
- le tracce, forse impalpabili ma non meno importanti, della fauna;
- la viabilità carrabile moderna;
- i percorsi dello Zoo Safari che – molti lo ricorderanno – alla metà degli anni '70 occupava una parte consistente delle aree circostanti il bacino esagonale.

Uno dei criteri di costruzione del progetto fu appunto quello di eliminare una parte di questi segni e di rafforzarne altri connettendo il tutto

in un sistema necessario di relazioni allo scopo di restituire, attraverso il disegno del Parco, la possibilità di rileggere i lineamenti della struttura topografica, dell'uso e delle trasformazioni della città di Portus.

Il diagramma generale di progetto era organizzato sulla base di tre criteri generali che riguardavano (fig. 33):

- la compatibilità delle scelte rispetto alle esigenze di sguardi disciplinari differenti, che, come abbiamo sottolineato, costituiva l'obiettivo prioritario per una corretta impostazione dei programmi e per un equilibrato assetto del Parco e del suo paesaggio;
- il disegno generale dell'area, che aveva lo scopo di restituire una lettura comprensibile delle principali componenti dell'antico insediamento: il mare, la terraferma, i manufatti, i grandi canali, la Darsena, il porto esagonale, il collegamento con la Fossa Traiana, il braccio artificiale del Tevere;
- l'assetto del Parco, che era definito a partire dall'individuazione di quattro percorsi che marcavano i segni di cui prima abbiamo parlato e che formavano l'ossatura per la fruizione del suo patrimonio archeologico e naturalistico. La nomenclatura stessa dei percorsi (“archeologico”, “naturalistico”, “tra terra e acqua”, “intorno al lago”) tendeva ad individuare in maniera chiara la natura e la destinazione delle singole parti e a comunicarla in maniera diretta ai visitatori.

La necessità – che allora appariva stringente e che invece si dimostrò poi del tutto velleitaria – di aprire una porzione del Parco alla fruizione del pubblico in tempi non troppo lunghi, portò alla definizione del progetto esecutivo di un primo settore d'intervento della dimensione di circa 17 ettari (fig. 35) – compreso tra il Portico di Claudio e il bacino esagonale – che fu oggetto di analisi più ravvicinate. In particolare furono approfonditi gli studi di carattere botanico attraverso la stesura di un rilievo delle alberature esistenti, di una specifica Carta della vegetazione (fig. 36) (ad una scala più approfondita

di quella redatta a livello generale – fig. 34 – che comprendeva l'intera area di proprietà pubblica del Parco) e la redazione di un progetto di sistemazione arborea che prevedeva – letteralmente – il tipo di intervento da effettuare su ogni singolo albero. Dal punto di vista archeologico questo settore era già stato oggetto di una campagna di rilievi da parte della Soprintendenza, ulteriori indagini, in collaborazione con la cattedra di Rilievo e Analisi tecnica dei Monumenti antichi della Sapienza, furono condotte soprattutto nell'area dei magazzini di epoca traianea che circondano la Darsena. In quell'area, e in particolare proprio nei magazzini della Darsena, la Soprintendenza intervenne negli anni successivi con il restauro di alcuni manufatti fuori terra.

È impresa ardua riassumere in poche parole un lavoro così complesso – basti ricordare che per illustrarne tutti gli aspetti, la Soprintendenza Archeologica di Ostia pubblicò un libro curato proprio da Vanni Mannucci⁹. Vorrei però almeno accennare a tre diversi elementi del progetto che rendono manifesto il metodo di lavoro interdisciplinare che ho prima descritto. I tre elementi sono: la connessione tra il Parco e gli scavi di Ostia Antica, il sistema degli accessi e la realizzazione del bacino palustre¹⁰.

1. Uno dei temi cardine del progetto era infatti la costituzione di un sistema capace di connettere l'area del Parco con il sito di Ostia Antica, anzi, più precisamente l'area del porto di Claudio (e in particolare il Museo delle Navi) con l'area centrale di Ostia Antica: il piazzale delle Corporazioni e il Museo Ostiense. Creare questa connessione, attraverso una pista ciclabile lunga poco più di 5 chilometri lungo l'Isola Sacra, significava anche ricostituire una corretta lettura del sistema portuale della Roma imperiale che aveva in Ostia il suo centro amministrativo e residenziale e in

Portus il suo centro operativo (fig. 53). Tra i due insediamenti, la via Flavia/Severiana fungeva da strada di collegamento e lungo il suo tracciato, subito al di là della Fossa Traiana, (il braccio artificiale del Tevere che univa il sistema portuale al fiume), fu costruita una delle Necropoli, forse la più importante, della città di Portus (figg. 16, 17). E proprio il probabile andamento del tracciato della via Flavia/Severiana costituiva la spina dorsale del collegamento tra Portus e Ostia. Per raggiungere l'area del Parco dall'Isola Sacra, il progetto prevedeva che il percorso scavalcasse il braccio del Tevere con un piccolo ponte di legno (che poteva eventualmente essere apribile o sollevabile per permettere il passaggio dei natanti) che sarebbe stato costruito nelle immediate vicinanze dei resti del ponte di Matidia¹¹.

2. Il progetto prevedeva che il Parco fosse dotato di tre diversi accessi. Quello principale era posto lungo la via Portuense, all'incrocio con il viadotto di via della Scafa; il secondo, in corrispondenza della stazione di Porto della linea ferroviaria fra Roma e Fiumicino mentre il terzo, che funzionava anche da uscita controllata ed era riservato ai pedoni e ai ciclisti, si trovava lungo la via Portuense, là dove il percorso ciclabile che proveniva da Ostia Antica e dalla Necropoli si innestava nell'area del Parco. La posizione dei due ingressi principali era stata scelta non solo in base a considerazioni di carattere funzionale – legate alla loro accessibilità dalle infrastrutture più importanti e dall'aeroporto – ma anche in base a valutazioni legate alla storia, all'uso e alla struttura del sito. Entrambi erano infatti studiati affinché si potesse entrare nella città dall'esterno della sua cinta muraria, così da offrire una corretta lettura della forma urbana dell'antico insediamento. In particolare, quello che nel progetto era l'ingresso principale, comportava che la visita al sito archeologico avesse inizio dalla

linea di spiaggia di epoca imperiale, di fronte ai resti delle mura difensive dell'ultima fase urbana (V-VI secolo). Non era in una posizione molto felice poiché recuperava quello che ancor oggi è utilizzato per accedere al sito archeologico, al di sotto del viadotto di via della Scafa; il progetto prevedeva di realizzare uno spazio colonnato racchiuso da due muri e coperto da una grande tenda, una tensostruttura la cui geometria era caratterizzata da una serie di coni con una larga base e il vertice in corrispondenza dei pilastri (fig. 37). Al di sotto della tenda, alcuni *objets trouvés* liberamente disposti: la biglietteria, l'edicola, i piccoli muri di supporto dei pannelli didattici ecc.

Il terzo ingresso riproponeva invece, almeno nella localizzazione, un antico accesso alla città, quello utilizzato appunto da coloro che provenivano da Ostia attraversando l'Isola Sacra.

3. La scelta di trasformare una superficie di poco meno di sette ettari compresa tra il percorso "tra terra e acqua" e la dismessa linea ferroviaria per Fiumicino – superficie che corrisponde al margine settentrionale del porto di Claudio – in una *wetland*, un bacino palustre con una profondità massima di un metro, derivava da una serie di esigenze poste da considerazioni di natura diversa (botaniche, zoologiche, archeologiche e architettoniche) che in quell'ipotesi sembravano comporsi in una soluzione equilibrata ed efficiente. Dal punto di vista botanico-naturalistico, la palude, con la sua vegetazione composta prevalentemente da cannuccia, la *Phragmites australis*, già ampiamente diffusa nel Parco sia lungo i canali che nella Darsena (da dove però sarebbe stato necessario rimuoverla per realizzare il previsto bacino d'acqua) corrispondeva alla ricomposizione di un ambiente che, senza l'intervento dell'uomo, si sarebbe spontaneamente insediato su gran parte del territorio del Parco. Dal punto di vista zoologico, la sua realizzazione

avrebbe rappresentato – e rappresenterebbe – un intervento molto importante per la tutela e l'incremento della fauna avicola che avrebbe potuto spostarsi facilmente tra il bacino esagonale, adatto per la sosta degli uccelli ma non per la loro nutrizione a causa delle banchine in calcestruzzo che ne delimitano le rive, e il bacino palustre che è invece per sua natura ricco di risorse alimentari. Dal punto di vista archeologico e da quello architettonico, la palude intendeva riproporre l'ambiente che si era andato conformando con il progressivo interrimento del porto di Claudio sin dalla fine del I secolo. Questo infatti, con ogni probabilità già al momento della realizzazione del porto di Traiano (tra il 106 e il 113 d.C.) doveva aver assunto una configurazione simile a quella di una laguna, con dei canali navigabili scavati nei bassi fondali per consentire il passaggio delle imbarcazioni. Anche dal punto di vista dell'uso del Parco, la soluzione della palude appariva conveniente perché sarebbe diventata una zona naturalmente protetta a causa della sua consistenza fisica e limitare opportunamente le aree destinate al pubblico appariva una delle misure necessarie per non sottoporre il Parco ad una pressione continua in tutte le sue parti.

Introduco le mie riflessioni critiche al nostro progetto del 1991 e alle possibili relazioni tra di esso e le nuove ipotesi di assetto del Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale che sono oggetto di questo libro con un'osservazione: già venticinque anni fa la stazione di Porto – che si trova lungo viale del Lago di Traiano – era in completo abbandono perché in occasione dei Campionati del mondo di calcio del 1990, la linea che collegava Roma con Fiumicino era stata ristrutturata deviandone il percorso verso l'aeroporto, realizzando la grande curva che sale verso l'attuale stazione capolinea Fiumicino-

aeroporto ed eliminando il tratto che arrivava fin nel cuore della città, là dove oggi sorge il Municipio di Alessandro Anselmi. L'ipotesi di progetto avrebbe consentito non solo di renderla di nuovo utilizzabile, ma l'avrebbe anzi trasformata in un nodo di scambio molto importante per il Parco. Si prevedeva infatti – come da tempo avviene in molti Paesi d'Europa – di attrezzare i convogli con carrozze-bagagliaio dotate di rastrelliere per le biciclette in modo da poter raggiungere la stazione con la propria bicicletta sul treno¹². Di qui, utilizzando il sottopassaggio ferroviario esistente si sarebbe potuto entrare direttamente nel Parco ed immettersi nella sua rete di percorsi pedonali e ciclabili.

C'è infatti un aspetto che va messo in evidenza: le dimensioni fisiche di un Parco esteso a tutta l'area dei porti di Claudio e di Traiano suggerivano di realizzare percorsi che fossero percorribili non solo a piedi ma anche in bicicletta, a cavallo, con navette elettriche o con dispositivi di trasporto personale del tipo segway; questo a causa della loro lunghezza. Per fare solo un esempio: la passeggiata intorno al bacino esagonale ha uno sviluppo di oltre due chilometri e per percorrerla a piedi ci vuole più di mezz'ora; per questo il binomio treno-bicicletta costituiva (e costituisce tuttora) uno dei mezzi più idonei per raggiungere il Parco.

Oggi la situazione appare irreversibile perché non solo la linea ferroviaria è stata smantellata, ma molte delle aree interne alla città un tempo occupate dai binari sono state rese edificabili e sono quindi occupate da nuovi fabbricati. Un eventuale recupero della stazione di Porto come ingresso al Parco di Traiano – che mi ostino a ritenere condizione essenziale per la sua fruibilità – comporterebbe o la realizzazione di un nuovo tratto di binari in diramazione dalla linea principale e di un nuovo fabbricato, poiché quello esistente è ormai ridotto alla condizione di rudere, o la realizzazione di una nuova stazione in posizione più arretrata, prima cioè che la linea curvi per raggiungere l'aeroporto. Tra

il 1996 e il 1997, in occasione di un seminario di laurea che aveva per oggetto le diverse attrezzature di servizio del Parco di Traiano¹³, sondammo con due tesi¹⁴ proprio l'ipotesi che riguardava l'accesso settentrionale del Parco attraverso una nuova stazione ferroviaria integrata con adeguate attrezzature di servizio che era collocata poco prima della grande curva in salita che raggiunge la stazione dell'aeroporto.

Il progetto del 1991 ipotizzava che dalla stazione di Porto fosse possibile raggiungere anche il sito archeologico del molo destro del porto di Claudio (il cosiddetto Monte Giulio¹⁵) che si trova a ridosso delle attrezzature dell'aeroporto Leonardo da Vinci ed è tagliato da via Alessandro Guidoni, attraverso un sottopasso che avrebbe permesso di superare viale del Lago di Traiano e raggiungere, attraverso un percorso ciclo-pedonale, il Museo delle Navi (fig. 38). Questo tracciato appare, almeno in parte, superato; nel saggio pubblicato in questo volume, Carlo Pavolini sottolinea infatti l'opportunità di collocare altrove il museo (la sua posizione è decisamente infelice) e di ripensare completamente al suo progetto scientifico poiché le ipotesi ricostruttive delle navi sono state totalmente riviste di recente. Aggiungerei anche che nel 2011, nell'Isola Sacra, in occasione dei rilievi nel sito in cui dovrebbe essere realizzato il nuovo ponte della Scafa, sono stati ritrovati i resti ben conservati di altre due imbarcazioni (denominate "Isola Sacra 1 e 2") che potrebbero trovare adeguata sistemazione in un nuovo Museo.

Prendiamo ora in esame il sistema degli altri accessi al Parco e in particolare quello che avevamo ipotizzato fosse posto a sud, lungo la via Portuense poco prima del Cimitero, nei pressi dell'imbocco di quello che era il canale di collegamento tra il sistema portuale e la Fossa Traiana (canale che il nostro progetto proponeva di scavare ove fosse possibile ricostruirne con certezza l'andamento) e poco lontano dalla basilica paleocristiana del V secolo

che è attualmente in corso di scavo¹⁶. Questo ingresso avrebbe condotto il visitatore direttamente nel “percorso naturalistico”, che si sviluppava prevalentemente nel settore del Parco compreso tra la Portuense e la Darsena, là dove oggi la vegetazione è più fitta e rigogliosa e dove minori sono le preesistenze archeologiche fuori terra¹⁷. Questo ingresso era quello che avrebbe permesso di connettere il Parco di Traiano con il Sistema archeologico della Necropoli di Portus grazie ad un piccolo ponte che, come abbiamo visto, si era ipotizzato di realizzare non lontano dai resti del ponte di Matidia. Intorno a questo nuovo ponte ciclo-pedonale, che il progetto che qui viene illustrato ripropone con forza, ruota tutto il sistema delle riconessioni, sia logistiche che figurative, tra Portus e l'Isola Sacra, tra la città portuale e la sua Necropoli, e la loro ricomposizione in un nuovo e percepibile assetto unitario (fig. 39). Si tratterebbe di un ponte, o meglio di una passerella molto leggera in termini figurativi, posta ad una quota sul livello del fiume sufficiente a far transitare le imbarcazioni o, in alternativa, con una campata apribile o sollevabile. Un manufatto del genere permetterebbe di inserire nel circuito archeologico-naturalistico-agricolo la fattoria dell'Opera Nazionale Combattenti in via di Valle Sarca (che si trova tra la necropoli e la basilica di S. Ippolito ed è oggi in parziale abbandono) che potrebbe essere così opportunamente trasformato nella centrale operativa del Sistema, luogo di organizzazione di attività museologiche e culturali (figg. 62, 65)¹⁸. Quando il Piano di assetto del Parco di Traiano fu elaborato, il territorio di Fiumicino costituiva la XIV Circoscrizione del Comune di Roma – erano quindi vigenti le prescrizioni urbanistiche e le norme del PRG di Roma del 1962 – e il programma di intervento prevedeva l'esproprio di tutte le aree ancora di proprietà privata e quindi la riunificazione del sito archeologico in un complesso unitario di proprietà pubblica.

Le cose però sono andate in maniera molto diversa. Nel 1992, in seguito ad un referendum popolare che ne aveva sancito la separazione da Roma, fu istituito il nuovo Comune di Fiumicino che decise di adottare come proprio strumento urbanistico il PRG di Roma, ma nello stesso tempo promosse l'elaborazione di uno Schema Direttore con il compito di fissare le grandi opzioni della pianificazione generale e di mettere in coerenza piani e progetti in grado di costituire i capisaldi di una nuova strategia urbana¹⁹. Nel 1994 il Ministero dei Beni Culturali attivò effettivamente le procedure d'esproprio del lago (33 ettari) e delle aree comprese tra le sue sponde orientali e viale di Porto (circa 18 ettari) ma due anni dopo una sentenza del Consiglio di Stato annullò l'esproprio restituendo le aree ai precedenti proprietari, la famiglia Cesari Sforza, e attribuendo loro anche la proprietà di tutte le sponde del lago affinché fosse possibile procedere alla sua manutenzione. L'anno successivo (1997-1998) l'Amministrazione comunale di Fiumicino decise di affidare a Carlo Aymonino uno studio di massima per la realizzazione di strutture di accoglienza e di promozione del Parco che “sarà servito – così recita il Protocollo d'Intesa tra il Ministero per i Beni Culturali, la Soprintendenza Archeologica di Ostia e il Comune di Fiumicino – anche da una nuova stazione sulla ferrovia a media frequenza Roma-aeroporto e da un collegamento diretto all'autostrada per Fiumicino”²⁰. Il progetto di Aymonino – in origine *Il Porto dei Porti*, poi *La Porta dei Porti* – non superò mai la fase degli studi preliminari²¹, ma ribadì un elemento molto importante dell'impianto del Parco: la necessità di realizzare un accesso da nord attraverso la linea ferroviaria regionale FR3 (Orte-Fiumicino aeroporto) e una nuova stazione ferroviaria dedicata e adeguatamente attrezzata (fig. 40, 41). Anche il progetto di Aymonino si preoccupava di collegare la stazione al sito dei moli del porto di

Claudio ma, a differenza del sottopasso da noi ipotizzato, proponeva di realizzare una piccola collina artificiale che scavalcasse il sedime ferroviario e via del Lago di Traiano per ricollegare l'area del Parco con quella dell'aeroporto. Un'idea interessante che potrebbe svolgere un efficace ruolo di ecodotto (corridoio ecologico utile anche per gli spostamenti degli animali selvatici) tra due zone oggi separate dal fascio infrastrutturale. Tra gli schizzi e i grafici di Aymonino pubblicati da Efisio Pitzalis²², c'è un appunto che costituisce uno spunto interessante e riguarda l'ipotesi di realizzare un approdo fluviale sulla Fossa Traiana all'altezza dell'Episcopio, il Palazzo fortificato sede del Vescovo di Porto che si trova a breve distanza dal ponte di Matidia, più o meno di fronte alla basilica di Sant'Ippolito; nei pressi quindi del previsto nuovo ponte di collegamento tra Portus, la sua Necropoli e il piccolo quartiere al di là della Fossa Traiana. Il problema della navigabilità del Tevere tra Roma e la foce per il trasporto pubblico di persone e merci, oltre che a scopo di collegamento turistico, è una delle grandi questioni che oggi sono sul tappeto nell'ambito di una nuova e più sostenibile strategia di mobilità. La realizzazione di un approdo di questo genere (oggi si arriva per via fluviale davanti all'Episcopio solo prenotando un giro turistico in battello con partenza dal piccolo molo di Ostia Antica) darebbe vita ad un nodo intermodale imbarcazione-bicicletta ricco di fascino e di grande significato in termini ambientali. Ma la realtà, purtroppo, è un'altra cosa. Oggi il parco del porto di Traiano – nella parte rimasta di proprietà pubblica – è aperto solo saltuariamente e su prenotazione, la necropoli di Portus può essere visitata un paio di giorni alla settimana, il Museo delle Navi è chiuso e nei mesi scorsi i giornali hanno dato notizia che è in programma l'attivazione un "archeobus", una navetta che colleghi l'aeroporto Leonardo Da Vinci con l'area dei porti Imperiali, la necropoli e gli scavi di Ostia Antica, con una

fermata in corrispondenza dell'omonima stazione della ferrovia Roma-Lido. Una proposta questa che non viene avanzata per la prima volta ma che sino ad ora non ha mai trovato pratica attuazione. Nell'area di proprietà privata è stata invece realizzata l'Oasi di Porto che è visitabile due giorni a settimana, ma sono possibili anche escursioni particolari: chi lo desidera, infatti, può "prenotare per una giornata l'intera Oasi e visitarla con carri da campagna o con carrozze d'epoca trainate da cavalli"²³. Nell'Oasi ha aperto una sua sede QC Termeroma con un resort di lusso ed una spa: "camere con un'allure country chic ed affacci su vestigia storiche, un percorso con vasche all'interno di affascinanti sotterranei, un tempo adibiti a caciara e 10.000 mq di benessere accessibili per un daily spa, una serata di relax o un trattamento *tailor made*"²⁴. Turismo esclusivo, insomma. Noi avevamo una visione diversa.

Note

1. Nel 2009 la Soprintendenza Archeologica di Ostia è stata assorbita dalla Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma.
2. Cfr. il Decreto Ministeriale del 28 luglio 1987 (il cosiddetto «Decreto Pavan») e la delibera della Giunta Regionale n. 3328 del 27 aprile 1989. Vedi anche: Comune di Roma, Ufficio Speciale Tevere e Litorale, *Progetto Litorale* 83, Roma 1986.
3. L'area compresa tra il bacino esagonale e il viadotto di via della Scafa è stata acquisita nel 1988.
4. Cfr. www.portusproject.org.
5. Vanni Mannucci (1949-1996) è autore, tra l'altro, del saggio *Osservazioni sulla cartografia portuense*, in "Bollettino d'Arte", anno 72, serie 6, fasc. 41 (gennaio-febbraio 1987), pp. 71-86 e dell'*Atlante di Ostia Antica*, Marsilio, Venezia 1995.
6. Cfr. P.O. Rossi, *Il Parco archeologico naturalistico del Porto di Traiano. Il progetto*, in B. Cignini, G. Massari, S. Pignatti (a cura di), *L'Ecosistema Roma. Ambiente e territorio*, Fratelli Palombi Editori, Roma 1995, pp. 275-279.
7. Red., *Alvaro Siza Vieira. L'accumulazione degli indizi*, in "Casabella", n. 498-499, gennaio-febbraio 1984, pag. 84.
8. G. Lugli, G. Fillbeck, *Il Porto di Roma imperiale e l'Agro Portuense*, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo 1935.
9. V. Mannucci (a cura di), *Il Parco archeologico naturalistico del porto di Traiano. Metodo e progetto*, Gangemi, Roma 1992.
10. Per il progetto del Parco di Traiano, vedi P+R/Progetti e Ricerche di Architettura, *Il Parco archeologico Naturalistico del Porto di*

- Traiano: il progetto*, in V. Mannucci (a cura di), *Il Parco archeologico naturalistico del porto di Traiano. Metodo e progetto*, cit. pp. 81-142.
11. Cfr. C. Pavolini, *Il territorio di Ostia e di Portus. Continuità antiche e discontinuità moderne*, *infra*, pp. 31-35.
 12. Oggi potrebbe essere interessante pensare anche ad un servizio di bike sharing.
 13. Il gruppo dei docenti di quel seminario era formato, oltre che da me e da Francesco Piccarreta, da Franca Bossalino, Andrea Bruschi, Martino Canonico, Francesca Romana Castelli, Olindo Caso, Gerardo Cilento, Michele Furnari e Raffaele Marone con contributi di Vanni Mannucci, Giuseppe Massari, Vincenzo Giorgi (per gli allestimenti museali) e Roberto Gentili (per l'impianto funzionale della nuova stazione di Porto).
 14. Si tratta delle tesi di laurea di Sara Grohmann e Silvano Valle.
 15. Questa area è stata oggetto negli ultimi anni di numerosi studi. Tra i più recenti: A. Arnoldus-Huyzendveld, P. Turi, C. Morelli, *Il paleoambiente di Monte Giulio e della parte nord-orientale del bacino portuale di Claudio*, FOLD&R FastiOnline documents & research, 324, pp. 1-31.
 16. L'edificio era stato erroneamente identificato da Lanciani (che lo rilevò nel 1866, prima che fosse reinterrato) nello Xenodochio – ricovero per i pellegrini – del senatore Pammachio.
 17. Cfr. P+R/Progetti e Ricerche di Architettura, *Il Parco archeologico Naturalistico del Porto di Traiano: il progetto*, cit., pp. 105-106 e fig. 75.
 18. Cfr. A. Bruschi, *La costruzione di un Sistema archeologico ostiense. motivazioni, finalità, strategia. Motivazioni, finalità, strategia*, *infra* pp. 85-95. Nel progetto del PAN questo complesso di fabbricati era destinato ad ospitare l'Antiquarium.
 19. Cfr. A. Albano, *Per una città gradevole*, in "Controspazio", n. 3, 1998, pp. 44-55.
 20. Cfr. www.beniculturali.it/mibac/export/MiBAC/sito-MiBAC/Contenuti/MibacUnif/Comunicati/visualizza_asset.html_594272105.html.
 21. Vedi "Controspazio", n. 3, 1998, p. 64. Vedi anche L. Malfona, *Tra Roma e il mare. Storia e futuro di un settore urbano*, Libria, Melfi 2014, pp. 36-39.
 22. E. Pitzalis, *Carlo Aymonino. Disegni 1972-1997*, Federico Motta, Milano 2000, p. 181.
 23. www.oasidiporto.it.
 24. www.qctermeroma.it.



Ruini del casale Monte
Vodice.

LA COSTRUZIONE DI UN SISTEMA ARCHEOLOGICO OSTIENSE. MOTIVAZIONI, FINALITÀ, STRATEGIA

Andrea Bruschi

Le due rive del Tevere nell'assetto della *Coda della cometa*. In una certa misura l'espansione di Roma verso il mare rappresenta l'inatteso compimento delle previsioni mussoliniane attese da Piacentini e Giovannoni nella perduta Variante del 1942 al Piano Regolatore del 1931. In quel progetto si attuavano le disposizioni del duce il quale, già nella nota dichiarazione del 31 dicembre 1925 in Campidoglio auspicava una rinnovata centralità romana nel Mediterraneo¹. Tale nuovo ruolo della Capitale d'Italia ne presupponeva una trasformazione profonda, estesa alla forma stessa della città. Non più una Urbe centrica ma una città che associasse alle aree centrali una espansione lineare lungo il Tevere. Di Giovannoni è la figura concettuale di Roma in forma di cometa, allungata verso il Lido, con la testa nel centro antico e la coda nel tratto fra l'E42 e il mare². Il Piano non fu mai completato ma la *Coda della cometa*, risultato di una espansione caotica e solo in parte pianificata, costituisce oggi un insieme complesso di conurbazioni che vede il corso del Tevere come elemento strutturante del paesaggio urbano. Parallelamente al fiume sono sorte le principali vie di comunicazione, intorno a queste si è sviluppata nel dopoguerra una seconda città che ospita oltre 220.000 abitanti fuori dal Grande Raccordo Anulare.

Questo è l'ambito urbano di indagine al quale facciamo riferimento nell'ipotesi di un nuovo Sistema archeologico paesaggistico che restituisca continuità alle aree di Ostia Antica e Portus, un tempo organicamente interconnesse e attestate lungo la via Flavia/Severiana (fig. 53)³. Un ambito complesso, risultato di stratificazioni umane e naturali che hanno generato nel tempo mutazioni paesaggistiche profonde. Le importanti opere di assetto idrografico in epoca romana, la realizzazione dei Porti di Claudio e poi di Traiano (figg. 12, 13) in sostituzione di quello fluviale a Ostia Antica, la crisi dell'Impero, l'abbandono delle strutture e la modificazione spontanea dell'alveo del Tevere, l'impaludamento e il progressivo avanzamento della linea di costa, la bonifica ottonevicesca, l'urbanizzazione del Lido di Ostia e le infrastrutturazioni moderne, il massiccio incremento edilizio contemporaneo, hanno dato luogo a un insieme di componenti territoriali stratificate e in reciproco attrito, dialetticamente ancorate alla direttrice del Tevere, intorno al quale si maturano nel tempo le relazioni fra le aree vaste che ne compongono il settore urbano. Il Tevere è l'asse della espansione urbana e l'elemento territoriale attorno al quale ruota la storia urbanistica dell'approccio di Roma con il mare. Il rapporto fra territorio e fiume attraversa fasi alterne

nelle quali si origina e sclerotizza una condizione duale fra riva destra e sinistra. Mentre quest'ultima è prevalentemente il luogo della residenza – qui si è verificata la maggiore espansione urbana degli ultimi trent'anni –, la riva destra, oggi in parte nel Comune di Fiumicino, è punteggiata da grandi infrastrutture e aree commerciali e del terziario. Il complesso della Fiera di Roma, Commercium, l'aeroporto Leonardo da Vinci e in futuro il nuovo porto di Roma a Fiumicino (fig. 32) costituiscono recenti polarità e attrattori di peso elevato a scala metropolitana, che sbilanciano ulteriormente un assetto urbano atavicamente disorganico (fig. 51).

Molteplici criticità tendono a sclerotizzare questa condizione di squilibrio. La gravitazione dei settori popolosi sulla riva sinistra, i quali sovraccaricano una rete viaria inadeguata agli incrementi di densità abitativa subiti dal comparto, l'incertezza del controllo pubblico sul consumo di suolo, la progressiva perdita del ruolo agricolo delle aree libere sono solo gli aspetti più evidenti di un settore solo parzialmente cresciuto nell'osservanza di una poco efficace strumentazione urbanistica. Interventi edificatori autonomi hanno prodotto marcate differenze fra lo "spazio della forza lavoro" in riva sinistra e i luoghi del lavoro in riva destra, primo l'aeroporto di Fiumicino, raggiunti non senza difficoltà dai tanti abitanti alloggiati in quartieri carenti di servizi pubblici e cresciuti in modo asistemico o spontaneo.

Le preesistenze archeologiche di Ostia Antica e Portus e il comparto Roma mare. Questa situazione ha radici profonde. Pur attraversando fasi alterne, la tensione fra le due rive è tangibile anche nell'antichità romana. All'originario conflitto fra Romani e Veienti, arroccati ai lati del Tevere, segue un periodo di relativo predominio della riva sinistra, con la localizzazione del primo porto fluviale presso Ostia Antica. In epoca imperiale l'intensa attività

commerciale dei Porti di Claudio e poi di Traiano consolida economie forti, tali da generare una certa continuità fra il porto di Roma e la colonia di Ostia. Attestata sulla linea di costa, la via Flavia/Severiana collega il centro amministrativo situato a Ostia, con Portus, ove avviene lo smistamento delle merci importate per l'approvvigionamento della capitale dell'Impero. Nel momento di massimo dominio di Roma sul Mediterraneo, fra il II e il III secolo d.C., il rapporto fra Ostia e Portus è abbastanza equilibrato. Un equilibrio tuttavia piuttosto instabile, destinato a venire meno con la crisi dell'Impero.

Con il declino della Roma imperiale la riduzione del ruolo portuale di Ostia rende evidente lo sbilanciamento delle prime grandi infrastrutture urbane sulla riva destra del Tevere e il rapporto di discontinuità con Portus⁴. Una separazione che si accentua progressivamente nel tempo, fino alla sostanziale perdita di ruolo di Ostia e al suo parziale abbandono. Separati dall'Isola Sacra, i ruderi di una cittadina prevalentemente residenziale e i resti della grande infrastruttura portuale centrata sull'enorme bacino esagonale, raccontano la storia di uno squilibrio territoriale che si protrae fino alla Roma contemporanea. Uno squilibrio che nell'assetto attuale corrisponde alla presenza di polarità a scala metropolitana, come l'aeroporto, dislocate in un territorio poco attrezzato per ospitarle e urbanizzato disorganicamente. Le importanti infrastrutture presenti sono cioè pensate come servizi alla città nella sua interezza ma male integrate con l'area in cui sono realizzate. La *Coda della cometa* è quindi, come l'antica Ostia, in parte un settore prevalentemente e confusamente residenziale, disarmonico con le grandi infrastrutture che ospita, e in parte il luogo dove si sono localizzate le attrezzature pesanti della mobilità e del commercio, indispensabili per il funzionamento e l'interconnessione della città con il resto del mondo. Della città lineare voluta dalla Variante del 1942 resta una lunga appendice di agglomerati sconnessi

e senza polarità significative. Sebbene non priva di potenzialità, questa *seconda città* non è ancora in grado di costituire un riferimento per la metropoli romana dal punto di vista urbano e ambientale. Un circolo vizioso insomma, nel quale Roma non valorizza un proprio settore rilevante e quest'ultimo non le restituisce adeguato plusvalore in ambiti essenziali come l'economia, l'ambiente e la qualità urbana in senso lato. Le straordinarie preesistenze archeologiche, le peculiarità paesaggistiche, il rapporto con il mare non generano un palinsesto sinergico con l'assetto urbano e infrastrutturale ma tratteggiano un quadro di elementi notevoli quanto isolati o in conflitto reciproco. Una cornice in cui le emergenze non contribuiscono a precisare l'assetto dell'area né a rafforzarne l'identità, ma campeggiano in un territorio nel quale le categorie dell'indeterminato, del casuale, dell'abbandono, dello scarto e del marginale tendono a farsi strada sui dati qualitativi fagocitandoli lentamente.

Questa condizione è estesa anche alle aree archeologiche. Al di là dell'inconcepibile isolamento di Portus, Ostia Antica, alla stregua di Pompei e Ercolano, rappresenta una delle poche città romane del mondo tanto conservate da consentire una visione di insieme su uno spaccato di vita quotidiana dell'antichità, una occasione unica di valorizzazione territoriale per la città e per il comparto Roma mare, che resta confinata in un territorio non attrezzato per ospitarla.

Le ragioni di un Sistema archeologico paesaggistico. Dalle sintetiche considerazioni appena enunciate – in ogni caso insufficienti a istruire un tema così ampio e complesso – emergono i presupposti di questo studio, il quale ha l'obiettivo di tratteggiare il telaio organizzativo che renda sostenibile una ipotesi di Sistema archeologico paesaggistico inteso come cardine territoriale all'altezza di riconfigurare le relazioni

interrotte non solo fra Ostia Antica e Portus, ma fra le due rive del Tevere e più in generale fra Roma e Fiumicino in un nuovo assetto unitario e propulsivo (fig. 54). Una grande polarità metropolitana, finalizzata non solo a ricomporre un insieme di aree archeologiche fra i più importanti del mondo ma a estenderne il peso all'intero comparto Roma-mare, restituendo equilibrio al rapporto fra residenza e infrastrutture e fra figure e sfondi del paesaggio urbanizzato.

Lo schema direttore del nuovo Sistema tratteggia i caratteri di questa strategia, individuando nell'Isola Sacra il baricentro identitario della *Coda della cometa* e l'elemento di connessione fra le due sponde (fig. 50)⁵. Il Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale si candida a essere il nuovo centro propulsore, gerarchico e ordinatore del comparto, operando sulle interazioni con le principali figure del territorio: il ruolo del Tevere in questo tratto, le preesistenze naturalistiche e ambientali, il problema della mobilità e quello delle attività economiche interconnesse. Oltre le ragioni di ordine storico, le motivazioni fondative del progetto sono quindi di natura ambientale e economica: la generazione di un grande polo culturale di risonanza mondiale, propulsore del comparto Roma-mare e della città metropolitana, è interconnessa con una strategia di salvaguardia e recupero del paesaggio sottesa alla vocazione agricola e naturalistica del sito. Il tema è di grande impegno in quanto comporta considerazioni che vanno ben oltre i già difficili rapporti fra le preesistenze archeologiche, per abbracciare questioni di ordine urbano, paesaggistico, amministrativo, normativo, politico, legate alla gestione oltre che all'assetto del territorio. Da qui anche la implicita debolezza di un lavoro di ricerca come il presente il quale, in questo contesto, può per sua natura configurare scenari più o meno aderenti alla realtà territoriale, ma operando su una scala tanto ampia da essere costretto a trascurare

aspetti concreti del problema spesso in grado di vanificare i programmi più realistici. Il compito che ci diamo è dunque quello di individuare una rete di opportunità per il territorio: le tracce, più che un quadro operativo, su cui lavorare per configurare questa essenziale componente di un nuovo, più ampio palinsesto urbanistico per la *Coda della cometa*.

Cerchiamo quindi di schematizzare gli aspetti sui quali dovrebbe concentrarsi un futuro Piano attuativo del Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale: il telaio concettuale sul quale poggia l'operazione passa attraverso la valutazione del ruolo delle figure ambientali e lo studio delle loro criticità e interazioni. Esso prende in considerazione i nuclei perimetrati delle preesistenze archeologiche di Ostia e Portus (fig. 52), la griglia della mobilità interna e il tema dell'accessibilità al Sistema (fig. 51), l'assetto dell'Isola Sacra nel tratto compreso fra l'arteria di via della Scafa (oggi via dell'aeroporto di Fiumicino) e il Tevere (figg. 57, 58). L'Isola Sacra è il baricentro dell'intervento e il cardine di un progetto che ha l'obiettivo di innescare un nuovo ciclo di vita all'interno del comparto Roma mare. Sull'Isola Sacra emergono infatti caposaldi archeologici e ambientali che si candidano a elementi di congiunzione fra le due polarità di Ostia e Portus. Non tanto quindi un parco quanto, appunto, un *sistema di parti* da mettere in rete in una sinergia nella quale ogni elemento sia utile al buon funzionamento dei limitrofi: l'agricoltura all'archeologia, la natura alla residenza, le attività economiche all'ambiente e ciascuna per ognuna delle altre. Nello schema direttore proposto le preesistenze archeologiche si legano ai caposaldi sorti per lo sfruttamento agricolo del territorio e alle attrezzature ludico sportive, cercando l'uno di valorizzare l'altro, e restituendo a tracciati antichi e moderni il ruolo di connettori vitalizzanti il Sistema (fig. 59).

Siti archeologici e loro intorni fra abbandono e potenzialità inespresse: le finalità del Sistema.

Non lontano dai resti del ponte di Matidia, presso la fattoria dell'Opera Nazionale Combattenti, emergono gli scavi della necropoli di Portus, attraversata dalla ancora ben visibile via Flavia/ Severiana (fig. 16). Di quest'ultima manca una adeguata campagna di scavo fuori dalla necropoli ma numerose tracce ne emergono nella pineta di Castelfusano, fino alla tenuta del Presidente a Castelporziano. Il tracciato innervava tutta l'Isola Sacra, connettendo un probabile ponte sul Tevere presso il cosiddetto Trastevere ostiense, – un'area urbana di Ostia Antica oltre il Tevere, della quale sono state rinvenute recenti tracce⁶ – con il ponte di Matidia che consentiva l'attraversamento della Fossa Traiana⁷. Oltre la necropoli, ancora non completamente scavata o sepolta da superfetazioni incongrue, l'approccio alla Fossa Traiana vede il passaggio per la basilica di S. Ippolito, oltre a una serie di altre aree in corso di scavo che dimostrano l'esistenza di una antica piccola conurbazione all'attacco con il ponte (fig. 63). Al di là della Fossa Traiana il sistema dei siti archeologici prosegue superando il complesso dell'Episcopio di Porto e attraversa la via Portuense fino all'area archeologica del porto di Traiano. Quest'area è di particolare complessità sia a causa dell'assetto proprietario, ancora in gran parte in mano alla famiglia Cesarini Sforza, sia in rapporto alla realizzazione delle grandi infrastrutture stradali di servizio all'aeroporto che hanno tagliato e irrimediabilmente compromesso quanto resta dei moli dell'enorme porto di Claudio. Iniziato nel 1994, il processo di espropriazione delle aree archeologiche private non è mai stato concluso e l'area archeologica rimane al momento separata in due ambiti non comunicanti⁸.

È parte di questo ambito anche il Museo delle Navi Romane ritrovate durante i lavori di costruzione dell'aeroporto. Allo stato attuale questo museo richiede tali opere di restauro e recupero da far

ipotizzare una sua trasformazione in attività meno complessa, riportando le navi nel circuito del nuovo Sistema archeologico. Fra le varie soluzioni si potrebbe ipotizzare anche la collocazione dei resti all'interno dell'aeroporto stesso (fra l'altro nuovi reperti navali sono stati rinvenuti nel 2011 in occasione dei sondaggi archeologici per il nuovo ponte di via della Scafa)⁹, considerando il gate internazionale come inizio del Sistema archeologico e primo nodo di scambio fra la grande infrastruttura, la linea ferroviaria proveniente da Roma e un percorso ciclabile pensato per innervare l'intero Sistema, fino a Ostia Antica e oltre, lungo il tracciato della via Flavia/Severiana.

In questa ipotesi il parziale recupero del percorso della via Flavia/Severiana rappresenta la ricerca di un asse fondamentale per la rilettura degli antichi assetti e la riconnessione di aree archeologiche accomunate da un problema di isolamento che non ne rafforza il ruolo, ma anche per il rilancio dell'Isola Sacra nella sua interezza, in particolare se intesa come elemento di riequilibrio e continuità fra le parti isolate del comparto Roma mare. Nel settore nordorientale dell'Isola Sacra, meno afflitto dalle urbanizzazioni abusive e parzialmente conforme all'assetto agricolo determinato dalla bonifica, è infatti ancora possibile individuare grandi potenzialità inespresse di ordine culturale e ambientale che il progetto del Sistema archeologico intende sondare (fig. 64). Fra i nuovi ruoli che il progetto del Sistema attribuisce all'Isola Sacra vi è quindi quello di Laboratorio permanente di archeologia, da interconnettere con le Istituzioni pubbliche e private, Università, associazioni (fig. 66).

Ma l'Isola Sacra è anche un ambiente naturale di grande interesse, sia in senso assoluto – l'intera area è compresa all'interno della Riserva Naturale Statale Litorale Romano¹⁰ – sia nella misura in cui il paesaggio ne rappresenta passaggi di stato e stratificazioni (figg. 55, 56). La storia del suo territorio passa infatti attraverso fasi molto

diverse, ancora in parte da analizzare e ricostruire scientificamente ma comunque ancorate a condizioni assolutamente peculiari dell'assetto della foce del Tevere nel tempo. Almeno tre fasi storiche diverse sembrano connotare questa area dal punto di vista ambientale come ambito di interazione fra eventi naturali – primi fra tutti quelli di origine idrologica – e passaggi antropici: il paesaggio di epoca romana, forse agricolo ma oggi completamente scomparso, con la linea di costa in prossimità dell'attuale via della Scafa; il periodo dell'abbandono, dell'impaludamento e della naturalizzazione dell'Isola con l'aumento progressivo della distanza dal mare; la fase della bonifica che, a partire dal 1920, trasforma l'Isola in area agricola da utilizzare prevalentemente per la coltivazione del grano e la piantumazione del gelso per l'industria del baco da seta. La bonifica razionalizza l'assetto ambientale attraverso una griglia idrografica di canali, fossi di raccolta e filari di essenze frangivento trasformando completamente il paesaggio semipalustre precedente (figg. 20-23). Questo è il periodo del quale sono ancora ovviamente presenti tracce evidenti, sebbene la rete idrografica dei canali di bonifica tenda a scomparire con il progressivo ridimensionamento dell'uso agricolo dell'area, il parziale abbandono dei terreni coltivabili e il massiccio abusivismo edilizio (in particolare delle aree limitrofe alla costa). Nella porzione attraversata dalla via Flavia/Severiana, a est di via della Scafa, l'assetto del territorio riflette la vocazione agricola strutturata sul *quadrillage* costituito dal reticolo di strade e canali che individuano lotti coltivabili. Questa griglia si interrompe in corrispondenza dell'argine del Tevere, spesso occupato da cantieri per il restauro di barche da diporto ma in parte percorribile lungo il rilevato che offre una delle poche viste dall'alto del fiume e dei campi. Sull'argine rimangono scarse tracce dell'ambiente fluviale originario ove la canna palustre (ormai la specie esotica *Arundo donax* che ha soppiantato le originarie) rappresenta l'essenza

dominante¹¹. Di valore naturalistico particolarmente elevato sono invece le aree del bacino esagonale del porto di Traiano, zona di protezione speciale per la importante presenza ornitologica e sito di interesse comunitario insieme al Centro Habitat Mediterraneo realizzato dalla Lega Italiana Protezione Uccelli presso l'Idroscalo del Lido di Ostia. Altrettanto importante dal punto di vista ambientale l'area della pineta di Castelfusano, all'interno della quale la via Flavia/Severiana tocca siti importanti come la villa della Palombara e il ponte romano che attraversa l'ex canale dello Stagno, "segmenti staccati – come sottolinea Pavolini – di un sistema sostanzialmente lineare, collegabili – ad esempio – mediante piste ciclabili o pedonali protette"¹².

Sull'Isola Sacra, il tema della valorizzazione ambientale di un'area che sta perdendo la vocazione agricola e stenta a ritrovarne una nuova, va interpretato anche in ragione della recente occupazione di numerosi lotti con nuove volumetrie spesso spontanee e tenendo conto dell'assetto proprietario piuttosto frammentario (fig. 58). Quest'ultimo è originato dall'assegnazione dei lotti dell'Opera Nazionale Combattenti ai coloni che bonificarono i terreni¹³. Le aree pubbliche sono dunque limitate e confinate presso l'argine del Tevere. Difficile quindi immaginare un'operazione realistica che impegni l'intera area, sebbene si possa ipotizzare una connessione fra un parco agricolo – in gestione ai privati – e l'ambito archeologico pubblico, variando le sue componenti e cercando di impostare una sinergia proficua con le forze locali. Vi è poi la grande questione della mobilità, problema che va ben oltre il tema della riconnessione delle aree archeologiche per investire un territorio nel quale la cubatura residenziale è cresciuta esponenzialmente negli ultimi trent'anni andando a gravare su una rete viabilistica già sottodimensionata¹⁴. Non è questa la sede per affrontare un tema così ampio e complesso¹⁵. Va tuttavia sottolineato quanto l'Isola Sacra risenta

particolarmente del movimento pendolare fra le popolate aree della zona sud ovest e i grandi servizi urbani sulla riva destra del Tevere che costituiscono imponenti attrattori di utenti. Tale volume di traffico si localizza su via della Scafa (via dell'aeroporto di Fiumicino), unico tracciato di connessione fra le due rive per l'intera popolazione del comparto Acilia, Infernetto, Ostia e aree limitrofe, sovraccaricandola pesantemente. Su questa strada andrebbe previsto un sistema di trasporto pubblico intercomunale molto più efficiente di quello attuale e in grado di consentire un facile raggiungimento dell'aeroporto anche senza mezzi privati.

Paradossalmente in questo comparto appaiono più efficienti le interconnessioni a scala urbana che a livello locale. Dal punto di vista della viabilità su gomma e ferro, la rete dei tracciati radiali – l'Autostrada Roma-Fiumicino, la via Portuense e la ferrovia Roma-Fiumicino aeroporto sulla riva destra, la via del Mare, l'Ostiense, la ferrovia Roma-Lido e la via Cristoforo Colombo sulla sinistra – è relativamente efficiente mentre, problema esteso a tutta l'area metropolitana, è assolutamente insufficiente l'apparato di strade controradiali destinate a scaricare il volume di traffico che tende a concentrarsi verso il centro città. Le linee ferroviarie Roma-Fiumicino aeroporto e Roma-Lido sono di gran lunga i più validi sistemi di collegamento pubblico con le aree centrali. Manca invece del tutto un sistema della ciclabilità, fra l'altro reclamato a gran voce dalle Associazioni di cittadini.

Il problema dell'accessibilità alle aree archeologiche è dunque considerevole e particolarmente evidente nella zona dell'Isola Sacra e di Portus, attualmente raggiungibile solo con mezzo proprio o con alcune linee private di trasporto pubblico. Più semplice l'accessibilità a Ostia Antica, servita dalla Ferrovia urbana Roma-Lido e adiacente la via del Mare. Dunque il telaio della mobilità di sostegno al Sistema archeologico appare estremamente fragile sia a livello locale che sul piano dell'accessibilità dalle

aree vaste, meglio strutturate dal punto di vista turistico.

Quello dei collegamenti è quindi un nodo cruciale del progetto che investe la strategia progettuale e organizzativa stessa, costringendo a pensare il Sistema in termini non convenzionali e secondo principi di sviluppo sostenibile che tengano conto non solo della problematica formativa della nuova struttura ma delle sue interazioni con l'area vasta e con la sua rete viabilistica.

La doppia strategia del Sistema archeologico paesaggistico: sistema informativo e azioni puntuali sul territorio. In rapporto alle condizioni al contorno che abbiamo descritto non è possibile immaginare il grande polo museale all'aperto come parco archeologico tradizionale¹⁶. Non possiamo cioè pensare il Sistema nei termini di uno spazio unitario interamente recintato e gestito in maniera omogenea dalle Istituzioni dello Stato, tanto meno se il concetto di unitarietà cui facciamo riferimento debba comprendere l'intero Sistema archeologico attestato sulla via Flavia/Severiana, dal porto di Claudio fino alla tenuta del Presidente. Anche se escludessimo il tratto compreso fra Ostia Antica e quest'ultima, non sarebbe in ogni caso realistico ricomprendere i ruderi presenti sull'isola Sacra all'interno di un parco tradizionale. Come sostiene Carlo Pavolini, la questione va dunque affrontata in termini sistemici, ricostruendo i segmenti spaziali in grado di rigenerare il collegamento fisico, ma soprattutto concettuale, di un insieme di siti oggi separati ma un tempo facenti parte di un assetto territoriale omogeneo¹⁷.

In questo ordine di idee immaginiamo il Sistema archeologico paesaggistico come un insieme di punti notevoli, aperto e accessibile da più parti, all'interno del quale siano previsti usi diversi, non solo di ordine socioculturale legato all'archeologia, ma anche ludico in senso lato, nella misura in

cui possiamo far rientrare in questo termine attività diverse: sportive, ecologico-ambientali, escursionistiche, insieme alle necessarie attrezzature di accoglienza, supporto e servizio (fig. 62). Inteso come insieme di siti riconnessi in un palinsesto informativo e attraverso una rete di percorsi, il Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale può assumere una estensione ragguardevole, commisurata all'antico andamento della via Flavia/Severiana. La dimensione di un "Parco sistemico a rete" potrebbe cioè andare dalla tenuta di Castelporziano all'aeroporto di Fiumicino, avendo il suo baricentro nel sistema Ostia Antica-Isola Sacra-Portus (fig. 50).

In assenza di una perimetrazione fisica del Sistema è però necessario definirne il perimetro concettuale, configurandone la struttura e i limiti mediante due azioni distinte: una strategia di rigenerazione urbana e paesaggistica e l'uso di efficaci strumenti informativi diffusi sul territorio. Una operazione proiettata sul doppio binario di una serie di interventi in grado di elevare le qualità prestazionali del territorio e di una implementazione "virtuale" del Sistema che ne consenta la visualizzazione e la costruzione di un quadro concettuale e iconografico oltre che fisico, ovvero un sistema informativo che permetta al visitatore di cogliere storia, ampiezza, complessità dell'area archeologica e possibilità di visita già nei nodi di ingresso del Sistema¹⁸.

Per quanto riguarda il primo aspetto, l'approccio a tale quadro organizzativo individua una serie di nodi territoriali irrisolti sia sull'Isola Sacra che nelle zone di "attacco" al Sistema presso Ostia Antica e Portus. Su questi punti il piano assume linee di indirizzo progettuale con il fine di ricondurre tutte le componenti ambientali all'interno del quadro unitario del Sistema archeologico paesaggistico. Oltre alle zone archeologiche l'analisi dell'area evidenzia in particolare componenti ambientali di diversa natura sulle quali occorre adottare strategie specifiche di rilancio e riqualificazione.

In sintesi le principali componenti ambientali emerse dallo studio dei luoghi sono riconoscibili in:

- aree di recente urbanizzazione residenziale agglomerate intorno ai caposaldi storici della bonifica, poderi e casali agricoli;
- aree agricole in attività;
- aree agricole in abbandono o semiabbandono;
- componenti ambientali naturalistiche;
- insediamenti produttivi e artigianali;
- attività ludico sportive, campi sportivi, maneggi;
- nodi ferroviari e ingressi alle aree archeologiche (figg. 57, 58).

Per le prime è indispensabile adottare una strategia processuale di lenta rigenerazione urbana, mirante alla costituzione di spazi e servizi pubblici, oggi spesso del tutto mancanti, e di rade volumetrie di completamento che possano collaborare alla gestione dell'accoglienza di numeri di visitatori anche notevoli con il progredire nel tempo del Sistema. Il progetto ipotizza il consolidamento delle aree edificate mediante alcune nuove costruzioni di margine con destinazione a servizio pubblico o albergo diffuso, aree di parcheggio e sistemi di spazi aperti pubblici per consentire la permanenza dei visitatori nel cuore delle aree archeologiche. Fa parte di questo impianto anche il recupero dei poderi agricoli storici che sono stati trasformati nel tempo o abbandonati, come il podere Monte Vodice e la fattoria dell'Opera Nazionale Combattenti, o ancora in uso, come il podere Plava e il podere Bainsizza, ristrutturato e abitato (fig. 62).

Sull'Isola Sacra le aree agricole attive si distinguono principalmente in seminativi a rotazione annuale e orti a conduzione familiare. Si tratta, come accennato, di lotti di non grandissima dimensione derivati dall'assegnazione delle terre ai contadini nel 1955, che non danno luogo a una solida economia agricola. Pur a fronte di terreni fertili che beneficiano di una falda freatica superficiale, è quasi del tutto scomparsa la coltivazione della carota che ha costituito per anni una industria

redditizia per i territori della bonifica, la quale si basava su un coordinamento fra i proprietari venuto successivamente a mancare. Anche il seminativo rappresenta mediamente un uso del suolo marginale, attuato da coloro che pur non dedicandosi all'agricoltura vogliono ottenere una minima resa economica da terreni localizzati in area vincolata e assolutamente inedificabile. L'agricoltura rappresenta dunque il problema generalizzato di un'attività che necessita di un coordinamento e spinta imprenditoriale al momento mancanti. Segnali di cambiamento si possono cogliere in alcune orticole biologiche che alimentano l'interesse diffuso per il cibo sano e a chilometro zero. Di fronte a questi dati il progetto auspica che questo tipo di agricoltura possa crescere alimentata dal pubblico dei nuovi visitatori del Sistema e ipotizza alcuni nodi sul principale percorso di visita ove realizzare i servizi minimi di un mercato di strada, dal produttore al consumatore.

Tale consolidamento delle attività agricole dovrebbe consentire l'innescò di un vero parco agricolo connesso con le aree archeologiche e una successiva operazione di restauro del paesaggio della bonifica con il ripristino dei filari arborei storici e delle piantumazioni scomparse nel tempo (figg. 60, 61). È dunque nell'ordine delle cose la conservazione della vocazione agricola prevalente, sebbene nella nostra proposta di parco agricolo l'agricoltura, ormai divenuta urbana, si immagina promossa anche mediante azioni che ne incentivino la multifunzionalità. Un Sistema cioè nel quale il rilancio del paesaggio della bonifica e il restauro dell'agricoltura storica costituiscano le basi per una qualità ambientale diffusa e per il contrasto della tendenza alla cementificazione abusiva della quale sono vittime le aree libere.

Per quanto riguarda le aree agricole in abbandono o semiabbandono va ricordato che si tratta di aree vincolate e inedificabili, quindi non particolarmente appetibili né costose. È dunque ipotizzabile

una progressiva acquisizione dei fondi da parte del Sistema archeologico paesaggistico, o una partecipazione dei proprietari alla gestione del Sistema stesso e alla condivisione degli utili, facendo partecipe la popolazione all'iniziativa, così come nell'ipotesi di implementazione del costruito come albergo diffuso.

Su queste aree abbiamo ipotizzato la sperimentazione di un progetto di rinaturalizzazione in vista della ricostituzione di un habitat naturale umido, simile all'originario dei periodi pre bonifica, ovvero una sorta di archeologia del paesaggio riprodotta a posteriori (figg. 42, 49). In questo modo il visitatore potrebbe rivivere un momento della storia del paesaggio del tratto compreso fra Ostia Antica e Portus, andato perduto in seguito alla irreggimentazione delle acque¹⁹. L'area oggetto di rinaturalizzazione è stata individuata nella zona a nord est dell'Isola Sacra ove sono localizzati una serie di terreni poco coltivati o incolti (figg. 52, 59). Queste aree confinano con gli argini del Tevere dove sono già presenti gli unici ambiti in cui ancora sopravvive una componente naturalistica e possono essere parzialmente allagate in periodo di piena contribuendo al controllo dell'assetto idrografico della zona. Le rive del Tevere sono attualmente occupate da cantieri di restauro navale, dei quali è già prevista la delocalizzazione nel nuovo porto di Roma a Fiumicino (fig. 32). Lo schema direttore del Sistema immagina la "riconquista" di questi spazi e la loro restituzione alla cittadinanza, rinaturalizzando le sponde e attrezzandole con passerelle e chioschi sul fiume (fig. 62).

Il coinvolgimento della popolazione è condizione essenziale per la riuscita di una operazione così complessa, la quale deve individuare il punto di equilibrio fra azioni di promozione del territorio e principi conservativi dei beni culturali e ambientali. Da questo punto di vista le attività imprenditoriali già presenti in loco devono essere coinvolte e incentivate a divenire elementi propulsivi del

Sistema, per esempio istituendo un consorzio di gestione del Sistema al quale possano partecipare cittadini e proprietari. I pochi centri sportivi, i maneggi e le attività ricettive esistenti sono quindi intesi come elementi di ricchezza del territorio e non come ostacoli alla divulgazione della cultura.

Tuttavia, nonostante la preziosa presenza di queste attività economiche, sono obiettivamente necessari alcuni interventi di rivitalizzazione di complessi edilizi e spazi che hanno perso nel tempo il loro originario ruolo baricentrico e organizzativo. Tale ipotesi prevede interventi di recupero, ampliamento e riuso di manufatti esistenti nei centri nodali di accessibilità al Sistema, di cui i principali potrebbero essere (fig. 61):

- un nodo di scambio fra ferrovia e percorsi ciclopedonali presso la Stazione di Ostia Antica della Ferrovia Roma-Lido e l'ingresso all'area archeologica;
- una "porta del Sistema" da realizzarsi presso l'aeroporto di Fiumicino, con stazione di partenza per navette elettriche verso Portus;
- un progetto di riuso della ex Stazione ferroviaria dismessa presso Portus e il ripristino di parte della linea ferroviaria abbandonata in occasione dei Mondiali di calcio di Italia '90 per consentire la visita delle aree archeologiche da parte dei crocieristi in arrivo al nuovo porto di Roma a Fiumicino;
- una polarità culturale baricentrica, di grande importanza per i cittadini di Isola Sacra, da realizzarsi riutilizzando il complesso della fattoria dell'Opera Nazionale Combattenti sita in via Valle Sarca e in stato di parziale abbandono (fig. 65);
- il restauro, ampliamento e riuso del podere Monte Vodice oggi in stato di rudere;
- attrezzature puntuali e segnaletica paesaggistica, per esempio all'incrocio fra il viale della Villa di Plinio, nella pineta di Castelfusano, e la via del Lido di Castel Porziano.

Tale azione fisica di riconnessione di ambiti territoriali attualmente separati deve cioè fare leva sugli elementi notevoli già esistenti sul territorio

al fine di riorganizzarli in un palinsesto sinergico e in un circuito virtuoso, includendo nel Sistema le preesistenze che possono essere coinvolte nella strategia di fruizione complessiva del territorio archeologico.

Sono quindi da prevedere interventi di implementazione della mobilità fra le aree, primi fra tutte gli attraversamenti del Tevere presso Ostia Antica e presso la basilica di S. Ippolito, a valle della quale era il ponte di Matidia. La ricostruzione del ponte di Matidia è una operazione essenziale per il ripristino della continuità archeologica e ambientale dell'area e elemento di allaccio di tutto il sistema delle preesistenze, non solo archeologiche, presenti presso l'attacco alla Fossa Traiana. Nella nostra ipotesi il ponte è pensato come una lunga passerella sopraelevata che consente la vista dall'alto dei ruderi del complesso termale presso la basilica di S. Ippolito, lo scavalcamento della via Portuense e l'ingresso in quota all'area archeologica di Portus. L'attraversamento del Tevere presso Ostia Antica è invece immaginato, anziché con un ponte, mediante un passaggio su barche o chiatte, anche con l'obiettivo di creare occasioni di lavoro per cooperative di giovani le quali potranno impostare un servizio di navigazione sul Tevere, stabilendo una ulteriore connessione fra Ostia e Portus con un percorso naturalistico lungo le sponde del fiume (fig. 66). Quella del recupero della navigabilità del Tevere è una nota e decennale scommessa perduta per la città di Roma, ma può trovare nell'innesco del Sistema archeologico paesaggistico di Ostia e Portus una nuova ragione di rilancio.

Una serie di riaggiustamenti andranno infine previsti mediante una rete ciclopedonale di ampio respiro, estesa all'intero comprensorio, rete sulla quale si può immaginare lo spostamento anche a cavallo o mediante mezzi elettrici.

La seconda strategia, la quale prevede l'informatizzazione dei nodi di accesso al Sistema, deve configurare un servizio rivolto a fasce variegata

di utenti, tenendo presenti le variabili tipologiche dell'utenza dal punto di vista dell'età, del tempo a disposizione per la visita e del mezzo di trasporto per effettuarla. Al sistema informativo va riferita la comprensione del territorio archeologico e le modalità della sua fruizione a seconda del mezzo di trasporto che si intende utilizzare per gli spostamenti all'interno dell'area e del tempo da dedicare alla visita. Dal punto di vista della fruizione la multimedialità facilita la pianificazione della visita, ampliando considerevolmente la gamma del pubblico e permettendo la specializzazione dell'approccio al sito per fascia di età, mezzo di trasporto (a piedi, in bicicletta, a cavallo, in auto) e tempo a disposizione. Per fare un esempio concreto il sistema informativo deve consentire di conoscere in anticipo o all'arrivo nel nodo di ingresso all'area archeologica, quali siti, in quanto tempo e con quali mezzi è possibile visitare, fornendo uno spettro di alternative.

Grandi pannelli informativi realizzati con tecnologie multimediali possono restituire la conformazione dell'area archeologica originaria e gestire la visita per un pubblico differenziato, sia dal punto di vista degli interessi che della tipologia della visita stessa²⁰. Dal punto di vista della comprensione dei luoghi, le applicazioni multimediali, fino alla realtà aumentata, rendono enormemente più facile l'approccio all'archeologia e ne consentono approfondimenti scientifici anche notevoli, sommando l'esperienza iconografica alla realtà del rudere.

Note

1. *La Terza Roma si dilaterà sopra altri colli lungo le rive del fiume sacro sino alle sponde del Tirreno*, la nota frase tratta dal discorso di Mussolini è oggi incisa sul portico del Palazzo degli Uffici di Gaetano Minnucci all'EUR;
2. Sulla Variante del 1942 al Piano Regolatore di Roma vedi, dell'autore: A. Bruschi, *La Variante Generale del 1942 al Piano Regolatore di Roma*, in A. Bruschi (a cura di), *Roma. Architettura e città negli anni della Seconda Guerra Mondiale*, Gangemi, Roma 2004; A. Bruschi, *La Variante Generale del 1942 al Piano Regolatore di Roma*, "Roma moderna e contemporanea", vol. 3, Roma 2003;

3. La via Flavia/Severiana viene realizzata in epoche diverse. Sembra che la comunicazione fra Ostia e Portus sia inizialmente affidata a una strada costiera realizzata in epoca flavia. Il tracciato è progressivamente ampliato in epoca severiana fino a connettere il porto di Roma con il Lazio meridionale e il porto di Terracina. Su questo argomento e su Ostia Antica e i suoi rapporti con Portus vedi C. Pavolini, *La vita quotidiana a Ostia*, Roma-Bari 1986 e C. Pavolini, *Il territorio di Ostia e di Portus. Continuità antiche e discontinuità moderne*, *infra*, pp. 31-35.
4. Sulle più recenti notizie in merito agli scavi archeologici dell'area di Portus vedi: S. Keay, L. Paroli, *Portus and its hinterland: recent archaeological research*, British School at Rome, London 2011; sull'archeologia di Isola Sacra vedi P. Germoni e altri, *The Isola Sacra: reconstructing the Roman landscape*, in S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its hinterland*, cit.
5. Lo schema direttore del Sistema archeologico paesaggistico, illustrato dai grafici alle pagine seguenti, è stato elaborato collegialmente dal gruppo di ricerca composto dagli autori del presente testo.
6. Cfr. A. Pellegrino e altri, *Ricerche archeologiche nel Trastevere ostiense*, in *Archeologia Laziale XII*, 2, Roma 1995, pp. 393-400, e P. Germoni e altri, *The Isola Sacra: Reconstructing the Roman Landscape*, cit.
7. Sul ponte di Matidia, cfr. C. Pavolini, *Il territorio di Ostia e di Portus. Continuità antiche e discontinuità moderne*, *infra*, pp. 31-35.
8. Cfr. P.O. Rossi, *Il progetto per il Parco del porto di Traiano, venticinque anni dopo*, *infra*, pp. 75-83.
9. Cfr. www.beniculturali.it/mibac/export/MiBAC/sito-MiBAC/Contenuti/MibacUnif/Comunicati/visualizza_asset.html_1743025962.html.
10. La Riserva è stata istituita dal Ministero dell'Ambiente nel 1996 ai sensi della Legge 394/91 e ripermetrata con Decreto ministeriale 311/2013 cfr. www.riservalitoraleromano.it/index.asp.
11. Sull'assetto ambientale dell'Isola Sacra e della foce del Tevere vedi: Autorità di Bacino del fiume Tevere – Piano di Bacino del fiume Tevere – Progetto di Piano Stralcio per il tratto metropolitano del Tevere da Castel Giubileo alla foce – V stralcio funzionale, schede naturalistiche a cura di M. A. Bologna, C. Blasi, S. Sarrocco, G. Capotorti, E. Calvario, Roma 2003; vedi anche G. Filibeck, *Il paesaggio vegetale dell'asse Ostia Antica-Portus: storia, valori naturalistici e appunti per un progetto*, *infra*, pp. 97-105.
12. Cfr. C. Pavolini, *Il territorio di Ostia e di Portus. Continuità antiche e discontinuità moderne*, *infra*, pp. 31-35.
13. "La data del 12/02/1955 rappresenta per le famiglie coloniche dell'Isola Sacra una tappa di fondamentale importanza perché riscattando i terreni, fino ad allora lavorati a mezzadria con la Opera Nazionale Combattenti, ne diventarono finalmente proprietari. Per ricordare questa importante ricorrenza, l'Associazione (Associazione culturale Agrolsola Sacra n.d.r.) celebra il 12 febbraio di ogni anno una santa messa anche a memoria dei propri defunti", in www.agroisolasacra.it/1/eventi_novita_2462599.html.
14. "Nel 1998 il 18% della popolazione abitava fuori dal GRA, nel 2012 il 26%, con il PRG realizzato si arriverà al 30%; i limiti dei centri abitati si sono di conseguenza modificati" da Roma Capitale, Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale, Contenuti Principali della Discussione, 13 dicembre 2013.
15. Cfr. A. Bruschi, *il territorio ostiense. mobilità e problemi infrastrutturali*, *infra*, pp. 55-63.
16. Cfr. A. Capanna, *Siti in rete. Un'analisi comparata per la creazione di un sistema culturale integrato*, *infra*, pp. 21-29.
17. Cfr. C. Pavolini, *Il territorio di Ostia e di Portus. Continuità antiche e discontinuità moderne*, *infra*, pp. 31-35.
18. Cfr. A. Capanna, *Siti in rete. Un'analisi comparata per la creazione di un sistema culturale integrato*, *infra*, pp. 21-29.
19. Sulle specifiche di questa ipotesi cfr. G. Filibeck, *Il paesaggio vegetale dell'asse Ostia Antica-Portus: storia, valori naturalistici e appunti per un progetto*, *infra*, pp. 97-105.
20. Su questo tema del parco come sistema informativo vedi anche: V. Albano, M. Frascarolo, G. Marinelli, A. Pellegrino, C. Presta, A. Pugliano, *Programma di valorizzazione del patrimonio archeologico ostiense e del suo contesto ambientale attraverso il ritrovato rapporto con il fiume*, in www.romatevere.hypotheses.org; anche questa ricerca ipotizza un sistema informativo il quale "si giova dell'uso di tecnologie avanzate di comunicazione, dei social media, di elaborazioni audio visive e, in sostanza, di qualsiasi mezzo possa veicolare efficacemente un contenuto scientifico all'interno di una forma divulgativa attraente. L'efficacia di tale forma di comunicazione dipende dalla sua capacità di riprodurre un'esperienza di visita non attuabile in altro modo; l'esperienza mediatica, pur non prevalendo per interesse sull'esperienza diretta, diviene così un ideale supporto alla sperimentazione del luogo fisico da parte del visitatore. L'esperienza diretta, infatti, è insostituibile se viene sostenuta da contenuti di valore scientifico e organizzata con intelligenza: essa può riguardare la semplice visita tematica del sito e può svilupparsi sino alla conoscenza approfondita delle attività di scavo e di restauro".



Una piscina sopravvissuta alla bonifica nel Poligono militare di Nettuno.

**IL PAESAGGIO
VEGETALE DELL'ASSE OSTIA
ANTICA-PORTUS: STORIA,
VALORI NATURALISTICI E
APPUNTI PER UN PROGETTO**

Goffredo Filibeck

I caratteri fisici. L'attuale comprensorio di Ostia Antica – Isola Sacra – Portus presentava in epoca romana una configurazione fisica molto diversa dall'attuale. Sull'Isola, la linea di costa del Primo secolo d.C. corrispondeva circa all'attuale via della Scafa¹, ossia era ubicata più di tre chilometri all'interno della costa odierna (fig. 53). A sud e a nord dell'Isola, la posizione della costa antica è marcata dalla via Flavia/Severiana, da Ostia Antica e da Portus. Alle spalle dei due insediamenti romani erano presenti due lagune di forma allungata, in comunicazione col mare mediante aperture naturali², via via ridottesi di profondità e dimensioni, ma di cui in epoca moderna restavano ancora le considerevoli depressioni palustri dello stagno di Maccarese e dello stagno di Ostia, prosciugate nel corso delle bonifiche ottocentesche (fig. 55). L'avanzamento della linea di costa, dovuto all'accrescimento del delta tiberino, è avvenuto in modo irregolare nel tempo. La linea di riva dell'epoca imperiale, infatti, non ha subito una significativa progradazione fino a metà del XV sec., quando ebbe bruscamente inizio un rapidissimo avanzamento (4 metri/anno in media)³. Tale accrescimento è andato poi rallentando, per esaurirsi all'inizio del XX secolo⁴. Ne consegue che la linea di riva del periodo imperiale divide il delta del Tevere in due unità: la parte interna è costituita da sedimenti limoso-argilloso-torbosi

di origine lagunare, palustre o alluvionale, con morfologie pianeggianti o depresse (quote minime fino a meno un metro rispetto al livello marino); quella esterna corrisponde alla zona rapidamente costruita dalla progradazione dell'evo moderno, formata da cordoni sabbiosi, che danno luogo ad un profilo ondulato, con quote massime di circa dieci metri sul livello del mare⁵. Tuttavia, anche nel delta "esterno", a causa degli stagni interdunali che tipicamente si formano fra i cordoni sabbiosi, si presentano locali accumuli di sedimenti palustri, che si alternano quindi in sequenza orizzontale con i terreni sabbiosi. Pertanto, fino alla bonifica iniziata nel 1885 dalle cooperative ravennati⁶ e completata solo negli anni '20 del Novecento dall'Opera Nazionale Combattenti⁷, l'Isola Sacra era costituita da un mosaico di cordoni dunari, a morfologia rilevata e substrato sabbioso, e depressioni umide, inondate almeno nella stagione invernale, con sedimenti torbosi o argillosi: ne risulta ancora oggi una notevole eterogeneità pedologica (figg. 25, 28). Per quel che riguarda i caratteri fitoclimatici, l'area appartiene alla regione mediterranea, ove il fattore limitante principale per la vegetazione è l'aridità estiva. Più in dettaglio, si trova in una posizione intermedia fra il fitoclima caratteristico della Campagna Romana, con precipitazioni annue piuttosto elevate e un modesto ma rilevabile stress

da freddo invernale, e quello delle coste pontine, con precipitazioni totali più modeste e stress da freddo quasi trascurabile (nella classificazione di Rivas-Martinez, transizione fra gli orizzonti mesomediterraneo subumido e termomediterraneo secco)⁸. Infatti, la stazione meteorologica dell'aeroporto di Fiumicino⁹ mostra per il mese più freddo (gennaio) una media delle minime di +3.8 °C e una media delle massime di +13.4 °C (pertanto molto al di sopra della soglia di circa +6 °C necessaria per la crescita vegetale, che è quindi possibile anche in pieno inverno). Le precipitazioni medie annue sono di 741 mm, con nettissimo minimo estivo (solo 15 mm in luglio). Il periodo di aridità (rapporto P/T<2) dura tre mesi, da giugno ad agosto. Ci si potrebbe attendere, quindi, una vegetazione naturale schiettamente mediterranea, con specie sempreverdi adattate alla forte aridità estiva e poco tolleranti del gelo. In realtà, le comunità vegetali sono controllate dall'interazione fra elementi climatici e edafici, sicché nell'intero delta tiberino la vegetazione sempreverde si incontra solo sugli ambiti di duna sabbiosa; mentre sui sedimenti alluvionali la falda freatica superficiale e il ristagno idrico compensano l'aridità estiva, "spostando" la vegetazione potenziale verso la foresta di querce decidue, quando non verso la vegetazione igrofila.

La stratificazione storica del paesaggio vegetale ed agrario. I dati paleopalinologici ottenuti dal bacino di Portus¹⁰ forniscono alcuni indizi sul paesaggio vegetale dell'area in epoca imperiale: i sedimenti relativi al I-II sec. d.C. mostrano anomale concentrazioni di pollini del genere *Tamarix* (tamerici), portando a ipotizzare la presenza di estese piantagioni a scopo frangivento. D'altra parte, gli stessi sedimenti hanno restituito anche pollini di alberi e arbusti sempreverdi, mescolati a quelli di querce decidue: ciò suggerisce che in epoca imperiale fosse ampiamente presente, nel paesaggio

del delta, un mosaico di vegetazione simile a quello che oggi riconosciamo come la vegetazione potenziale delle aree planiziarie tirreniche e che, pur quasi ovunque distrutto dalle bonifiche del primo novecento, rimane tuttora leggibile nel comprensorio Castelfusano-Castelporziano, nel Parco Nazionale del Circeo e in altri frammenti. Si tratta di un paesaggio molto complesso, che, limitandoci alle sue componenti più cospicue, possiamo sintetizzare come una alternanza fra macchia mediterranea sui substrati dei cordoni dunali, foresta decidua a cerro e farnetto nelle aree planiziarie con microtopografia più rilevata, foresta decidua di farnia e carpino bianco nelle aree leggermente depresse, e boschi igrofili a frassino laddove vi sia ristagno idrico¹¹ (figg. 42-45). I dati palinologici possono però fornire solo indicazioni relative ad aree piuttosto vaste: in assenza di evidenze di altro tipo, non sappiamo se in epoca romana l'area specifica di Isola Sacra fosse coltivata o lasciata alla sua vegetazione naturale¹². Recentissimi dati geofisici sembrano, comunque, rivelare la presenza di un sistema di divisione fondiaria, la cui datazione è stata provvisoriamente attribuita al periodo romano¹³. Per il paesaggio medioevale, esistono invece tracce documentali sia per l'intero delta tiberino (che mostrano come fosse un territorio ben popolato e in cui allo sfruttamento ittico delle lagune si univa una estesa attività agricola)¹⁴, sia specifiche per Isola Sacra. Un documento del pontificato di Leone IV (847-855) menziona la presenza di vigneti nell'area portuense, mentre nell'atto costitutivo della diocesi di Porto (1018) si nomina S. Ippolito sull'Isola Sacra "*cum vineis et hortis in circuito eiusdem ecclesiae*"¹⁵. Vigne sull'Isola sono menzionate anche in atti del 1041 e 1046¹⁶. La fine del medioevo sembra però comportare trasformazioni socio-economiche, che portano allo spopolamento del delta¹⁷. Non a caso i documenti successivi descrivono un ambiente dominato dalla vegetazione naturale. Un documento del 1324, relativo al territorio di

Portus e di Isola Sacra, fornisce informazioni sulla vegetazione naturale, menzionando dune sabbiose, giuncheti, pioppeti, grandi pantani e piccole "piscine" (depressioni umide legate alle morfologie depresse fra vecchi cordoni dunari), pascoli, boschi decidui planiziali e ripariali, macchie di alloro¹⁸: una descrizione dettagliata, quindi, del sopra citato mosaico vegetazionale delle piane tirreniche. In un libro del 1578 a tema venatorio¹⁹, si legge che sull'Isola Sacra si poteva fare una caccia "bellissima" perché "in questa isola sogliono stare sempre cervi, porci e capri, e lepori assai"²⁰: tanta abbondanza di grandi erbivori selvatici implica la presenza di vaste aree naturali e non sembra compatibile con coltivazioni intensive. Nel Settecento, il *Catasto Annonario dell'Agro Romano*²¹ riportava che circa metà dell'Isola Sacra era "macchia, tomoletto e spiaggia arenosa", e l'altra metà "larghi sodivi": è interessante rimarcare come questa descrizione può corrispondere a quanto ancora si vede in una foto aerea risalente al 1920²². In una carta del 1749²³, l'Isola è rappresentata con aree dunali presso il mare, stagni presso la foce di Fiumara Grande, una vasta area boscata nella porzione centrale e pascoli nella parte orientale.

Nel 1823 il botanico svizzero S. Brunner effettua una escursione da Roma a Fiumicino²⁴, e nel resoconto troviamo anche brevi informazioni sul paesaggio vegetale di Isola Sacra: "il suolo [...] nutre oggi solo alcune sparsissime erbe, e soltanto verso la marina si ricopre di bassi arbusti. [...] Bufale in stato selvaggio sono gli unici abitanti". L'Isola, "qua e là popolata di alberi storpi", appare al viaggiatore (forse poco abituato ai paesaggi mediterranei!) un "deserto africano". Segue un piccolo elenco di specie erbacee raccolte dallo studioso sull'Isola: alcune sono tipiche dei pascoli aridi (probabilmente rinvenute sui substrati più asciutti, come i residui di antichi cordoni dunari) e sono tuttora comuni nel Lazio marittimo; più interessanti sono quelle caratteristiche di prati umidi, alcune delle quali (come *Euphorbia palustris*) sono

oggi estinte in gran parte del Lazio, e ovviamente scomparse dall'Isola, per via delle bonifiche e dell'urbanizzazione delle pianure costiere. Nel 1856 Alessandro Torlonia acquista la tenuta di Porto (ma non comprensiva dell'Isola): qui, fino agli anni '20 del Novecento, l'uso del suolo prevalente sarà costituito dal pascolo ovino e bovino e, nelle aree più asciutte, dalla quarteria²⁵, ossia dalla rotazione, tipica dei latifondi della Campagna Romana, fra la coltura estensiva dei cereali e il pascolo. In una cartografia del 1884²⁶ la parte orientale dell'Isola è classificata come "prato asciutto", una depressione centrale come "prato umido o sommerso nel verno". È inoltre riportato un vasto stagno nella località oggi detta Piscina del Principe, e tutto il terzo dell'Isola verso mare riporta la presenza di macchia.

Dettagliate informazioni (e fotografie) relative alla vegetazione pre-bonifica del delta tiberino, anche se limitate alla costa a nord di Fiumicino, ci vengono dal celebre botanico danese C. Raunkiaer, che visitò la zona nel 1910²⁷. Egli osservò, sulla sequenza dei vecchi cordoni dunari, una macchia alta da due a quattro metri, dominata da fillirea (*Phillyrea sp.*²⁸), lentisco (*Pistacia lentiscus*), ginestra comune (*Spartium junceum*) e stracciabrache (*Smilax aspera*), che si alternava a depressioni umide con giunchi e grandi erbe palustri (*Juncus acutus*, *J. maritimus*, *Schoenus nigricans*, *Holoschoenus australis*, *Erianthus ravennae*, *Cladium mariscus*, ecc.). Raunkiaer annotò che questo mosaico di vegetazione si estendeva verso l'interno fino alla stazione di Fiumicino, ed era poi seguito, verso Porto, da "more or less swampy pasture with some few scattered low shrubs. This area, which is quite narrow, is succeeded by cultivated soil, now mainly large pastures without trees or shrubs, or only a very few trees at field boundaries, or solitary houses. Over very long stretches not a single house is seen". Situazione simile si riscontra, per Isola Sacra, in una carta del 1919²⁹, che mostra per la parte verso mare un mosaico di macchia e stagni, e per quella

più interna pascoli interrotti da piccole “piscine”, nonostante la presenza di alcuni canali di bonifica. Questi ultimi erano stati realizzati durante quel primo, insufficiente tentativo di prosciugamento, cui si è accennato più sopra, operato da cooperative di braccianti ravennati nel 1885-1891. La bonifica idraulica di Isola Sacra verrà ripresa dall'Opera Nazionale Combattenti (ONC) a partire dal 1920³⁰. Sotto il profilo ecologico essa comporterà la pressoché totale distruzione degli habitat naturali e seminaturali e la loro sostituzione con forme di uso del suolo agricolo. Verrà infatti infittita la rete dei canali, saranno prosciugate le aree umide, costruiti trenta chilometri di strade lungo le quali verranno piantati tremila alberi (questi, con l'eccezione dei pioppi, apparterranno tutti a specie non autoctone: gelsi, robinie, platani ed eucalipti), e lottizzati i terreni in una cinquantina di poderi di estensione variabile fra quattro e trenta ettari, dotati ciascuno di casa colonica, stalla ed annessi (figg. 22, 23)³¹. Le attività agricole prevalenti sull'Isola dopo la bonifica dell'ONC saranno, all'inizio, la coltivazione del frumento e l'allevamento bovino³². Tuttavia, a causa dei cambiamenti nel mercato agricolo e della progressiva frammentazione delle proprietà per le successioni ereditarie, a partire dagli anni '50 Isola Sacra si specializzerà sulle colture orticole³³, tra cui particolarmente rilevanti saranno il cocomero e soprattutto la carota³⁴. Quest'ultima darà luogo ad una cultivar denominata “Fiumicino”, che negli anni '60 costituirà una importantissima fonte di reddito locale, anche grazie all'esportazione verso l'estero³⁵. L'ulteriore frammentazione delle proprietà e le radicali trasformazioni dell'economia porteranno, infine, a partire dagli anni '80, alla urbanizzazione disordinatissima del territorio isolano, relegando le attività agricole ad ambiti di modesta estensione e comportando quindi una nuova, ma ancora più radicale e irreversibile, trasformazione ambientale.

Il paesaggio vegetale attuale e le sue valenze naturalistiche. In conseguenza di tali stravolgimenti territoriali, nel territorio di Isola Sacra permangono solo pochi frammenti di vegetazione naturale. Il lembo più significativo è localizzato nel settore costiero, costituito da un mosaico residuo (purtroppo molto minacciato) di formazioni alofile³⁶, interdunali e di macchia, che sopravvivono alle spalle della strada litoranea nel tratto fra il faro e l'ex podere Dire Daua. La vegetazione alofila è qui di particolare importanza, in quanto costituisce uno dei pochissimi esempi superstiti nel Lazio di prateria chiusa a salicornia perenne (*Sarcocornia perennis*), e ospita la graminacea *Aeluropus littoralis*, fino a poco tempo fa ritenuta estinta nella regione³⁷. La macchia sui residui dunali è costituita dai tipici arbusti mediterranei quali fillirea, lentisco, ginepri (*Juniperus phoenicea*, *J. oxycedrus ssp. macrocarpa*). Gli interduna ospitano la grande e decorativa Canna del Po (*Erianthus ravennae*), specifica delle bassure interdunali e perciò sempre più rara in Italia (fig. 46). Tuttavia, nella parte orientale dell'Isola, interessata dal progetto del presente volume, non abbiamo riscontrato alcuna comunità naturale o seminaturale significativa: anche le sponde fluviali sono fortemente trasformate dalla presenza di approdi e rimessaggi, e non ospitano quindi formazioni ripariali legnose. Pure laddove non vi sono impianti nautici, le rive presentano argini a morfologia completamente artificiale e vegetazione molto degradata, per lo più costituita da specie esotiche invasive come la canna domestica (*Arundo donax*) e la robinia (*Robinia pseudacacia*). Anche i piccoli nuclei di vegetazione legnosa che insistono su alcune aree abbandonate presso S. Ippolito sono costituiti da comunità sinantropiche dominate dalla robinia, di nessun valore naturalistico. Quanto alle specie coltivate, l'unico aspetto di interesse per la storia del paesaggio è costituito da frammenti di filari di gelso nella zona di S. Ippolito e della necropoli, residui di quelli impiantati con la bonifica. Gli altri

filari legati al paesaggio della bonifica sono meno interessanti, essendo costituiti da specie più banali come l'eucalipto. Di qualche valore estetico sono le alberature a pino domestico (*Pinus pinea*). La flora e la vegetazione spontanee dell'area archeologica di Ostia Antica sono invece di un certo interesse, come hanno mostrato studi specifici. Il sito ospita più di 400 specie spontanee o naturalizzate³⁸, anche molto rare, forse favorite dal fatto che le rovine costituiscono una "isola" di substrato litoide nel paesaggio alluvionale. Tra le comunità vegetali più diffuse³⁹ vi sono pratelli aridi a dominanza di terofite mediterranee⁴⁰ di piccola taglia come *Vulpia ligustica* e *Brachypodium dystachium* e prati di maggiore statura, ma sempre terofitici, a *Dasypyrum villosum*, *Avena barbata* ecc. Viene inoltre riportata la presenza di individui spontanei di numerose specie legnose autoctone, quali fico selvatico (*Ficus carica*), alloro (*Laurus nobilis*), biancospino (*Crataegus monogyna*), alaterno (*Rhamnus alaternus*), pero mandorlino (*Pyrus amygdaliformis*), olmo campestre (*Ulmus minor*), berretta del prete (*Euonymus europaeus*), ecc. Varie specie legnose non indigene, infine, sono state introdotte a scopo ornamentale: tra le tante, si possono ricordare il cipresso (*Cupressus sempervirens*), il platano (*Platanus hybrida*), il pittosporo (*Pittosporum tobira*), l'eucalipto (*Eucalyptus globulus*), insieme ad altre decisamente più infelici sotto il profilo paesaggistico o fitoclimatico, come il ligustro giapponese (*Ligustrum lucidum*) e il tasso (*Taxus baccata*). Anche l'area archeologica di Portus (in realtà la sola parte accessibile) è stata oggetto di una specifica ricerca sulla flora (spontanea e introdotta), che ha individuato, con un rilevamento molto preliminare, 140 specie⁴¹. Tra di esse, quelle introdotte a scopo ornamentale, per lo più nei primi decenni del Novecento, includono il pino domestico, il platano, l'alloro (presente nei boschi del delta anche allo stato spontaneo, cfr. *infra*), il leccio e la farnia (*Quercus ilex* e *Q. robur*, presenti anche allo stato spontaneo

nell'area), gli eucalipti, le tamerici, i cipressi. La vegetazione spontanea comprende comunità palustri a giunchi e carici (con *Juncus acutus*, *Carex otrubae*, *C. pendula*, *Holoschoenus australis*, *Schoenoplectus lacustris*), canneti a cannuccia e tifa (*Phragmites australis* e *Typha latifolia*), frammenti di macchia mediterranea con lentisco, alaterno, corbezzolo (*Arbutus unedo*), ecc.

Nel più ampio contesto del delta, alcune emergenze naturalistiche, distanti pochi chilometri dal comprensorio Ostia-Portus, forniscono una preziosa testimonianza della vegetazione originaria. La tenuta presidenziale di Castelporziano ha mantenuto intatto, alle porte della Capitale, un paesaggio vegetale di elevatissima naturalità e biodiversità, che è stato oggetto di numerosi studi⁴². Ci limitiamo a ricordare l'importanza delle secolari foreste decidue di cerro e farnetto (*Quercus cerris* e *Q. frainetto*), e delle depressioni umide (le cosiddette piscine) con alberi meso-igrofilo quali la farnia e il carpino bianco (*Carpinus betulus*) (fig. 47). Il substrato pedogenetico, tuttavia, non è assimilabile a quello del comprensorio Ostia-Portus, essendo la tenuta di Castelporziano ubicata sulla unità della Duna Rossa Antica, un deposito sabbioso terrazzato risalente alle epoche glaciali.

L'adiacente Parco di Castelfusano si trova, invece, su substrati corrispondenti a quelli della porzione occidentale di Isola Sacra (unità della Duna Recente). È stato in gran parte piantato a pino domestico a partire dal Settecento, tuttavia offre ancora frammenti di vegetazione spontanea⁴³. Fra essi prevalgono per superficie il bosco sempreverde di leccio e la macchia mediterranea. In corrispondenza delle piscine interdunali ormai bonificate, si hanno anche relitti di bosco meso-igrofilo a farnia, carpino bianco e olmo campestre, talora anche ad alloro arboreo. Aree più umide presentano frammenti di bosco allagato con pioppo canescente (*Populus canescens*) od ontano nero (*Alnus glutinosa*); importanti anche i prati umidi

dominati dalla grande graminacea termo-igrofila *Imperata cylindrica*, con *Scirpus romanus* e *Holoschoenus australis*.

A nord del Tevere, tra l'aeroporto di Fiumicino e l'abitato di Fregene, una testimonianza della vegetazione pre-bonifica è il bosco di Macchiagrande di Focene, anch'esso come Castelfusano collocato sui sedimenti dunari di epoca storica, e prevalentemente costituito da leccio (fig. 48) e da arbusti sempreverdi mediterranei come lentisco, fillirea, ecc.⁴⁴ Anche qui notevole, in corrispondenza di aree leggermente depresse, la presenza di farnia, spesso associata ad alloro arboreo⁴⁵.

Il più vicino frammento di vegetazione forestale su substrati equivalenti alla porzione orientale di Isola Sacra (ossia prevalentemente sedimenti alluvionali) è quello del bosco in destra della foce del fiume Arrone a Maccarese⁴⁶: esso è dominato nello strato arboreo dal frassino meridionale (*Fraxinus oxycarpa*), affiancato dall'olmo campestre. Nel sottobosco lo strato arbustivo è dominato dall'olmo stesso, con presenza di sanguinello (*Cornus sanguinea*) e luppolo (*Humulus lupulus*), mentre lo strato erbaceo è formato da grandi erbe igrofile come *Carex pendula*, *C. remota*, *Iris foetidissima*, *Iris pseudacorus*, *Lythrum salicaria*, ecc. Laddove la microtopografia è appena più rilevata (differenze di quota di un metro circa), nello strato arboreo prevale la farnia e nel sottobosco compaiono arbusti sempreverdi come l'alaterno e la fillirea.

Criteri di massima per la progettazione

naturalistica. Il progetto di ricollegamento turistico-archeologico delle due emergenze di Ostia Antica e Portus attraverso il settore orientale di Isola Sacra può includere un insieme di interventi di riqualificazione vegetazionale a differente finalità e grado di naturalità: 1) realizzazione di alberature, e altre strutture vegetali, a carattere prevalentemente ornamentale e a finalità di ombreggiatura del

percorso di visita, segnalazione visiva dello stesso e collegamento percettivo fra le due destinazioni; 2) ricostituzione della vegetazione spontanea ripariale, a fini di restauro naturalistico delle sponde del Tevere; 3) ricostituzione di comunità vegetali naturali (sia forestali che erbacee) di ambiente umido nella parte nord-orientale di Isola Sacra, a fini di restauro ecologico, di didattica e valorizzazione turistica del paesaggio pre-bonifica e di argine alla ulteriore urbanizzazione.

Per tutti gli interventi, nella scelta delle specie si dovrà tener conto che il fitoclima locale presenta pronunciata aridità estiva, ma anche che quest'ultima è quasi completamente compensata dal substrato alluvionale: infatti la falda acquifera, pur drammaticamente abbassata dalle opere di bonifica, è relativamente superficiale (almeno ai fini delle specie arboree, che dispongono di apparati radicali più profondi rispetto alle arbustive ed erbacee). Si deve però sottolineare come gli interventi di cui al primo punto si differenzino profondamente sotto il profilo sia concettuale che tecnico dagli altri due: giacché i primi hanno per obiettivo la creazione di verde gestito, ossia impianti di specie non necessariamente autoctone e che richiedono un input energetico per essere mantenuti nello stato estetico desiderato (es. potature, diserbo meccanico, trattamenti fitosanitari, ecc.); mentre gli altri puntano ad ottenere il ripristino di ecosistemi naturali, che pertanto, dopo gli interventi iniziali, una volta che abbiano "riagganciato" una traiettoria evolutiva naturale, vengono lasciati per lo più alla loro spontanea evoluzione⁴⁷.

Per gli interventi del primo tipo sarebbe interessante la coerenza con le alberature del paesaggio della bonifica, anche ai fini della loro ricucitura, nei grandi tratti ove gli originari filari arborei sono scomparsi. Infatti, quantunque artificiale, il paesaggio residuale di bonifica è divenuto ormai esso stesso un bene in via di scomparsa a causa della urbanizzazione. Ci si può quindi orientare per l'utilizzo di filari di pioppo

cipressino (*Populus nigra* var. *italica*), dall'elegante portamento colonnare, nei settori più igrofili; mentre per i settori più asciutti può rivestire valore storico ed estetico l'utilizzo del pino domestico, che darebbe unità e coerenza con i siti di Ostia e Portus e con la tradizione dell'Agro Romano in generale⁴⁸. Molto interessante potrebbe essere il recupero e l'ampliamento dei filari di gelso che sopravvivono solo in piccoli frammenti presso la necropoli: una testimonianza, oltre che del paesaggio locale delle bonifiche, anche più in generale di una coltura un tempo molto diffusa nel Lazio e oggi completamente scomparsa. In aggiunta alle vere e proprie alberature, inoltre, il percorso ciclo-pedonale potrebbe essere delimitato e riparato da siepi di specie arbustive (o arboree di ridotte dimensioni), che, tenuto conto di quanto detto sopra sulla flora legnosa spontanea di Ostia, Portus e Castelfusano, potrebbero includere specie autoctone a carattere meso-igrofilo quali olmo, alloro, sanguinello, acero campestre (*Acer campestre*). Eventuali micrositi più drenanti potrebbero essere compatibili con specie xerofile, mescolando sempreverdi quali il lentisco e l'alaterno e decidue come il pero mandorlino (*Pyrus amygdaliformis*) e l'albero di Giuda (*Cercis siliquastrum* caratterizzato da una splendida fioritura direttamente sui tronchi). Da considerare anche le tamerici (*Tamarix* sp. pl.), di grande duttilità ambientale e resistenza ai contesti costieri. Per il secondo gruppo di interventi (rinaturalizzazione delle sponde del Tevere), si può raccomandare il controllo dell'aliena invasiva *Arundo donax* (canna asiatica), cui far seguire un tentativo di recupero dei canneti autoctoni a *Phragmites australis* (cannuccia di palude). Si può anche ipotizzare un più ampio lavoro di restauro della vegetazione arborea ripariale, in questo settore completamente scomparsa. Infatti, in condizioni relativamente naturali, la fascia di vegetazione a cannuccia è ubicata nel microhabitat permanentemente allagato, ed è seguita dal saliceto a salice bianco (*Salix alba*), nella fascia in cui si

verificano frequenti piene, ma non condizioni di acqua stagnante. A questa può ulteriormente seguire la fascia di pioppeto a pioppo bianco (*Populus alba*), in natura rinvenibile sui suoli argillosi dei terrazzi alluvionali, dove le ondate di piena arrivano più raramente⁴⁹. Un tale progetto di ricostituzione completa della sequenza ripariale è tuttavia piuttosto complesso da sviluppare in un ambito, quale quello in oggetto, la cui morfologia di sponda è fortemente artificializzata: sarebbe necessario, infatti, un intervento di rimodellamento degli argini per ricreare i gradienti edafici naturali e gli spazi ecologici propri delle varie comunità.

Riguardo, infine, il terzo gruppo di interventi, ossia l'eventuale ricostruzione di ambienti umidi nelle aree pianeggianti della porzione nord-orientale di Isola Sacra, si può suggerire la creazione di piccoli stagni con vegetazione di grandi erbe palustri (figg. 47, 49). Queste potrebbero in parte essere impiantate artificialmente, secondo una composizione floristica studiata facendo riferimento agli ambienti naturali e seminaturali superstiti più sopra brevemente descritti, come le pozze presenti a Portus e quelle del sottobosco alla Foce dell'Arrone, nonché alle informazioni relative alla vegetazione pre-bonifica. In parte si può però contare sul loro insediamento naturale, una volta ripristinato l'ambiente fisico adatto⁵⁰. Un intervento più complesso può prevedere la creazione di aree umide un po' più grandi e soprattutto più articolate in termini di microtopografia e, conseguentemente, di profondità/persistenza dell'acqua, intorno alle quali ricostruire anche una cintura di vegetazione arborea propria delle depressioni alluvionali: il riferimento naturale più prossimo è quello del bosco igrofilo a frassino meridionale ed olmo della foce dell'Arrone. Si tratta, tuttavia, di una vegetazione non facile da ricreare inserendo direttamente le specie arboree, in quanto in questi ambienti differenze minime del piano di campagna e del regime idrologico generano variazioni notevolissime ai fini della possibilità di

insediamento delle varie essenze: in esempi ben conservati di depressioni umide nei boschi planiziali tirrenici, si osserva in pochi metri una sequenza (in funzione della microtopografia) di alberi da igrofilo a meso-igrofilo, da *Salix alba* a *Quercus robur*, passando per *Alnus glutinosa*, *Populus canescens*, *Fraxinus oxycarpa*⁵¹. Negli stessi boschi le "piscine" di origine antropica, create per abbeveramento del bestiame, presentano però assenza di zonazione forestale e composizione floristica alterata⁵². Un simile intervento richiede quindi una progettazione complessa e una esecuzione molto accurata. Più realistico potrebbe essere limitarsi al rimodellamento geomorfologico seguito dall'introduzione di sole specie arbustive (es. *Cornus sanguinea*, *Ulmus minor*), lasciando al processo naturale di successione vegetazionale l'insediamento delle entità arboree. In ogni caso, sarebbe opportuno che la progettazione di aree umide tenesse conto, oltre che dei micro-habitat necessari per le varie specie vegetali, anche dei requisiti ecologici di specie animali di interesse conservazionistico legate agli ambienti palustri, in particolare uccelli acquatici e anfibi⁵³.

Note

1. Vedi ad esempio A. Arnoldus-Huyzendveld, *The natural environment of the Agro Portuense*, in S. Keay, M. Millett, L. Paroli, K. Strutt (a cura di), *Portus: an archaeological survey of the Port of Imperial Rome*, The British School at Rome, London 2005, pp. 14-30.
2. C. Morelli, A. Carbonara, V. Forte, M. C. Grossi, A. Arnoldus-Huyzendveld, *La topografia romana dell'Agro Portuense alla luce delle nuove indagini*, in S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its hinterland: recent archaeological research*, The British School at Rome, London 2011, p. 263.
3. A. Arnoldus-Huyzendveld, *The natural environment of the Agro Portuense*, cit., p. 30.
4. D. Cosentino, M. Parotto, A. Praturlon, *Guide Geologiche Regionali: Lazio*, Società Geologica Italiana, Roma 1993, pp. 108 e 111.
5. *Ibid.*
6. J. Earle, *Draining the Ostia Marshes: A Co-operative achievement*, "History Today", 35 (7), 1985, pp. 27-32.
7. F.O. Faieta, *Isola Sacra l'isola dei sogni*, Mediapress, Fiumicino 2013.
8. C. Blasi, L. Michetti, *Phytoclimatic map of Rome Municipality*, in

- Ricerche di base per i piani delle aree naturali protette di RomaNatura*, 2001 (CD-ROM allegato a "Informatore Botanico Italiano", 33, suppl.1).
9. Serie storica 1971 – 2000 (clima.meteoam.it/AtlanteClimatico/pdf/%28242%29Roma%20Fiumicino.pdf).
 10. L. Sadori, M. Giardini, C. Giraudi, I. Mazzini, *The plant landscape...*, cit.
 11. Per il mosaico di vegetazione potenziale delle aree pianiziali tirreniche vedi ad esempio C. Blasi, (a cura di), *La vegetazione d'Italia*, Roma 2010, pp.225-227 e p. 306; per la vegetazione attuale di Castelporziano, vedi ad esempio S. Pignatti, P.M. Bianco, P. Tescarollo, G.T. Scarascia Mugnozza, *La vegetazione della Tenuta di Castelporziano*, "Accademia Nazionale dei Quaranta – Scritti e documenti", 26 (2), 2001, pp. 441-708; per Castelfusano, P.M. Bianco, G. Fanelli, M. De Lillis, *Flora e vegetazione di Castel Fusano (Roma)*, "Quaderni di Botanica Ambientale e Applicata", 13, 2010, pp. 125-181.
 12. S. Keay, L. Paroli, (a cura di), *Portus and its hinterland*, cit., p. 12.
 13. P. Germoni, M. Millett, S. Keay, J. Reynolds, K. Strutt, *The Isola Sacra: reconstructing the Roman landscape*, in S. Keay, L. Paroli (a cura di), *Portus and its hinterland*, cit., p. 238.
 14. Si veda il dettagliato studio di S. Passigli, *Insediamiento, risorse e rapporto uomo-ambiente nell'area del delta del Tevere fra i secoli X e XV*, in Christopher Denis-Delacour, (a cura di), *Rome, le Tibre, le littoral: 3.000 ans d'histoire, les défis du présent*, Ecole Française de Rome, Roma 2013 (romatevere.hypotheses.org/475).
 15. G. Lugli, G. Filibeck, *Il porto di Roma imperiale e l'Agro Portuense*, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo 1935, pp. 154-155 e 180.
 16. *Ivi*, p. 183.
 17. S. Passigli, *Insediamiento...*, cit.
 18. *Ivi*.
 19. Il testo fu scritto da D. Boccamazza, capocaccia del Pontefice. Il brano è riportato in G. Lugli, G. Filibeck, *Il porto di Roma imperiale e l'Agro Portuense*, cit., p. 243.
 20. La presenza del cervo alle porte di Roma può sembrare sorprendente, ma nel Rinascimento è ben documentata per varie località dell'Agro, anche molto più vicine all'Urbe e all'epoca nella Campagna Romana si cacciavano persino lupi e orsi (cfr. ad esempio F. Pratesi, *Storia della natura d'Italia*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2010, pp. 122-124). I "porci" citati nel testo sono verosimilmente cinghiali, e per "capri" si intendono probabilmente i caprioli (una popolazione relictuale della sottospecie endemica italiana sopravvive tuttora nel delta del Tevere, nella tenuta di Castelporziano).
 21. Riportato in G. Lugli, G. Filibeck, *Il porto di Roma imperiale e l'Agro Portuense*, cit., p. 200.
 22. Riprodotta in F.O. Faieta, *Isola Sacra...*, cit., p. 205.
 23. A. Chiesa, B. Gambarini, *Corso del Tevere dal Porto di Ripetta al mare*, riprodotta in V. Mannucci, P. Verduchi, *Il porto di Roma imperiale: le vicende storiche*, in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del Porto di Traiano: metodo e progetto*, Gangemi, Roma 1992, p.21.
 24. S. Brunner, *Ausflug von Rom nach Ostia, im Jahr 1823*, "Flora oder Botanische Zeitung", 30, 1825, pp. 465-476; 31, 1825, pp.481-492.
 25. G. Lugli, G. Filibeck, *Il porto di Roma imperiale e l'Agro Portuense*, cit., p. 251.
 26. G. Amenduni, *Planimetria generale della plaga litoranea che comprende le contrade bonificabili d'Ostia, Isola Sacra, Porto, Camposalino, Maccarese e Pagliete*, Stab. Lit. Cart. C. Virano, Roma.

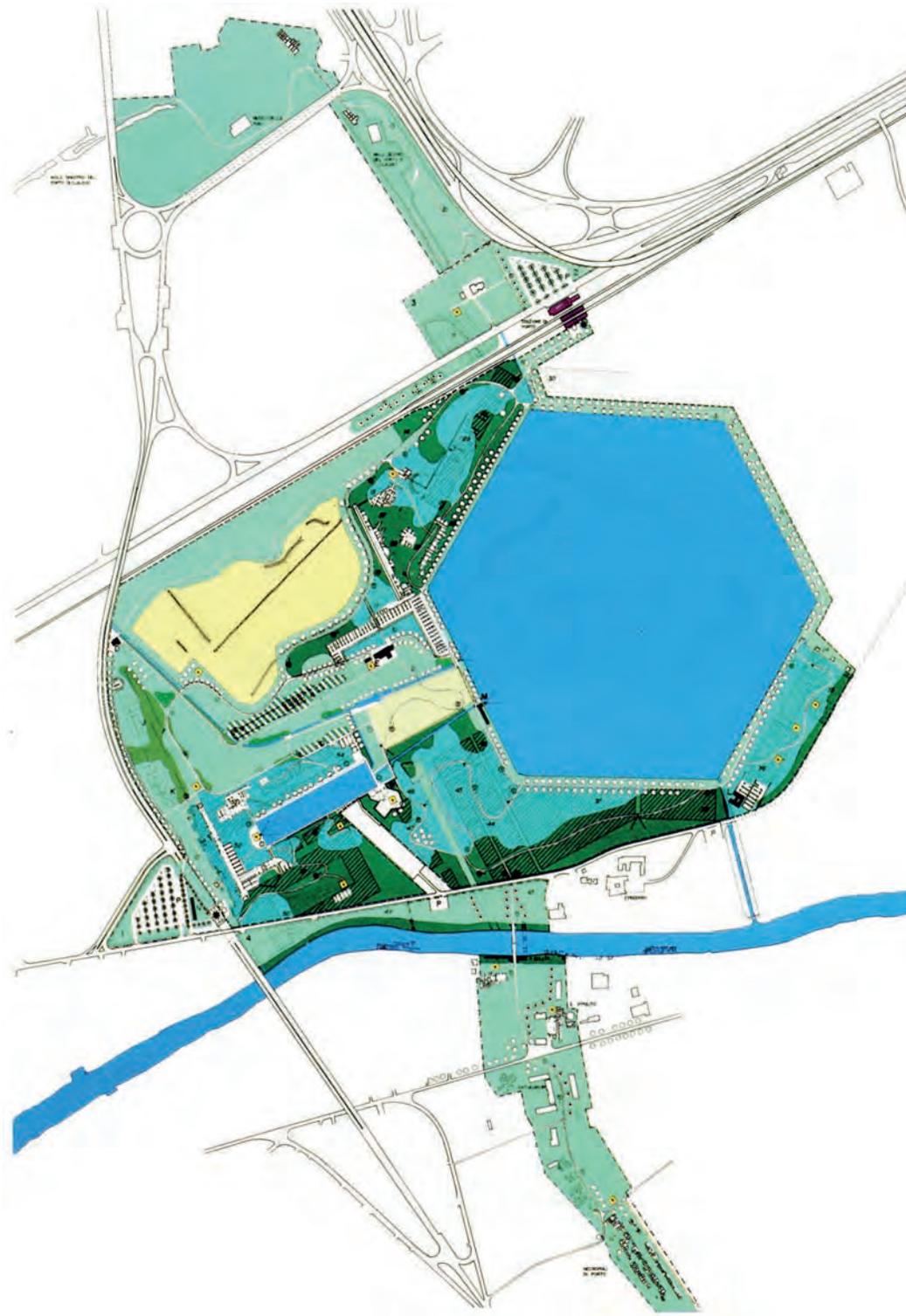
27. C. Raunkiaer, *The life forms of plants and statistical plant geography, being the collected papers of C. Raunkiaer*, Clarendon Press, Oxford 1934, pp. 600-603.
28. Nel presente contributo, i nomi scientifici delle specie arboree e arbustive verranno riportati, di norma, solo alla prima citazione nel testo; successivamente, per brevità verranno utilizzati solo i nomi italiani.
29. Riprodotta in F.O. Faieta, *Isola Sacra...*, cit., p. 157.
30. Vicenda simile avverrà per l'area di Maccarese e Porto: la prima bonifica del 1884-1890 si rivelerà insufficiente sotto il profilo idraulico, e solo nel 1926 inizieranno i lavori di prosciugamento definitivo, seguiti dalla costruzione della rete stradale e delle case coloniche (G. Lugli, G. Filibeck, *Il porto di Roma imperiale e l'Agro Portuense*, cit., pp. 248-251). La bonifica dello stagno di Ostia verrà invece portata a termine dalle cooperative ravennati, che daranno luogo ad una colonia permanente (vedi ad esempio G. Lattanzi, V. Lattanzi, P. Isaja, *Pane e lavoro – Storia di una colonia cooperativa: i braccianti romagnoli e la bonifica di Ostia*, Marsilio, Venezia 1986).
31. F.O. Faieta, *Isola Sacra...*, cit., p. 25; cfr. anche le fotografie alle pp. 164-167.
32. Ivi, p.34.
33. *Ibid.*
34. Ivi, pp. 154-155.
35. F. Reggiani, «Fiumicino». *La carota dell'Isola Sacra*, "Italia Agricola", 5, 1961, pp. 1-18
36. Comunità vegetali di ambiente umido salmastro.
37. R. Frondoni, M. Iberite, *The halophile vegetation of the sedimentary coast of Lazio (central Tyrrhenian district, Italy)*, "Plant Biosystems", 136, 2002, pp. 49-68; M.A. Bologna, S. Sarrocco, E. Calvario, C. Blasi, G. Capotorti, *Foce del Fiume Tevere – Scheda Naturalistica*, in Autorità di Bacino del Fiume Tevere, *Piano di Bacino del Fiume Tevere, V Stralcio funzionale – Appendice 3: schede naturalistiche*, Roma 2003, pp. 4-13.
38. E. Lattanzi, A. Tilia, *Area archeologica di Ostia antica: analisi floristica preliminare e relativa valutazione della pericolosità*, in G. Caneva (a cura di), *Le comunità vegetali negli ecosistemi urbani e nelle aree archeologiche: problematiche ed applicazioni (Riassunti dei contributi al 40° congresso della Società Italiana di Fitosociologia)*, Università degli Studi "Roma Tre", Roma 2004, p. 19.
39. E. Pignatti Wikus, M. Giomi Visentin, *Ostia Antica and its vegetation*, "Braun-Blanquetia", 3 (2), 1989, pp. 271-278.
40. Piante annuali a ciclo vitale breve, che germinano in autunno e fruttificano in primavera; la pianta muore prima dell'inizio dell'estate, che supera sotto forma di seme. Si tratta di un adattamento all'aridità estiva, caratteristico delle specie erbacee mediterranee.
41. G. Massari, V. Tozzi, *Lineamenti floristici e vegetazionali*, in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del Porto di Traiano*, cit., pp.145-162.
42. Cfr. ad esempio B. Anzalone, E. Lattanzi, F. Lucchese, *La flora della Tenuta di Castelporziano (Roma)*, "Quaderni Accademia Nazionale dei Lincei", vol. 264, Roma 1990; S. Pignatti, P.M. Bianco., P. Tescarollo, G.T. Scarascia Mugnozza, *La vegetazione della Tenuta di Castelporziano*, "Accademia Nazionale dei Quaranta – Scritti e documenti", 26 (2), 2001, pp. 441-708; A.B. Della Rocca, S. Pignatti, S. Mugnoli, P.M. Bianco, *La carta della vegetazione della Tenuta di Castelporziano*, "Accademia Nazionale dei Quaranta – Scritti e Documenti", 26 (2), 2001, pp. 709-747.
43. P.M. Bianco, G. Fanelli, M. De Lillis, *Flora e vegetazione di Castel Fusano (Roma)*, cit.
44. F. Lucchese, *Macchiagrande- Fregene*, in A. Dinelli, P.M. Guarrera, *Ambienti di particolare interesse naturalistico del Lazio*. Regione Lazio, Roma 1996, pp. 199-20; cfr. anche G. Bonaventura, *Preliminari sulla vegetazione della costiera di Fregene (Roma)*, "Nuovo Giornale Botanico Italiano", 63 (2-3), 1956, pp. 459-465.
45. G. Filibeck, *Notes on the distribution of Laurus nobilis L. in Italy*, "Webbia", 61 (1), 2006, pp. 45-56.
46. B. Petriccione, F. Pani, *Primo contributo alla conoscenza sintassonomica dei boschi igrofili nel Lazio*, "Annali di Botanica", 48, suppl. 7, 1990, pp. 125-154.
47. Vedi ad esempio SER International, *Fondamenti di restauro ecologico* (tr. it. a cura di R. Rossi, N. Ardinghi, M. Cenni, M. Ugolini), www.ser.org/content/italianprimer.asp. Cfr. anche C. Blasi, A. Paoletta, *Progettazione ambientale: Cave, fiumi, strade, parchi, insediamenti*, NIS, Roma 1992.
48. Cfr. ad esempio le numerose foto di filari di *Pinus pinea* di impianto precedente la bonifica portuense riprodotte in G. Lugli, G. Filibeck, *Il porto di Roma imperiale e l'Agro Portuense*, cit.
49. Vedi ad esempio: S. Ceschin, G. Salerno, *La vegetazione del basso corso del Fiume Tevere e dei suoi affluenti (Lazio, Italia)*, "Fitosociologia", 45 (1), 2008, pp. 39-74.
50. Cfr. P.M. Bianco, M. De Lillis, A. Tinelli, *Biodiversità in aree umide di recente realizzazione*, "Accademia Nazionale dei Quaranta – Scritti e documenti", 26 (2), 2001, pp. 835-842.
51. Vedi fra gli altri P.M. Bianco, G. Fanelli, M. De Lillis, *Flora e vegetazione di Castel Fusano (Roma)*, cit., p. 159; A. Milanese, A. Stanisci, C. Blasi, *I querceti della zona pianiziare del Parco Nazionale del Circeo*, in A. Stanisci, S. Zerunian (a cura di), *Flora e Vegetazione del Parco Nazionale del Circeo*, Ministero per le politiche Agricole – Gestione ex A.S.F.D. Sabaudia 1998, pp. 181-198; R. Gellini, F. Pedrotti, R. Venanzoni, *Le associazioni forestali ripariali e palustri della Selva di San Rossore (Pisa)*, "Documents Phytosociologique n.s.", 10(2), 1986, pp. 27-41.
52. A. Stanisci, A. Acosta, V. Gargini, F. Fiore, C. Blasi, *Zonazione della vegetazione nelle "piscine" dei querceti pianiziar del Lazio*, "Informatore Botanico Italiano", 33 (2), 2001, pp. 379-389.
53. Indicazioni preliminari in tal senso, per il parco archeologico di Portus, erano già state proposte da L. Boitani, F. Pinchera, *Popolamento faunistico*, in V. Mannucci (a cura di), *Il parco archeologico naturalistico del Porto di Traiano*, cit., pp. 183 e 192-194.

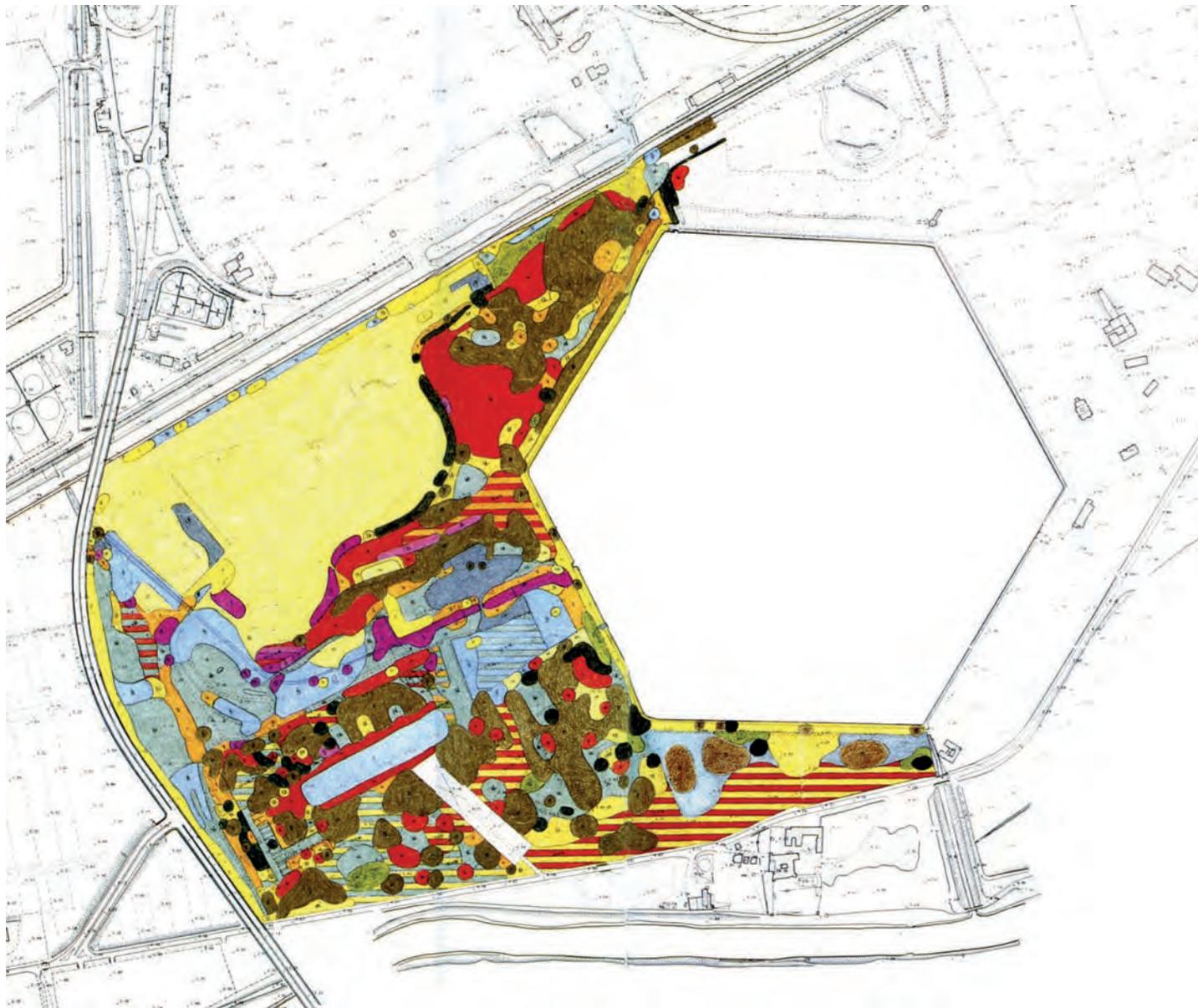
PROGETTO P+R 1990

33

33. P+R/Progetti e Ricerche di Architettura, Piano di attuazione del Parco archeologico-naturalistico (PAN) del porto di Traiano, 1991.

34. G. Massari, A. Bartoli, M. Catalano, F. Pinchera, Carta della vegetazione del PAN del porto di Traiano, 1991.





- Elementi della foresta di latifoglie decidue delle pianie alluvionali
- Elementi dei boschi umidi
- Elementi dei boschi xero-termofili submediterranei
- Elementi dei lecceti mesofili
- Elementi degli arbusteti mediterranei a sclerofille sempreverdi

- Elementi dei boschi meso-igrofilo, delle boscaglie alveali e delle cenosi di elofite
- Elementi della vegetazione delle rocce e delle rupi ombrose
- Pinetina a *Pinus pinea* con presenza più o meno sporadica di *Cupressus sempervirens*
- Filari di *Tamarix* cfr africana

- Filari di *Platanus Hybrid*
- Filari di *Eucalyptus* sp.
- Boscaglie spontanee di origine sinantropica
- Bambuseto
- Alberi coltivati per i frutti
- Seminativi e colture erbacee abbandonate

- Vegetazione degli incolti
- Aree urbanizzate, suoli sprovvisti di copertura vegetale

35. P+R/Progetti e Ricerche di Architettura, Progetto per l'attuazione del primo settore del PAN del porto di Traiano, 1991.

36. G. Massari, A. Bartoli, M. Catalano, F. Pinchera, Carta della vegetazione del primo settore del PAN del porto di Traiano, 1991.



35

AREE PERCORRIBILI

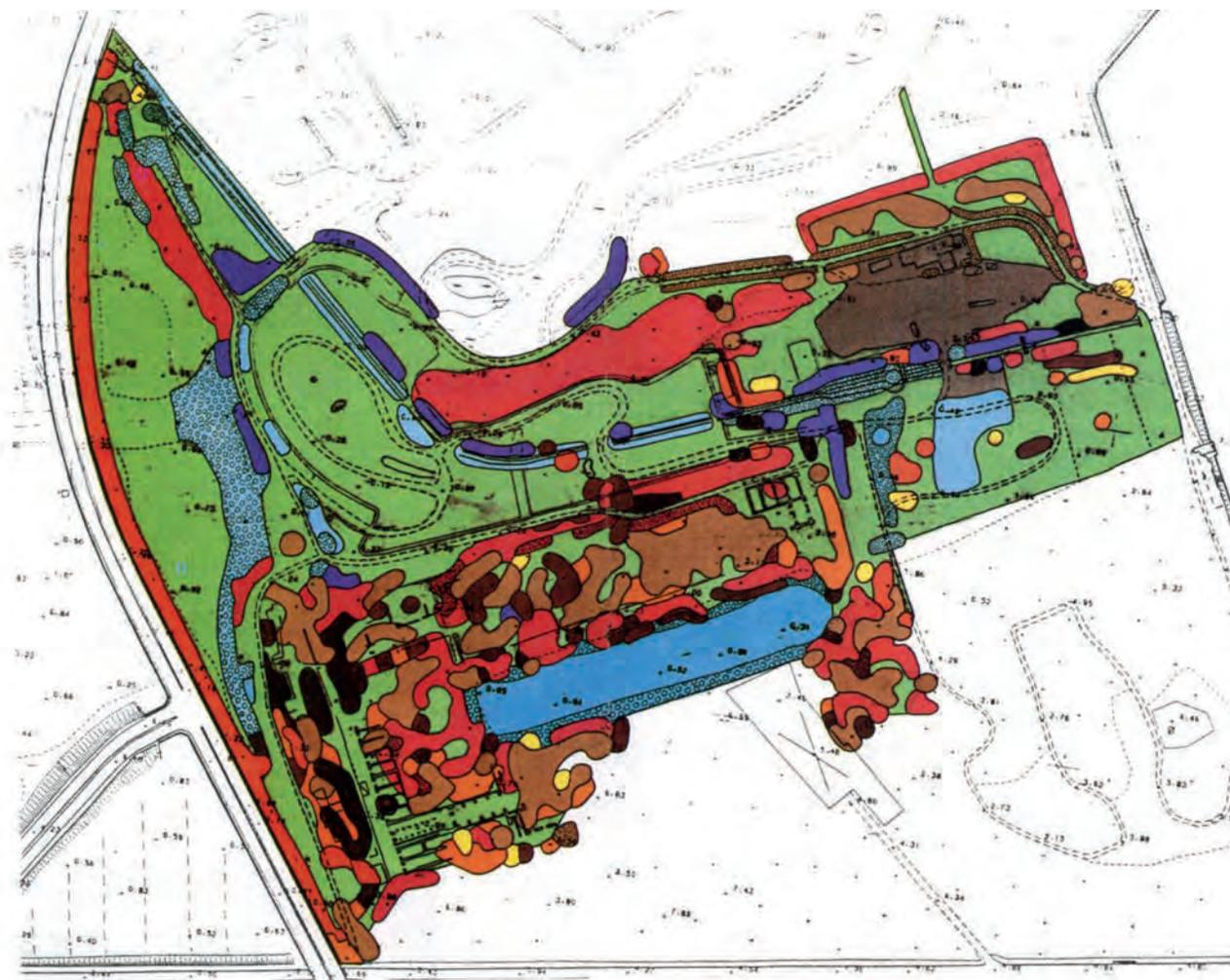
-  Percorsi
-  Aree attrezzate per la sosta
-  Prato con fioriture
-  Vegetazione arbustiva ed erbacea
-  Bosco con sottobosco praticabile
-  Bosco con sottobosco percorribile solo lungo i sentieri
-  Cariceto percorribile solo lungo i sentieri

AREE NON PERCORRIBILI

-  Bosco con sottobosco non praticabile
-  Riserva integrale
-  Arbusteto o cespuglieto con o senza alberi
-  Fragmiteto

-  US Uffici Soprintendenza
-  IR Centro informazioni e ristoro
-  AS Area per le attrezzature di servizio
-  MU Area per il nuovo museo
-  BS Bar e servizi

-  Canali e specchi d'acqua



36

- Elementi appartenenti alla foresta di latifoglie decidue delle pianure alluvionali
- Elementi dei boschi di Leccio mesofili (*Quercus ilex*, *Laurus nobilis*, *Viburnum tinus*)
- Elementi della boscaglia delle rocce
- Elementi dei boschi igrofili e delle boscaglie alveali (*Salix alba*, *Salix* sp., *Populus* sp., *Cariceti* a *Carex otrubae*

- con *Holoschoenus lacustris*, *Juncus acutus*)
- Elementi degli arbusteti mediterranei a sclerofille sempreverdi (*Pistacia lentiscus*, *Arbutus unedo*, *Phyllirea* sp., *Rhamnus alaternus*)
- Elementi delle cenosi di elofite (*Phragmites communis*, *Thypha latifolia*)

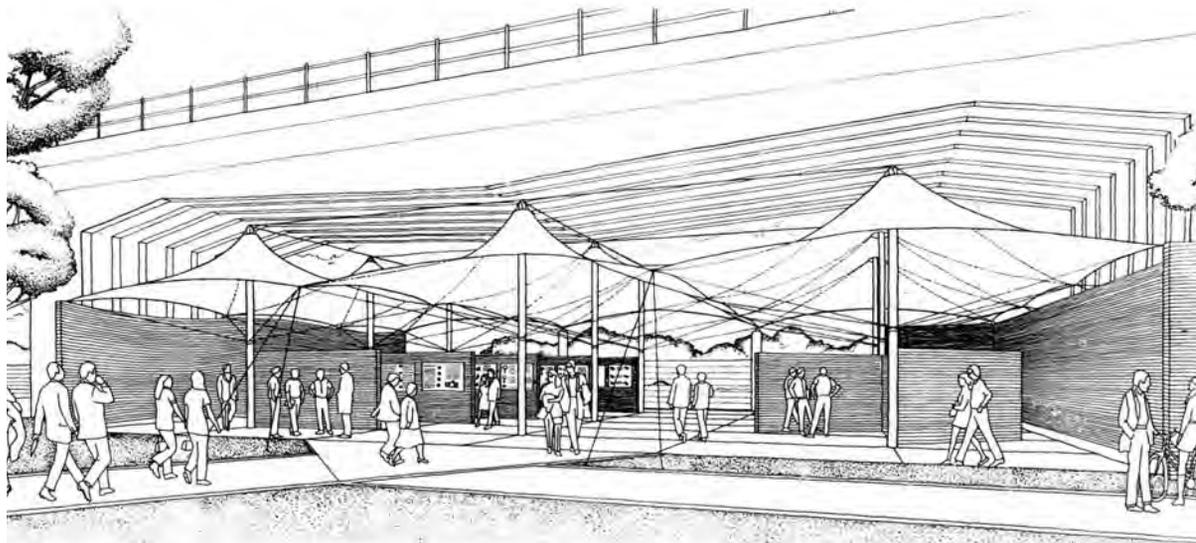
- Pinetina a *Pinus pinea* con presenza più o meno sporadica di *Cupressus sempervirens*
- Filari di *Cupressus sempervirens*
- Filari di *Tamarix* cfr *africana*
- Filari di *Eucalyptus globulus* e *Eucalyptus* sp.
- Filari di *Platanus hybrida*
- Boscaglie subspontanee di origine

- sinantropica (*Robinia pseudoacacia*, *Gleditsia triacanthos*, *Ailanthus altissima*)
- Alberi coltivati per i frutti (*Prunus*, *Dyospiros*, *Eryobotria*)
- Coltivi abbandonati, incolti con prevalenza di *Rubus* sp.
- Aree urbanizzate, suoli sprovvisti di copertura vegetale

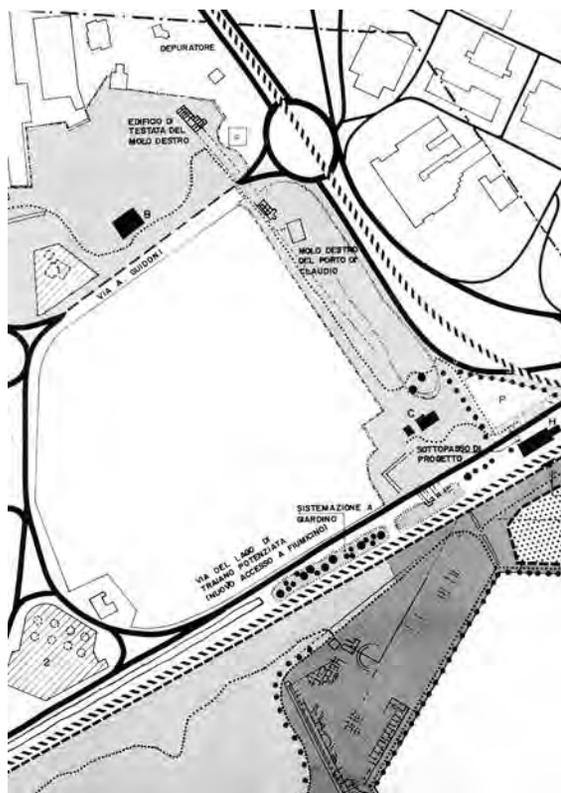
37. P+R/Progetti e Ricerche di Architettura, PAN del porto di Traiano. Studio per la sistemazione dell'ingresso al parco al di sotto del viadotto di via della Scafa.

38. P+R/Progetti e Ricerche di Architettura, PAN del porto di Traiano. Gli interventi previsti nell'area compresa tra la nuova stazione di Porto e il Monte Giulio, 1991.

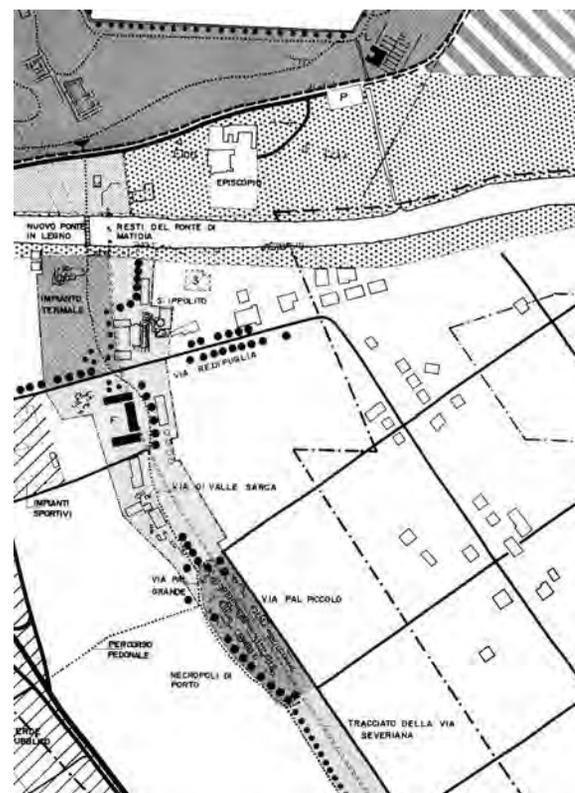
39. P+R/Progetti e Ricerche di Architettura, PAN del porto di Traiano. Gli interventi previsti tra la Fossa Traiana e la necropoli di Portus, 1991.



37



38

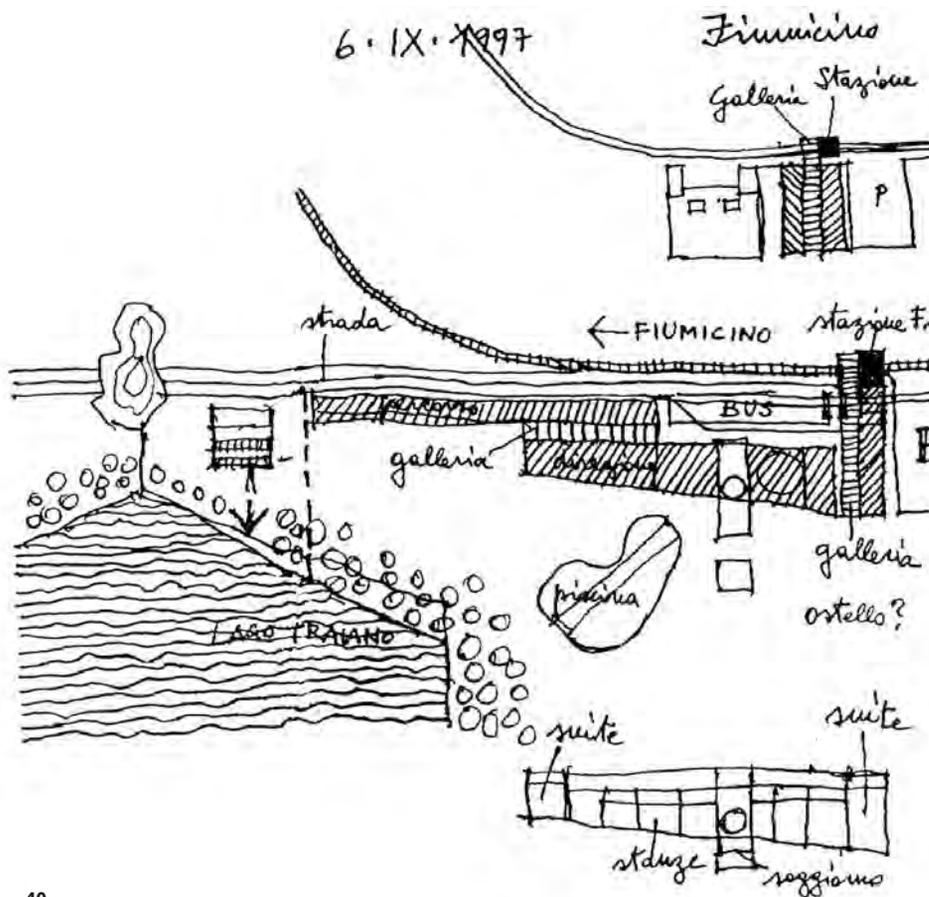


39

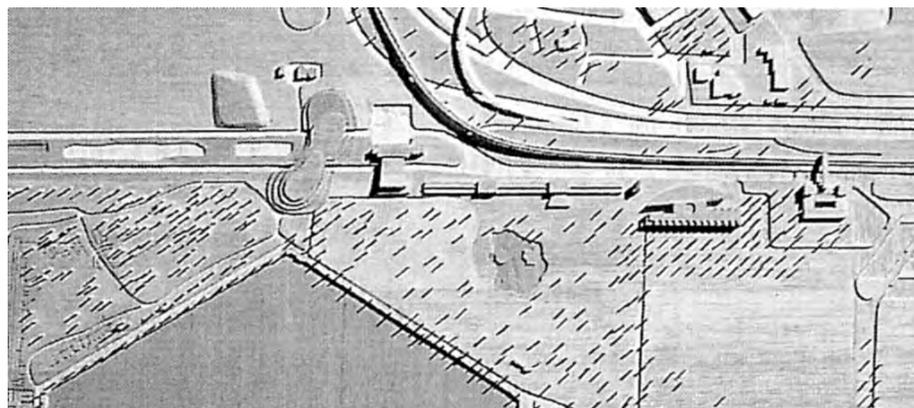
**PROGETTO
AYMONINO
1997**

40. C. Aymonino, La Porta dei Porti. Studi per la nuova stazione di Porto e le attrezzature per l'accesso al Parco, 1997.

41. C. Aymonino, La Porta dei Porti. Plastico dell'area circostante la nuova stazione di Porto, 1997.



40



41

ELEMENTI DELLA RINATURIZZAZIONE

42. Il mosaico di vegetazione originario delle piane costiere laziali: la macchia sempreverde di ginepro, fillirea, lentisco, ecc., sui cordoni dunari, in questa immagine una testimonianza abbastanza ben conservata nel Poligono militare di Nettuno (foto: G. Filibeck).

43. Il mosaico di vegetazione originario delle piane costiere laziali: la foresta decidua di cerro (*Quercus cerris*) e farnetto (*Quercus frainetto*) sui substrati leggermente rilevati, qui un tratto della Foresta Demaniale di Sabaudia (foto: G. Filibeck).

44. Il mosaico di vegetazione originario delle piane costiere laziali: la foresta decidua di farnia (*Quercus robur*) e carpino bianco (*Carpinus betulus*) nelle morfologie leggermente depresse ma non allagate, immagine dal Bosco di Astura presso Nettuno (foto: G. Filibeck).

45. Il mosaico di vegetazione originario delle piane costiere laziali: il bosco igrofilo di frassino (*Fraxinus oxycarpa*) nelle depressioni con prolungato allagamento. Questo esempio, con sottobosco di *Iris* palustre, proviene dal Parco Nazionale del Circeo (foto: G. Filibeck).



42



43



44



45

46. Relitti di vegetazione originaria di Isola Sacra: veduta di una porzione dell'area ubicata a ovest del faro di Fiumicino, con vegetazione erbacea igrofila e alofila, caratterizzata da giunchi e, sullo sfondo, dai grossi cespi di *Erianthus ravennae*. Questo frammento offre una testimonianza, anche se degradata, della situazione descritta per alcune parti di Isola Sacra dai documenti ottocenteschi e può quindi dare un'idea del paesaggio pre-bonifica (foto: G. Filibeck).



46

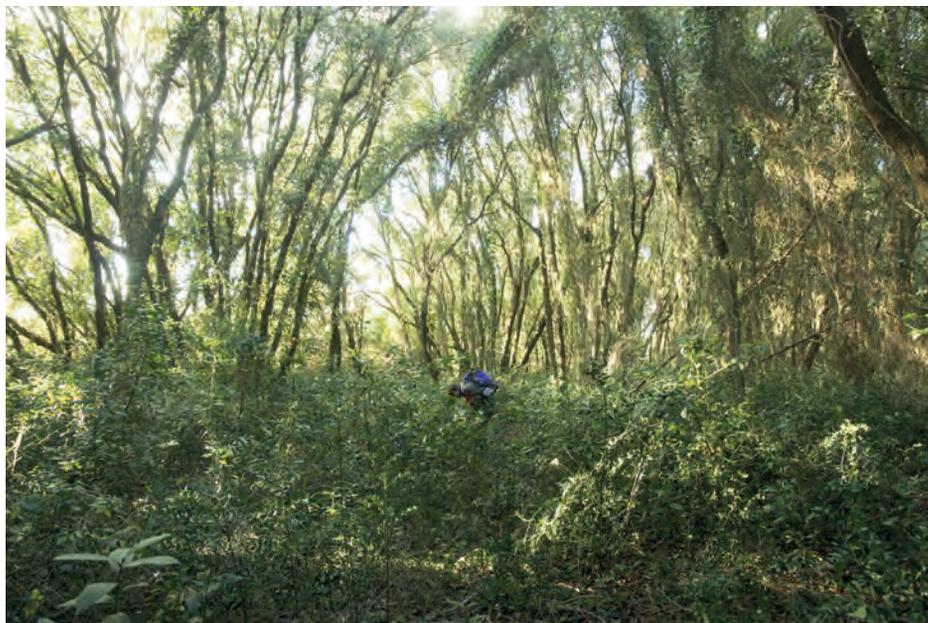
47. Una "piscina" superstite nella foresta di Castelporziano. Le "piscine" erano piccole zone umide che crivellavano le pianure costiere laziali prima delle bonifiche: oggi ne restano molto poche e spesso alterate dall'abbassamento della falda, soprattutto in aree protette come la Riserva di Castelporziano e il Parco Nazionale del Circeo o in siti poco impattati dalle bonifiche per altri motivi, come il Poligono militare di Nettuno. Questa immagine può dare un'idea di uno scenario naturale un tempo molto diffuso presso le foci del Tevere (foto: G. Filibeck).



47

48. Un tratto del bosco sempreverde dominato dal leccio (*Quercus ilex*) sui substrati sabbiosi nella riserva di Macchiagrande di Focene, confinante con l'aeroporto di Fiumicino (foto: M.G. Sperandii).

49. Stagni presso Macchiagrande di Focene: un frammento di paesaggio palustre del Delta del Tevere scampato alle bonifiche e un riferimento orientativo per la ricostruzione di zone umide (foto: M.G. Sperandii).



48



49

STRATEGIA DEL SISTEMA ARCHEOLOGICO PAESAGGISTICO DELLA LINEA DI COSTA DI ROMA IMPERIALE 2015

A. Bruschi, A. Capanna, G. Filibeck, M.R. Guarini, L. Malfona, D. Nencini, C. Pavolini, P.O. Rossi

Il Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale non è un parco archeologico tradizionale ma un palinsesto urbano altamente permeabile e una strategia di ricerca di un nuovo ciclo di vita per l'area ostiense. È quindi configurato mediante un programma di azioni su piani diversi – l'archeologia, l'agricoltura e l'ambiente naturale, le infrastrutture e le aree antropizzate – e reciprocamente intersecate, ma non ha un assetto formale completamente definito né una precisa dinamica temporale. Entrambi questi aspetti – forme del progetto e tempi di realizzazione – richiedono ulteriori studi e approfondimenti, non solo di ordine architettonico e paesaggistico ma interdisciplinari, amministrativi e politici. Infatti, pur avendo come obiettivo prioritario la riconnessione delle aree archeologiche di Ostia Antica e Portus, le azioni ipotizzate non riguardano soltanto questi ambiti ma li interpretano come elementi peculiari di un sistema più ampio e complesso, nel quale convivono componenti ambientali diverse. Una mappatura analitica delle aree ne ha messo in evidenza le criticità – le lottizzazioni abusive, l'abbandono dei terreni agricoli e dei manufatti storici, la trasfigurazione del paesaggio di bonifica, l'assedio delle aree archeologiche, l'utilizzo incontrollato di zone soggette a tutela ecc. – e ha consentito di definire le linee guida di un programma di rigenerazione urbana che si è dato l'obiettivo di trasformare il degrado in potenzialità. La strategia parte quindi "dal basso", evitando cioè di cancellare elementi o sovrapporre al territorio nuovi segni e volumi ad esso estranei ma intervenendo attraverso modificazioni e valorizzazioni dell'esistente. Il masterplan rappresenta il tentativo di interpretare le criticità come elementi positivi, //

brutto come risorsa, in vista di un riassetto complessivo dal quale tutte le componenti urbane e sociali possano trarre giovamento. L'abusivismo non è visto come un elemento di degrado ma come l'occasione per innestare nel territorio nuove attività economiche, ad esempio un albergo diffuso. Le aree agricole in abbandono sono viste come un'occasione per introdurre un brano di natura autoctona e ricostituire una zona umida quale doveva essere l'isola prima della bonifica. L'agricoltura in crisi è vista come uno spazio del rinnovamento economico e parzialmente trasformata da seminativo in un sistema di orti biologici. Le preesistenze edilizie abbandonate sono riutilizzate per dare spazi alle associazioni dei cittadini e accoglienza a un elevato volume di turisti, in vista della configurazione di una delle aree archeologiche più grandi del mondo.

Il Sistema è composto da *layer* tematici che mirano alla riconfigurazione dell'assetto di questa porzione del territorio di Isola Sacra e contemporaneamente alla creazione di nuove economie, in un processo diacronico tendente alla valorizzazione di tutte le parti di questo tratto di campagna urbana. Sono quindi previste azioni di grande scala interconnesse con azioni su ambiti puntiformi, le quali necessitano di essere precisate, strutturate e formalizzate in sede di approfondimento progettuale.

Le azioni alla scala del tratto urbano e delle interconnessioni con l'area vasta riguardano la creazione di un parco agricolo di restauro del paesaggio di bonifica e la valorizzazione dell'economia orticola di recente sviluppo, l'innescare di un processo di rinaturalizzazione delle aree in abbandono presso Capo Due Rami, un progetto di completamento dei tessuti spontanei

con spazi, albergo diffuso e servizi pubblici e la realizzazione di un anello ciclopedonale di collegamento delle aree archeologiche e delle sponde del Tevere.

In questo quadro si inseriscono numerosi interventi puntuali localizzati su aree, edifici e nodi cruciali del Sistema. Ne sono un esempio l'idea dello spostamento del Museo delle navi nell'aeroporto di Fiumicino e la trasformazione del manufatto esistente in centro amministrativo del Sistema, il riuso della Stazione ferroviaria di Porto e la creazione di una linea tramviaria di connessione con il nuovo porto di Roma a Fiumicino, il servizio di imbarcazioni sul Tevere e la revisione dell'assetto delle sponde del fiume e dei suoi argini, il riuso dei manufatti storici dell'Isola Sacra come Centro servizi e Centro di formazione, l'impianto di laboratori di scavo archeologico nel Trastevere ostiense e molti altri.



50

50. il Sistema della linea di costa di Roma imperiale nel quadro delle principali aree archeologiche di Roma. Se fosse realizzato nella sua interezza, dal molo del porto di Claudio alla villa di Plinio presso la tenuta di Castelporziano, il Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di

Roma imperiale occuperebbe una superficie paragonabile a quella di tutte le aree archeologiche romane sommate insieme e sarebbe il maggiore *parco archeologico* della capitale. La sua dimensione e la ricchezza degli episodi in esso contenuti sarebbero tali da non poterlo perimetrare come

un parco tradizionale. Per questa ragione è stato inteso come *sistema* di eventi paesaggistici e rinvenimenti interconnessi ma non organizzati in un ambito unitario. Il Sistema comprende infatti aree archeologiche, agricole, naturali e conurbazioni residenziali, produttive e servizi, ha una estensione di

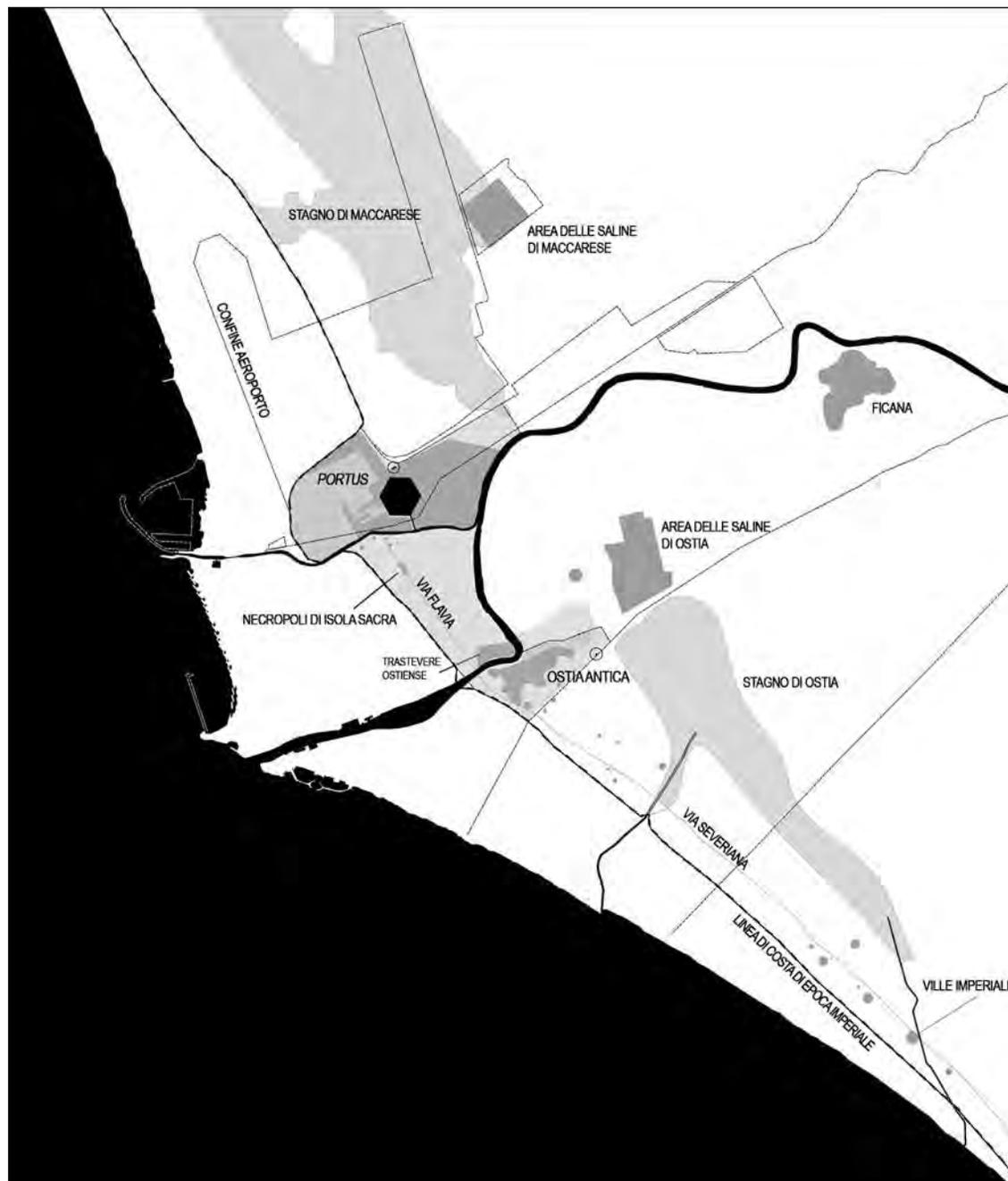
circa 3600 ettari – 200 in più del Parco dell'Appia Antica – e è molto più grande sia dell'Area archeologica centrale (superficie circa 300 ettari) che di Villa Adriana (superficie circa 120 ettari).

51. inquadramento dell'area: grandi infrastrutture e mobilità. Il Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale è localizzato nel settore sud/sud-ovest di Roma e attraversa i comuni di Roma e Fiumicino. L'area è collegata al centro di Roma dalla Autostrada Roma-Fiumicino, dalla via Portuense, dalla via Ostiense-via del Mare e dalla via Cristoforo Colombo, oltre che dalle linee ferroviarie Roma-aeroporto di Fiumicino e Roma-Lido. Nel comparto urbano sono previste importanti opere infrastrutturali, di cui le principali sono l'ampliamento dell'aeroporto e la creazione di due nuovi porti, quello turistico di Isola Sacra e quello commerciale di Fiumicino. È inoltre nei programmi di Rete Ferroviaria Italiana e Roma Capitale la trasformazione della ferrovia Roma-Lido in metropolitana di superficie. Al fine di consentire a grandi numeri di visitatori l'accessibilità al Sistema archeologico, i principali interventi ipotizzati sulle infrastrutture di mobilità sono: 1) la realizzazione di una linea tramviaria fra Parco Leonardo e nuovo porto commerciale di Fiumicino, con fermata nella ex Stazione di Porto da riutilizzare, 2) l'attivazione di un servizio di navette elettriche dall'aeroporto di Fiumicino a Portus e a Ostia Antica, attraverso l'Isola Sacra, 3) un nodo di scambio ferro-gomma presso la stazione ferroviaria della Roma-Lido a Ostia Antica, con raccordo ciclopedonale alla pineta di Castelfusano e all'area archeologica di Ostia Antica, 4) una serie di approdi sul Tevere e sulla Fossa Traiana per imbarcazioni di collegamento con il nuovo Porto commerciale a Fiumicino e con le aree centrali di Roma.

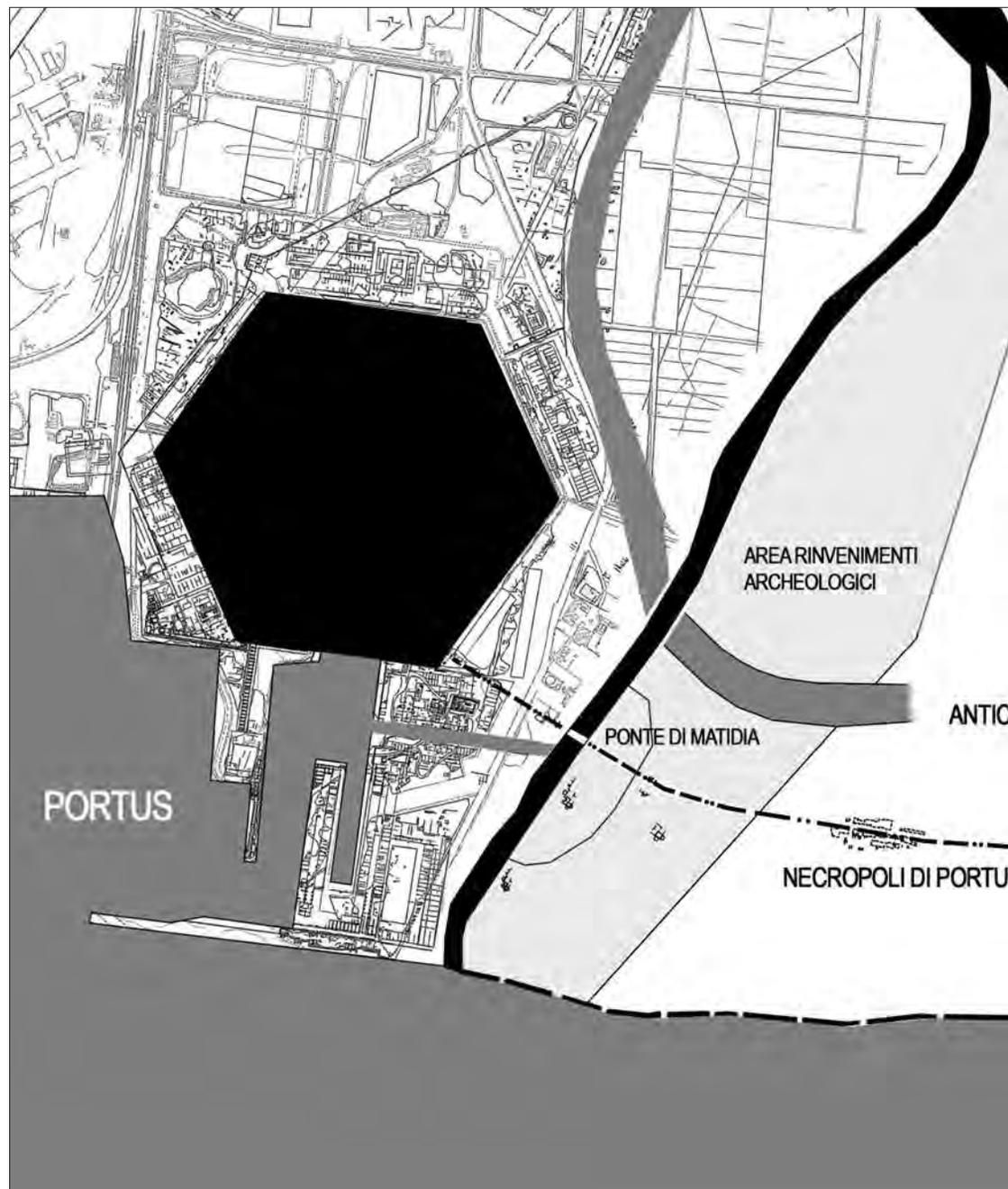


51

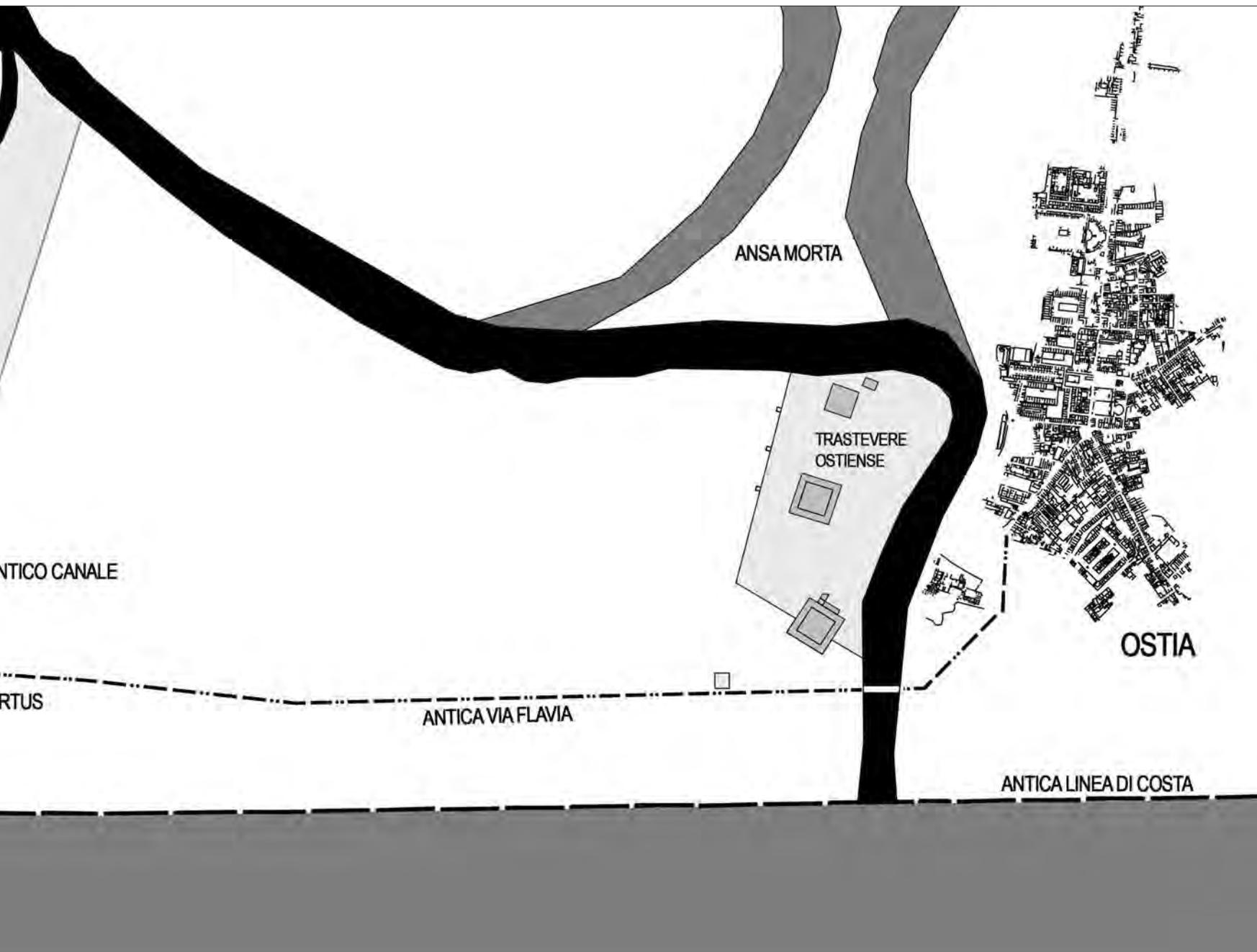
52. Principali aree archeologiche ostiensi. Il Sistema archeologico paesaggistico comprende importanti aree monumentali e numerosi rinvenimenti puntiformi disseminati sul territorio. I principali complessi monumentali sono le aree di Portus e Ostia Antica. L'assetto ipotizzato le collega con percorsi ciclopeditoni e ippovie attraverso l'Isola Sacra, valorizzandone l'agricoltura, le potenzialità ambientali e i manufatti in abbandono. Questo è il primo tratto di un ambito esteso fino a Castelporziano il quale intercetta resti archeologici e presistenze monumentali come le terme di Porta Marina, la necropoli di Porta Laurentina, la basilica cimiteriale di Pianabella, la villa della Palombara, il Vicus Augustanus Laurentium, la villa imperiale di Tor Paterno e la villa di Plinio. Si ipotizzano Laboratori di scavo archeologico permanente al Trastevere ostiense, l'area archeologica recentemente individuata dal gruppo condotto dal prof. Simon Key nel quadro di una collaborazione fra la British School at Rome, la Soprintendenza di Ostia, le Università di Southampton e di Cambridge e altre istituzioni, fra cui la Soprintendenza Archeologica di Roma.



53. Consistenza archeologica di Isola Sacra. Dal II sec. d.C., lungo l'antica linea di costa di Roma imperiale, i porti di Claudio e Traiano costituivano i centri logistici del dominio di Roma sul Mediterraneo, mentre a Ostia Antica era localizzato il sistema amministrativo. Sull'Isola Sacra le due polarità erano collegate dalla via Flavia, da un sistema di attraversamento del Tevere – probabilmente realizzato con chiatte – e dal ponte di Matidia sulla Fossa Traiana. L'isola Sacra era sede della necropoli di Portus e di un'area oggi ancora da scavare, il cosiddetto Trastevere ostiense, ove probabilmente erano localizzati i magazzini del primo porto fluviale di Roma presso Ostia. Nell'Isola Sacra sono presenti numerosi siti archeologici che ne testimoniano il ruolo di connettore fra le due polarità.



53

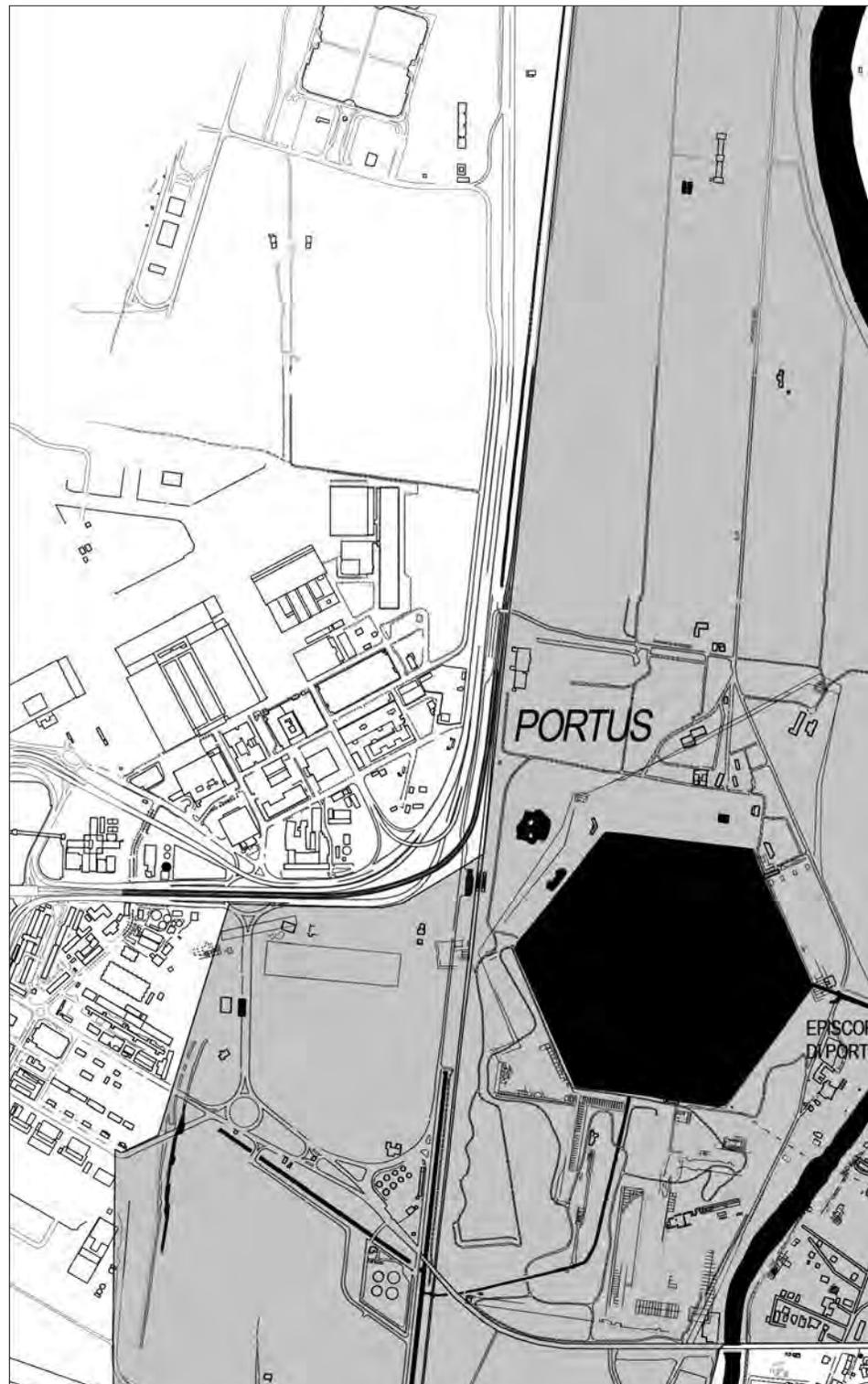


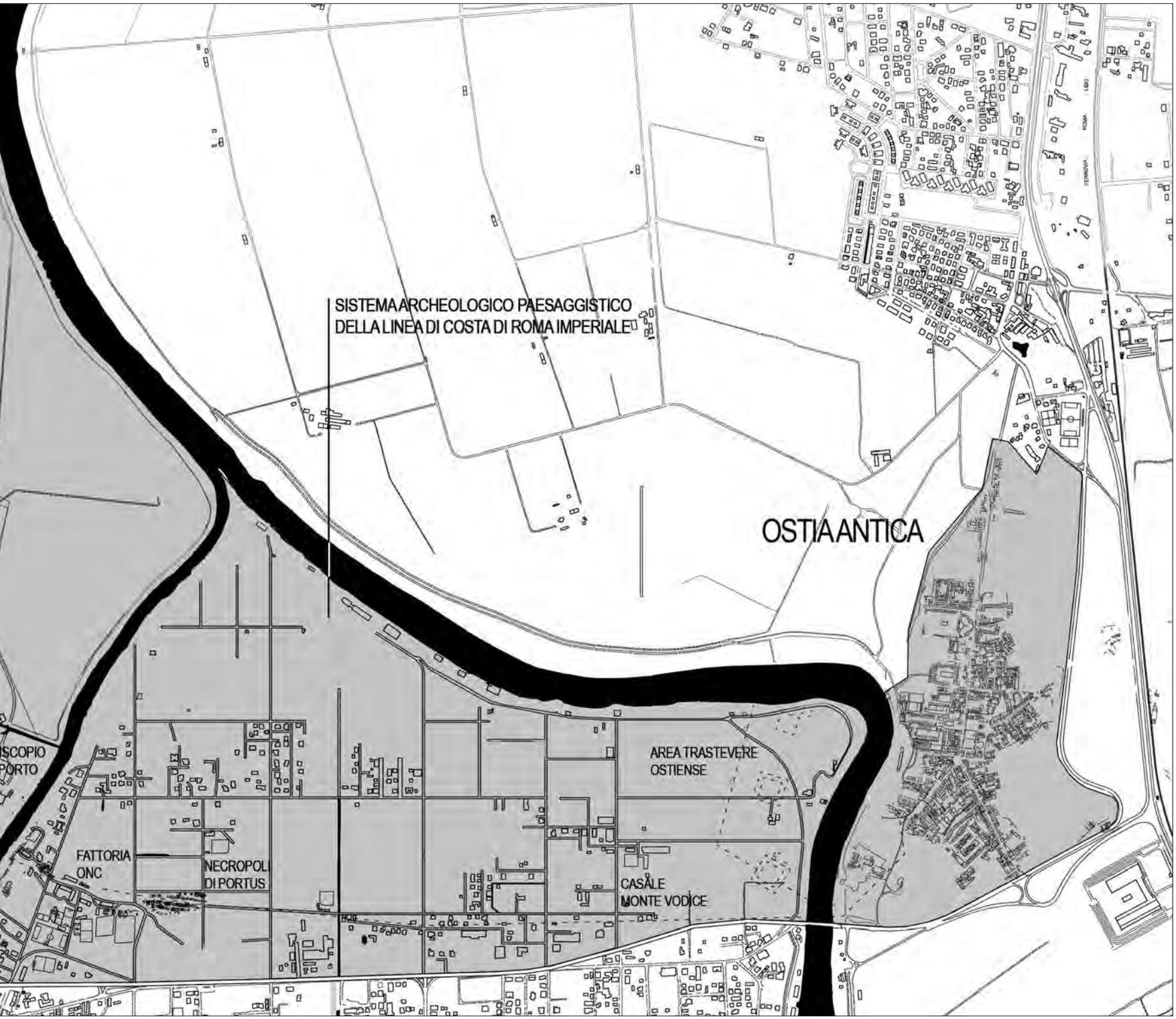
54. Confini del Sistema archeologico paesaggistico. Ambito Ostia Antica-Portus.

Il Sistema archeologico paesaggistico è strutturato nei due grandi comparti dell'Isola Sacra e della pineta di Castelfusano e parte della tenuta di Castelporziano. Nel primo, oggetto di approfondimento in questo testo, si ricostituisce la continuità fra i siti archeologici di Portus e Ostia Antica lungo la via Flavia. Questo tratto comprende al suo interno anche le aree archeologiche del porto di Claudio e le grandi aree agricole private a nord est del Lago di Traiano ove sono presenti numerosi siti non scavati. Nell'Isola Sacra i limiti del Sistema sono costituiti da via dell'aeroporto di Fiumicino (la ex via della Scafa), dalla Fossa Traiana e dal Tevere.

Il secondo comparto è quasi interamente occupato dal Parco pineta di Castelfusano, la più grande area verde di Roma oggi protetta e facente parte della Riserva Naturale Statale Litorale Romano. In questo tratto i caratteri naturalistici sono preponderanti rispetto a quelli archeologici, sebbene lungo la via Severiana siano presenti numerosi importanti ritrovamenti.

54





SISTEMA ARCHEOLOGICO PAESAGGISTICO
DELLA LINEA DI COSTA DI ROMA IMPERIALE

OSTIA ANTICA

AREA TRASTEVERE
OSTIENSE

CASALE
MONTE VODICE

FATTORIA
ONC

NECROPOLI
DI PORTUS

SCOPIO
PORTO

55. Patrimonio naturalistico del comparto ostiense. Il Sistema archeologico paesaggistico è localizzato al centro di un complesso mosaico di spazi aperti naturali e agricoli, in gran parte compreso nel perimetro della Riserva Naturale Statale Litorale Romano. Dal punto di vista naturalistico sono di particolare importanza, a nord, le aree di Macchia Grande e delle vasche di Maccarese e, a sud, la pineta di Castelfusano e la tenuta del Presidente a Castelporziano. Dal punto di vista della salvaguardia degli spazi aperti hanno anche un ruolo non secondario le estese aree agricole private localizzate lungo le sponde del Tevere e oltre fiume stesso a est dell'Isola Sacra. Il Sistema assegna a quest'ultima il ruolo di elemento di riconnessione e consolidamento di un corridoio ambientale parallelo alla costa oggi parzialmente interrotto e a rischio di declino.

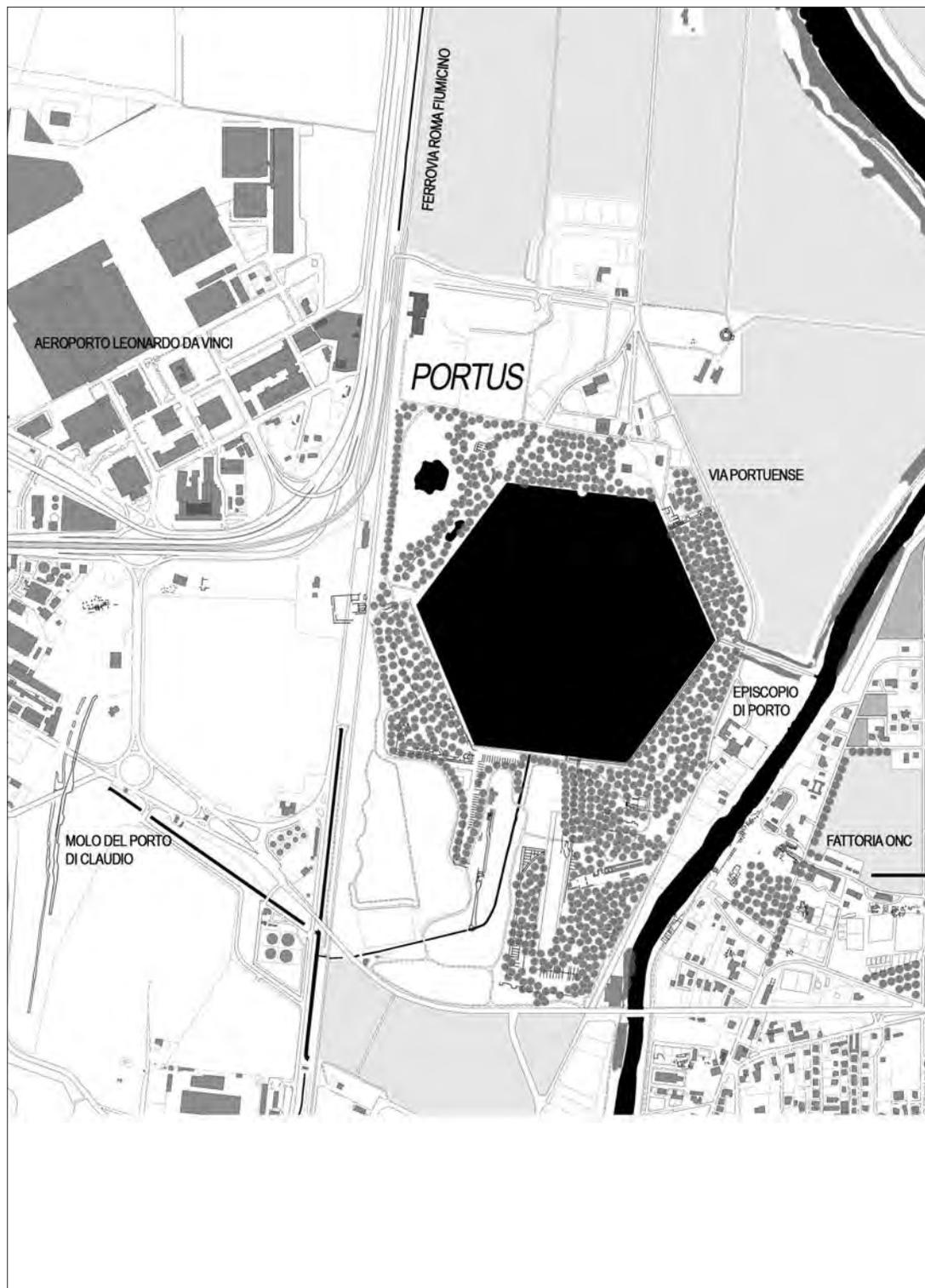


56. Reticolo idrografico di bonifica.

Il paesaggio della bonifica è l'ultimo di una serie di assetti del territorio che si sono susseguiti nel tempo nel comparto ostiense. La bonifica ha sostituito la rigida griglia dei fossi e dei canali di drenaggio alle zone umide e paludose della piana ostiense, cancellando un ambito dalle straordinarie qualità ambientali e naturalistiche. Oggi anche il paesaggio della bonifica tende a essere soverchiato da quello delle conurbazioni spontanee e dall'abusivismo edilizio. Il reticolo idrografico è stato in parte nascosto o tombato da strade e percorsi, in qualche caso anche inficiandone il meccanismo di salvaguardia dalle alluvioni e mettendo a rischio le aree urbanizzate. Il Sistema archeologico paesaggistico pone fra i suoi obiettivi il restauro del paesaggio agricolo di bonifica e il riassetto e potenziamento di fossi e canali cancellati dall'incuria del territorio.



57. Analisi degli spazi aperti: aree agricole e aree in abbandono. Nel tratto dell'Isola Sacra interessato dal Sistema archeologico paesaggistico l'agricoltura ha rappresentato per decenni il principale uso del suolo e la vocazione economica prevalente. La bonifica ha cancellato interamente il paesaggio paludoso e le aree naturali a ridosso del Tevere distruggendo l'habitat della fauna autoctona e sostituendo le essenze vegetali originarie. Di queste rimangono pochi preziosi lacerti che il Sistema si propone di conservare e potenziare attraverso la creazione di una zona umida sui terreni in abbandono, ambiti di degrado ove è più evidente la crisi dell'economia agricola dell'area. La mappatura evidenzia queste aree localizzate ai margini e all'interno delle zone divorate dalla speculazione edilizia.



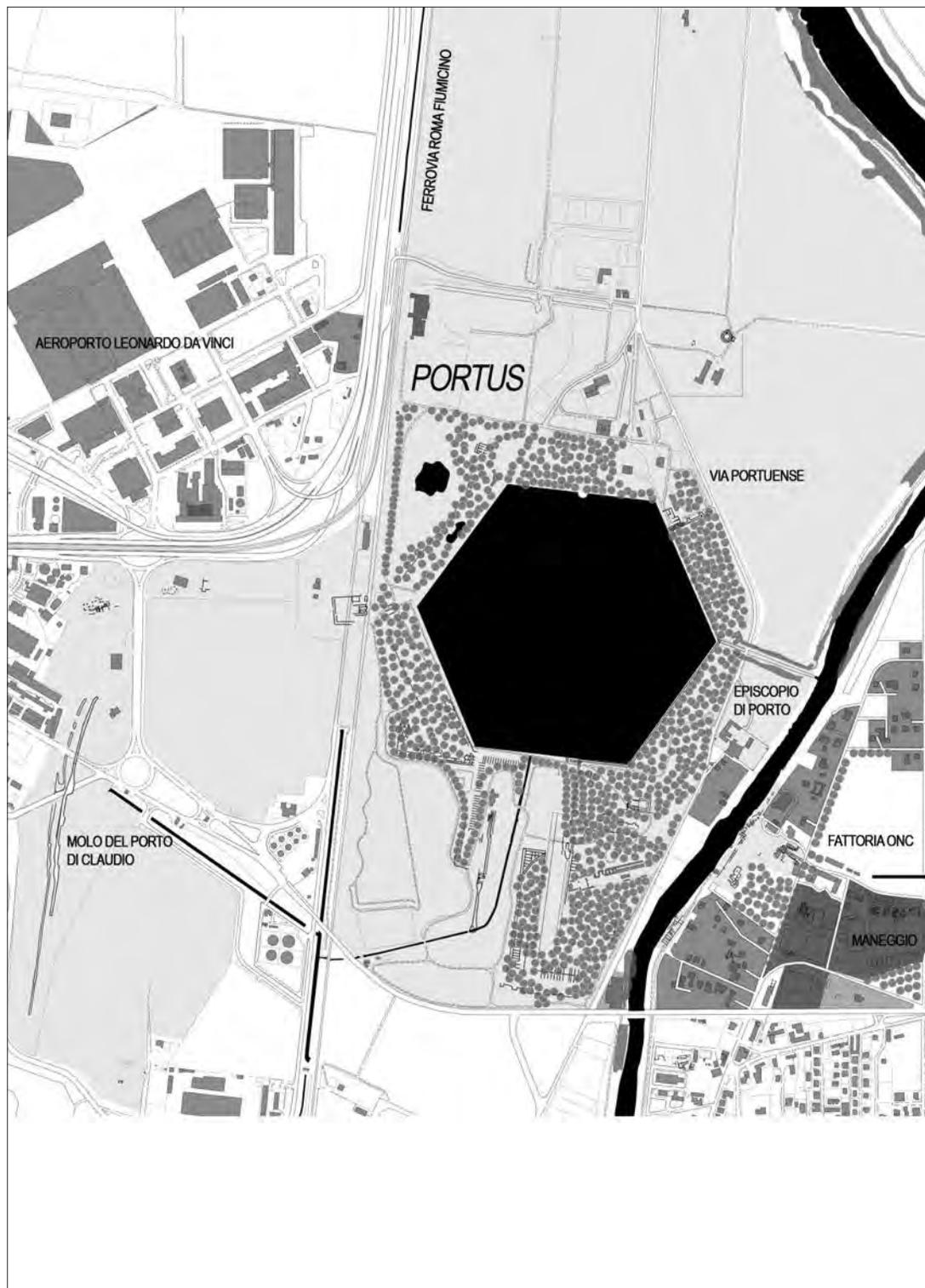


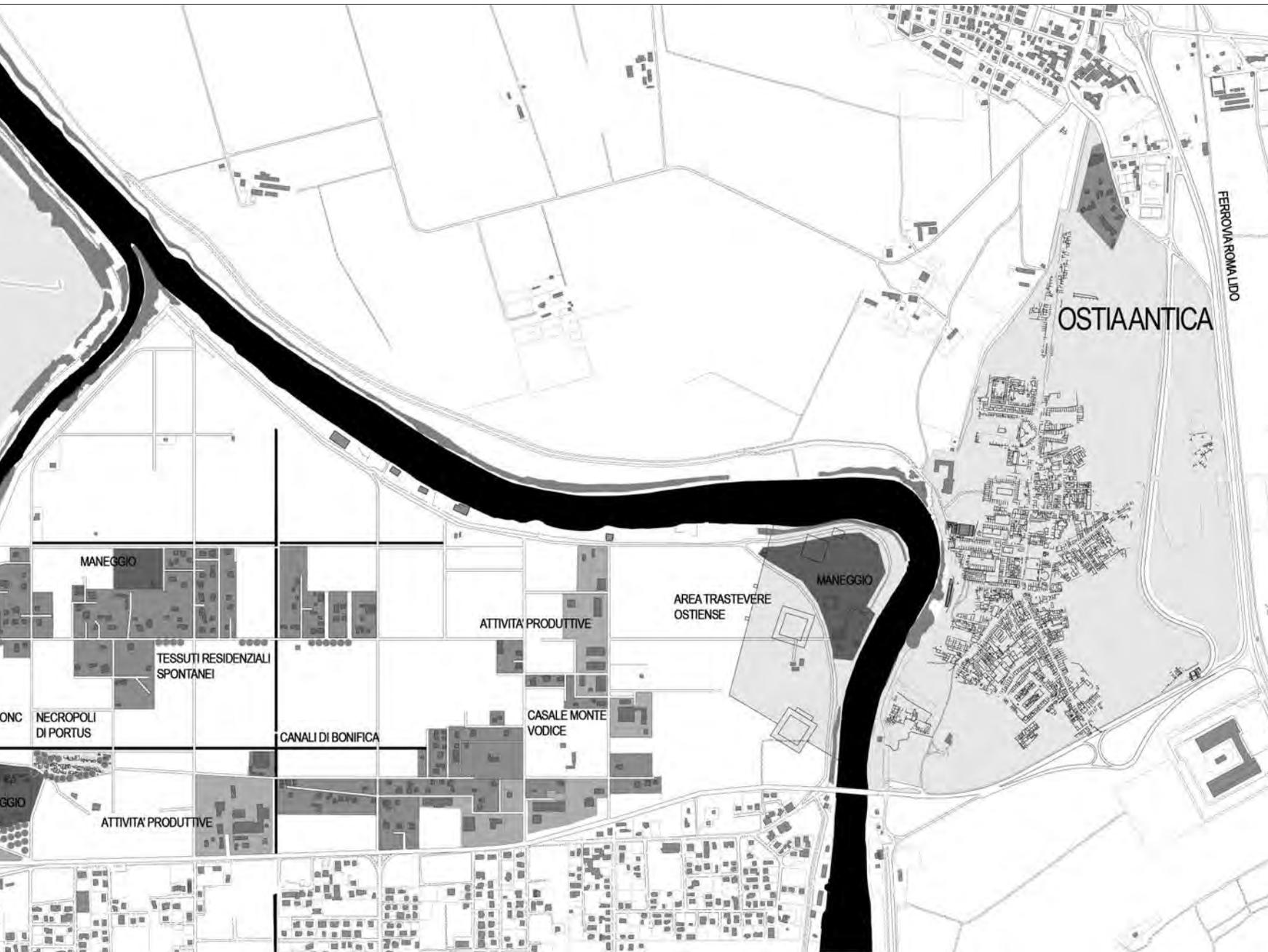
AREE AGRICOLE

AREE IN STATO DI ABBANDONO

AREE NATURALI ESISTENTI

58. Analisi del costruito: aree edificate e aree archeologiche. L'analisi funzionale del tratto di Isola Sacra interessato dal Sistema archeologico evidenzia la presenza di un tessuto residenziale spontaneo all'interno del quale si sono sviluppate nel tempo, in sostituzione delle originarie attività agricole, zone produttive e sportive. Questi interventi punteggiano caoticamente il territorio e stringono d'assedio anche le aree archeologiche, come la necropoli di Portus, molte delle quali sono localizzate in terreni privati o al di sotto di edifici. Tuttavia le aree sportive, i maneggi e le attività produttive vanno viste come una importante risorsa da armonizzare con gli assetti futuri e come elementi da inserire nel quadro di una progressiva razionalizzazione del costruito. In questo senso vanno intese anche le zone urbanizzate abusivamente. Queste possono essere riorganizzate e completate, anche con limitate nuove costruzioni, al fine di definirne uno stabile assetto urbano.





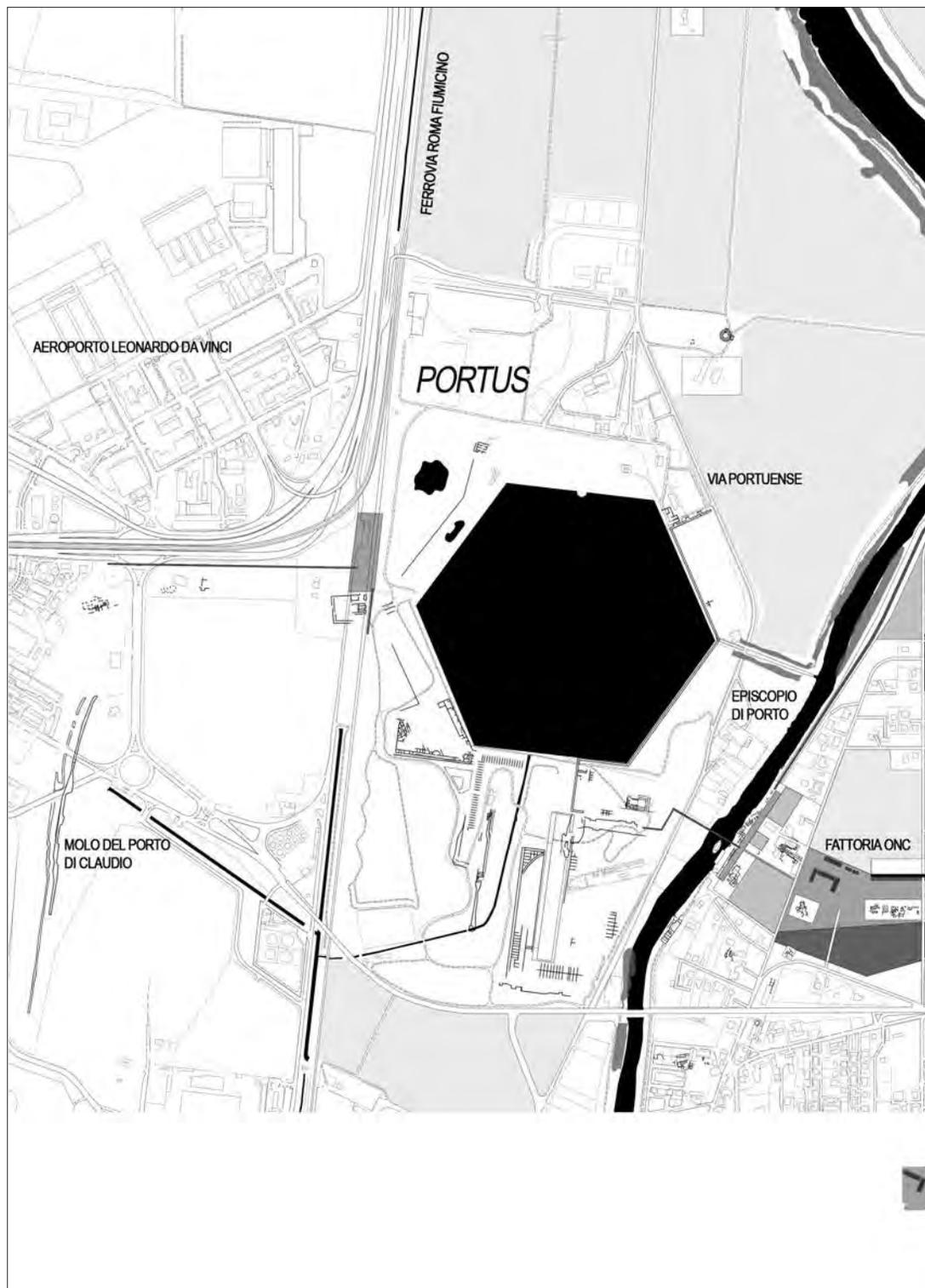
 TESSUTI RESIDENZIALI SPONTANEI

 ATTIVITA' SPORTIVE E MANEGGI

 ATTIVITA' PRODUTTIVE

 AREE ARCHEOLOGICHE

59. Ipotesi di uso del suolo nella strategia del sistema. Nel tratto dell'Isola Sacra il Sistema interviene con azioni su diversi piani territoriali, con l'obiettivo di risolvere le criticità individuate nella crisi dell'agricoltura, nell'assenza di aree naturali e nell'espansione dell'abusivismo e trasformare le potenzialità costituite dall'esistente in opportunità di nuovi cicli di vita e nuove economie. La strategia di assetto del Sistema prevede azioni compresenti miranti al restauro del paesaggio agricolo di bonifica, alla rinaturalizzazione delle aree agricole in stato di abbandono con creazione di una zona umida, al riassetto dei tessuti spontanei con realizzazione di un albergo diffuso per i visitatori, alla revisione delle aree per sport e maneggi. In questa cornice alcuni edifici storici in abbandono, come la ex fattoria dell'Opera Nazionale Combattenti e il casale Monte Vodice, sono trasformati in polarità del progetto a servizio delle aree archeologiche. Nell'area detta del Trastevere ostiense, ove è stata recentemente identificata la presenza di importanti reperti che testimoniano l'espansione di Ostia Antica oltre il fiume, sono previsti laboratori permanenti di scavo archeologico.





POLARITA' DEL PROGETTO
RIUSO EDIFICI SISTENTI



RESTAURO DEL PAESAGGIO
AGRICOLO DI BONIFICA



RINATURIZZAZIONE E ZONA UMIDA
CON VASCA DI LAMINAZIONE



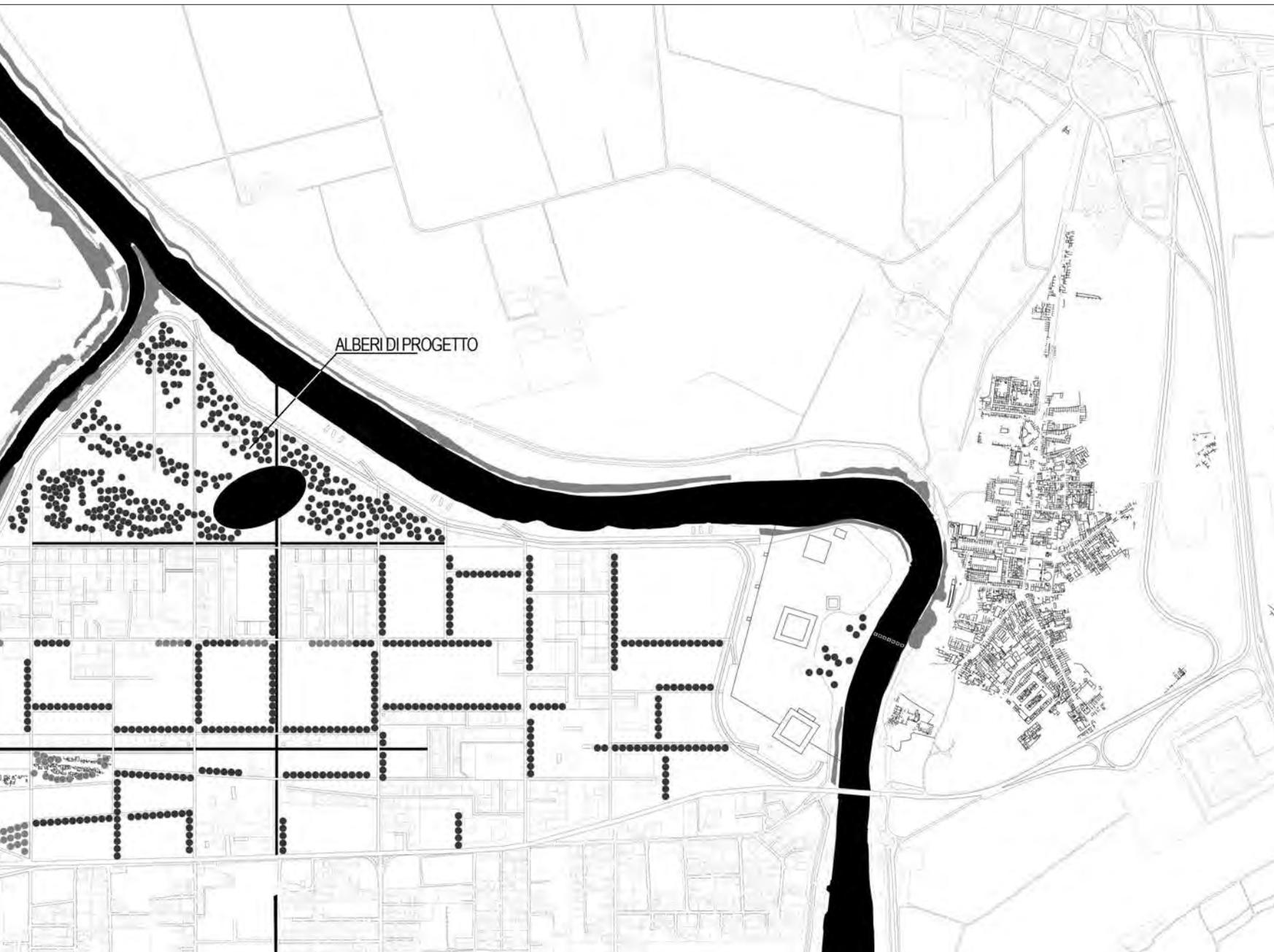
RIASSETTO TESSUTI SPONTANEI
E ALBERGO DIFFUSO



AREE PER SERVIZI
SPORT E MANEGGI

60. Schema delle alberature esistenti e previste. Il Sistema archeologico paesaggistico utilizza l'alberatura come diffuso strumento di progetto attraverso un'opera di implementazione e potenziamento delle essenze esistenti. Gli alberi sono utilizzati alla stregua di elementi architettonici tridimensionali, con una dislocazione per punti, linee e superfici. In ordine alla ricostituzione del paesaggio agricolo della bonifica i nuovi filari arborei rendono tridimensionale il *quadrillage* della griglia agricola trasformando completamente l'immagine del paesaggio attuale, mentre nelle aree destinate alla rinaturalizzazione le essenze autoctone sono disposte con carattere forestale come nelle aree di Portus, di alto valore ecologico ambientale.

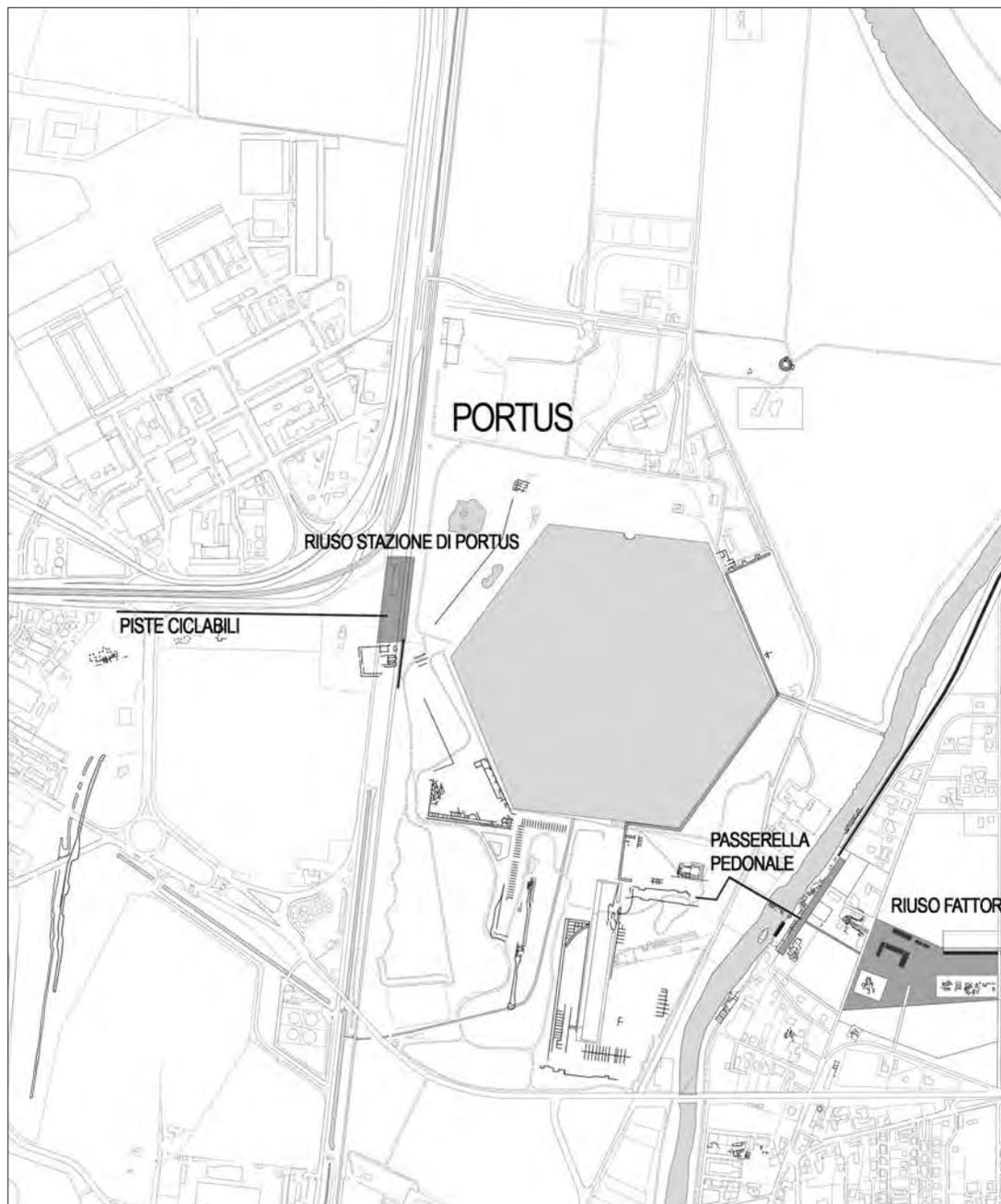


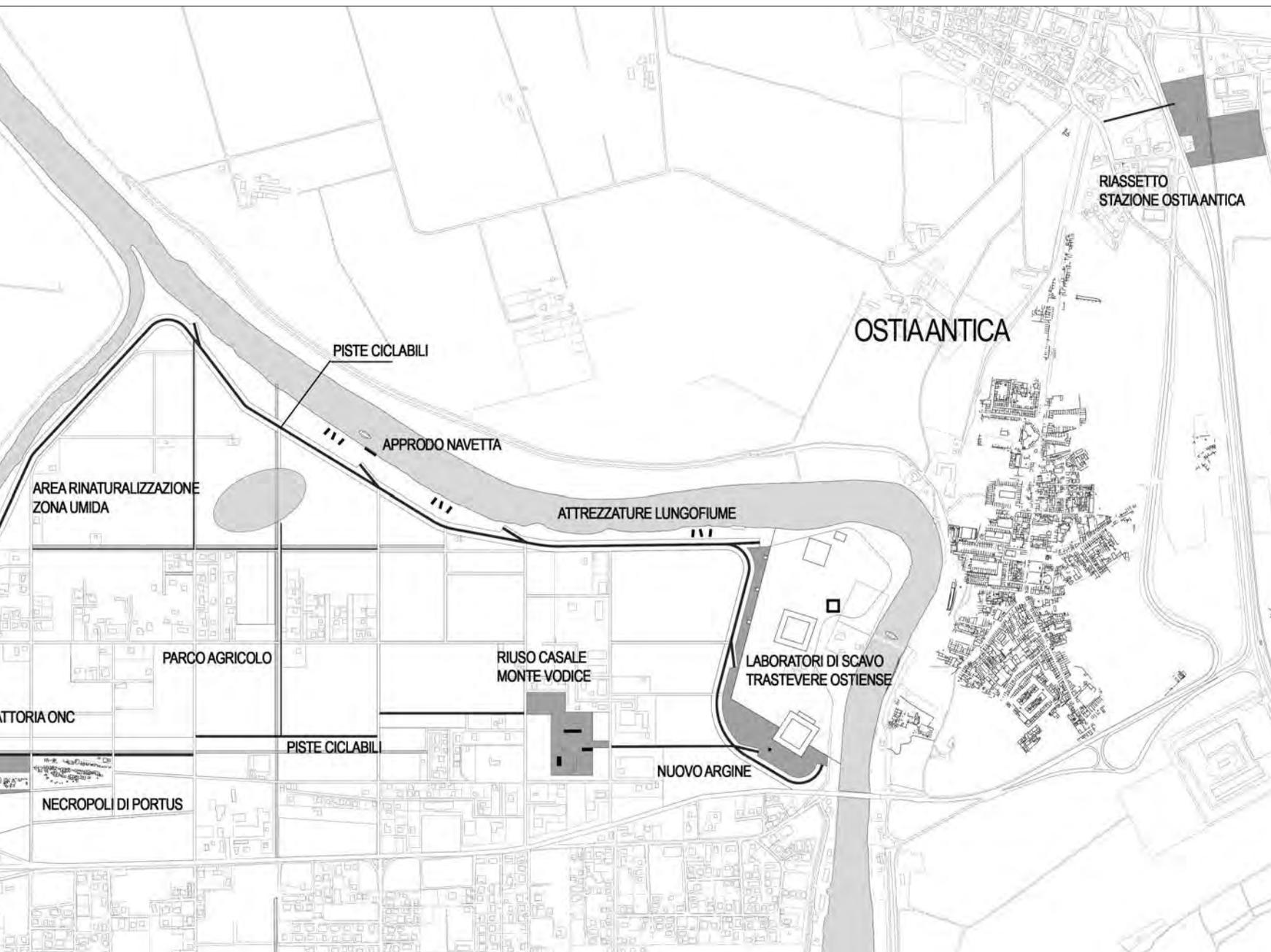


ALBERI DI PROGETTO

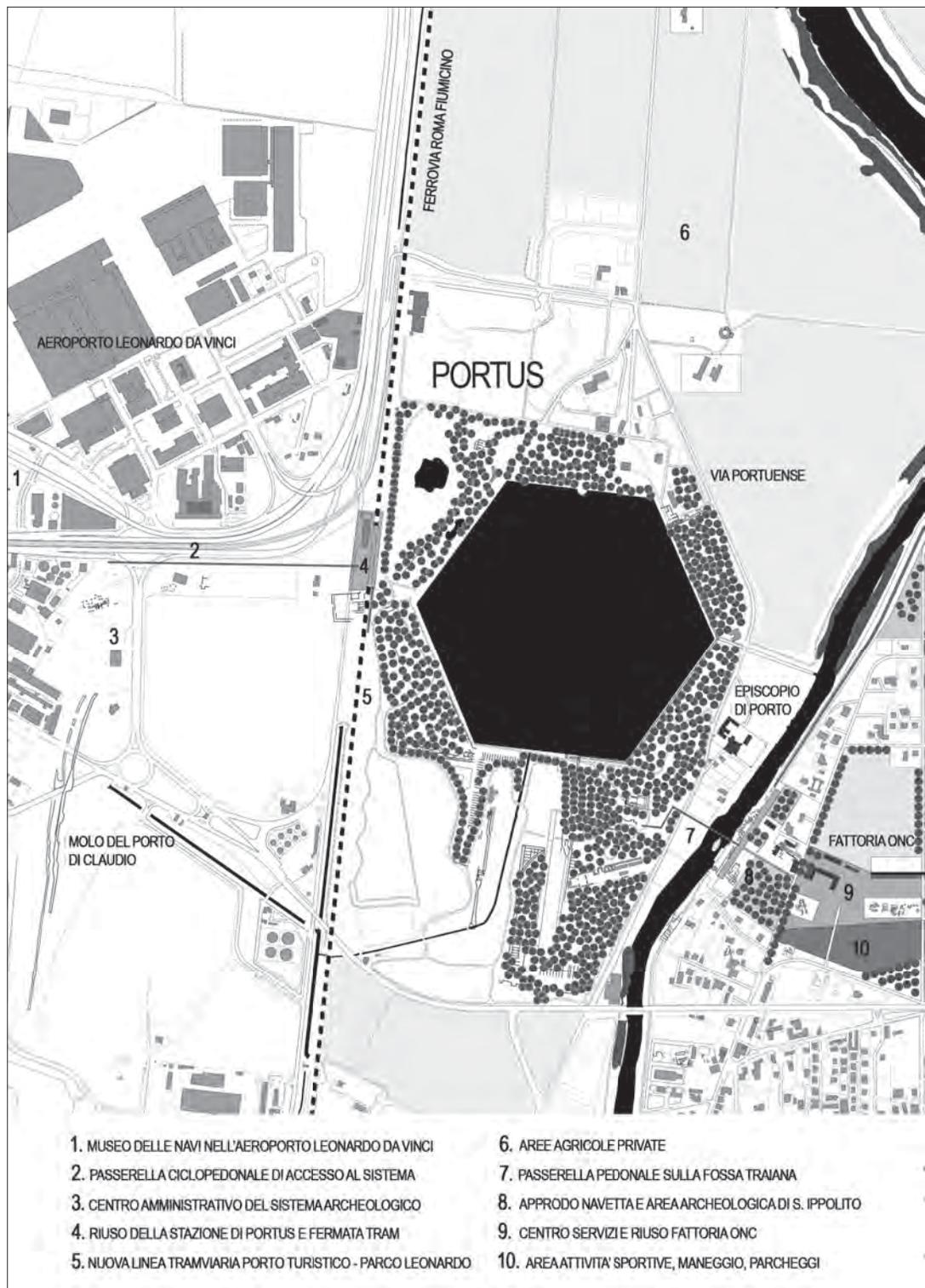
61. Elementi notevoli della strategia del Sistema.

La maglia della viabilità di Isola Sacra, sorta per l'uso agricolo, è implementata mediante un anello ciclopedonale che utilizza i tracciati già esistenti lungo gli argini del Tevere e ne realizza alcuni lungo i canali di bonifica. La nuova mobilità dolce, utilizzabile anche come ippovia, intercetta i punti nodali del masterplan identificati nelle preesistenze edificate in abbandono. Una passerella pedonale ricostituisce il ponte di Matidia e collega l'area di S. Ippolito con quella di Portus scavalcando anche la via Portuense. Dal punto di vista dell'accessibilità di area vasta sono previste la riattivazione della stazione di Portus come fermata di una nuova linea tramviaria di collegamento fra il nuovo porto commerciale di Fiumicino e Parco Leonardo e il riassetto della fermata della ferrovia Roma-Lido a Ostia Antica ove si prevede un nodo di scambio ferrogomma. Sono anche previsti approdi per un servizio di imbarcazioni lungo il Tevere e la Fossa Traiana. In questi termini sarà possibile l'accessibilità ai grandi numeri di visitatori in seguito all'ampliamento dell'aeroporto e alla realizzazione del nuovo porto di Roma a Fiumicino. Dall'aeroporto è anche ipotizzabile un servizio di navette elettriche per Portus e Ostia Antica.





62. Masterplan del Sistema
 archeologico paesaggistico.
 Ambito Ostia Antica-Portus





OSTIA ANTICA

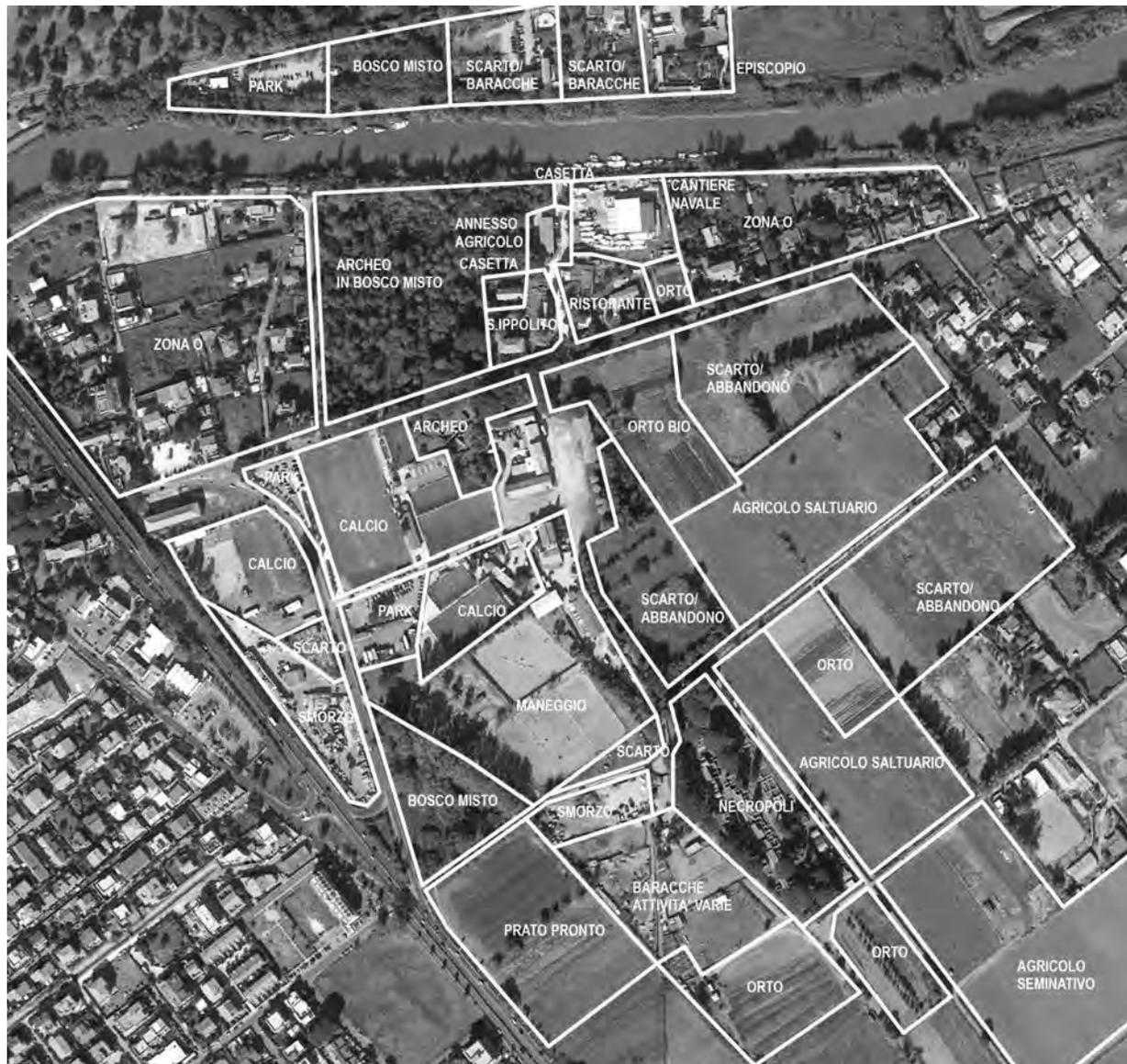
FERROVIA ROMA LIDO

- 11. RINATURIZZAZIONE E ZONA UMIDA CAPO DUE RAMI
- 12. ATTREZZATURE LUNGOFUME E APPRODO NAVETTA
- 13. RESTAURO DEL PAESAGGIO AGRICOLO DI BONIFICA
- 14. VASCA DI LAMINAZIONE E FITODEPURAZIONE
- 15. EX FABBRICA DI CONSERVE

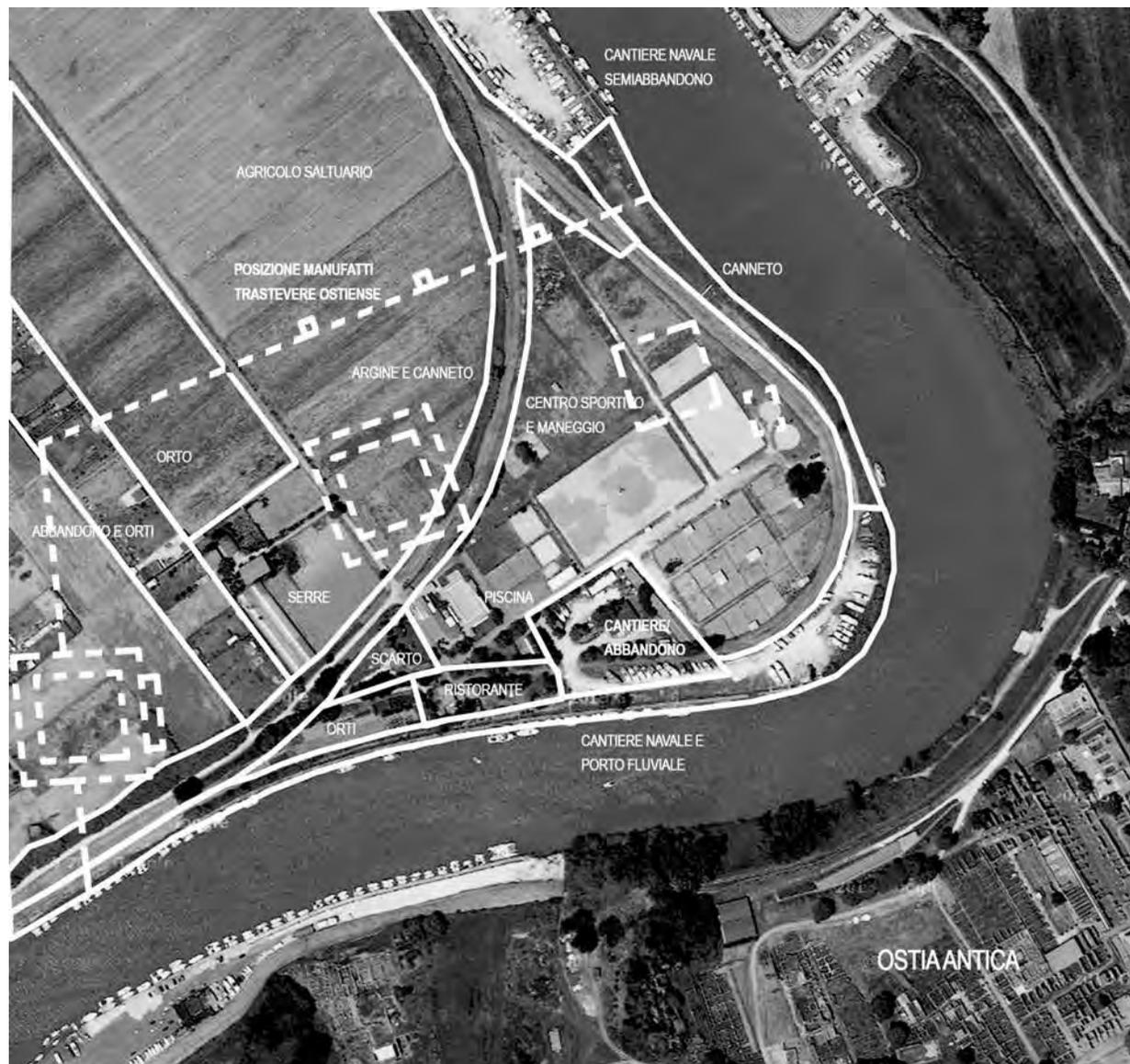
- 16. RIASSETTO DEL TESSUTO SPONTANEO E ALBERGO DIFFUSO
- 17. ORTI E MERCATO BIO A KM 0
- 18. RIUSO DEL CASALE MONTE VODICE E CENTRO DI FORMAZIONE
- 19. NUOVO ARGINE DEL TEVERE E PISTA CICLABILE
- 20. LABORATORI DI SCAVO ARCHEOLOGICO TRASTEVERE OSTIENSE

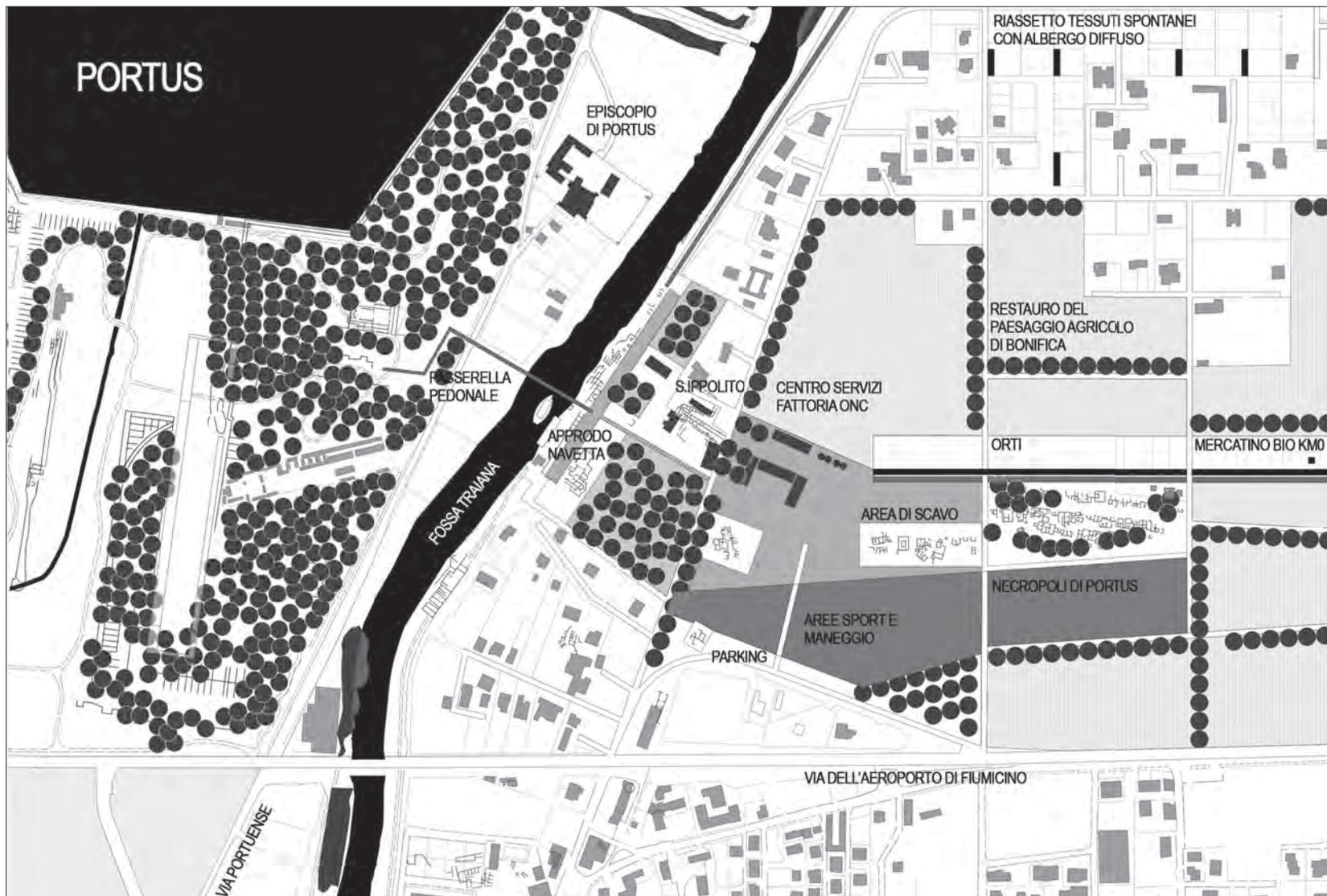
- 21. ATTRAVERSAMENTO DEL TEVERE SU CHIATTA
- 22. CASTELLO DI GIULIO II E INGRESSO SCAVI OSTIA ANTICA
- 23. NODO DI SCAMBIO STAZIONE DI OSTIA ANTICA
- 24. PISTA CICLABILE DI PIANABELLA

63. Analisi funzionale dell'area della fattoria ONC. L'analisi dell'intorno della fattoria dell'Opera Nazionale Combattenti mostra il risultato della carenza di controllo del territorio da parte della Pubblica Amministrazione e l'incapacità di far valere le strumentazioni urbanistiche vigenti di fronte alla prepotenza dei cittadini. Le aree limitrofe alla Fattoria, ove è prevista l'inedificabilità assoluta per vincolo archeologico, sono costellate di edifici impropri, aree degradate e centri ippici o per attività sportive. Fatta eccezione per la necropoli, le aree archeologiche scoperte sono strette d'assedio dalle altre attività, versano in stato di abbandono e subiscono l'attacco naturale e antropico. Ne deriva un quadro di forze in attrito e tensione da cui traspare una situazione di generale disagio e scarso vantaggio per la collettività. Il piano di riassetto dell'area non cancella le vocazioni esistenti ma cerca di razionalizzarne il disegno complessivo al fine di ricondurle a una organica coesistenza con le altre attività sedimentate in questo nodo cruciale del Sistema.



64. Analisi funzionale dell'area del Trastevere ostiense. La recente scoperta del cosiddetto Trastevere ostiense connota la sponda nord dell'ansa del Tevere come ambito di grande interesse archeologico, rivelando quale fosse anticamente la reale estensione di Ostia Antica e del suo porto fluviale. La pianta della città non terminava con la sponda del fiume ma lo inglobava al suo interno mediante una cinta muraria che circondava, sulla sponda nord, alcuni grandi manufatti. L'indagine archeologica è stata condotta con strumenti magnetometrici che hanno consentito l'identificazione di quattro edifici con caratteristiche simili a quelle dei magazzini presenti nelle aree già scavate di Ostia Antica. La scoperta è frutto del lavoro congiunto della Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Roma, rappresentata da Angelo Pellegrino e Paola Germoni, e due gruppi di ricerca inglesi condotti da Simon Key (University of Southampton/ British School at Rome) e Martin Millett (University of Cambridge) nell'ambito di un programma denominato Portus Project. Questo tratto di Isola Sacra, fino a ieri considerato di minore interesse archeologico, diviene spazio dalle notevoli potenzialità e cardine del Sistema archeologico. L'assetto attuale di queste aree è caratterizzato da una grande frammentazione delle proprietà e delle attività. Appare quindi come ambito di complesse sovrapposizioni da riconsiderare interamente.





65. Schema di intervento nell'area della fattoria ONC. La fattoria o Centro aziendale dell'Opera Nazionale Combattenti è il primo edificio pubblico realizzato in questo tratto dell'Isola Sacra e uno dei caposaldi del sistema agricolo di bonifica. L'edificio nasce per consentire la raccolta e lo stoccaggio del grano coltivato dai mezzadri sui terreni di proprietà dell'Opera Nazionale Combattenti, poi riscattati dalle famiglie dei bonificatori nel 1955. In seguito al passaggio di proprietà la fattoria perse parte

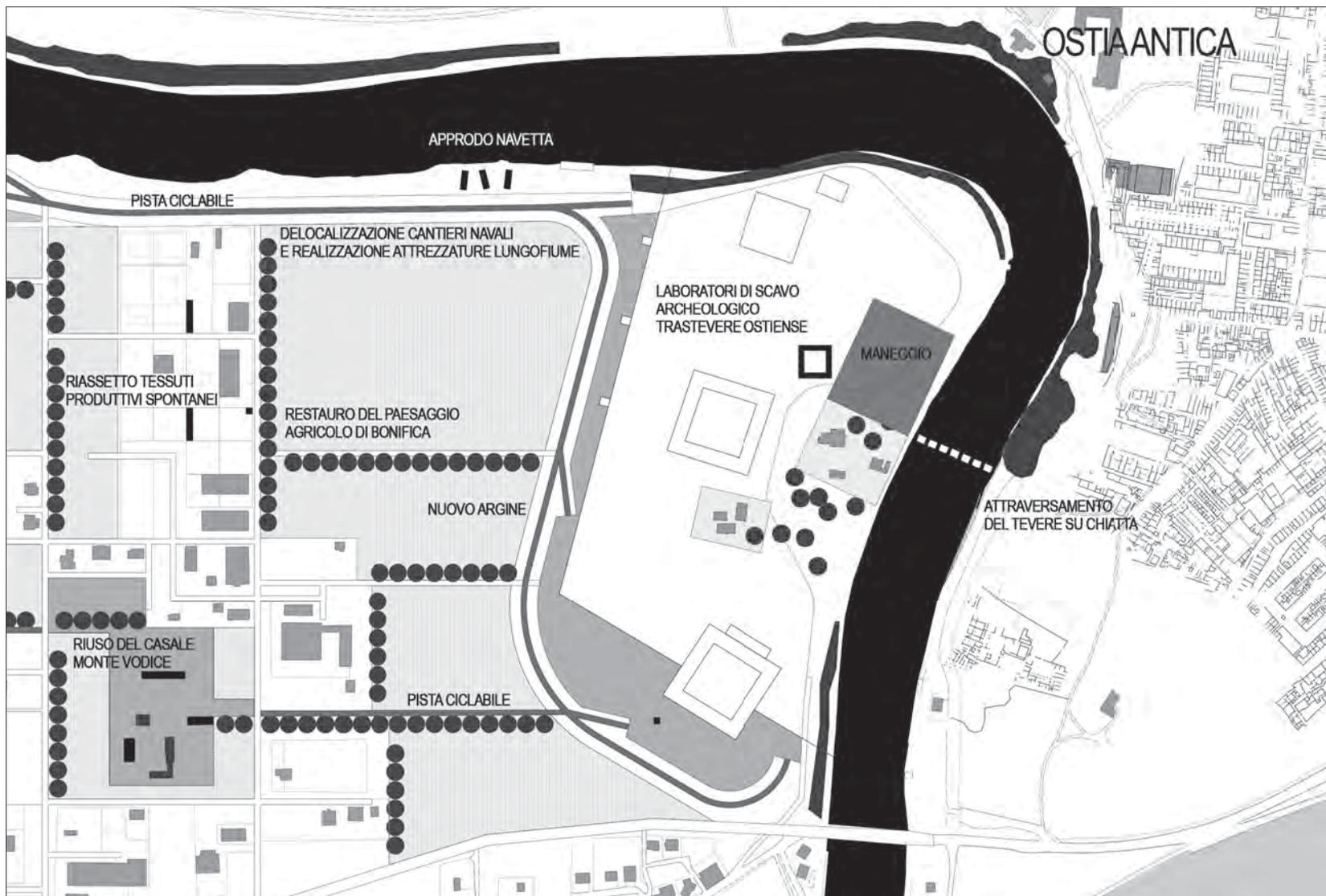
della sua vocazione e fu parzialmente abbandonata o utilizzata per usi impropri. La sua localizzazione e la vicinanza alla necropoli di Portus e all'area archeologica di S. Ippolito ne fanno un elemento baricentrico del Sistema archeologico paesaggistico. Da qui possono partire le visite a Portus e a Ostia Antica, in quest'area può essere previsto un approdo del servizio di navigazione del Tevere. In questo edificio è già presente un piccolo mercato ortofrutticolo delle coltivazioni biologiche che hanno

in parte sostituito i seminativi. L'area è disseminata di reperti, in parte sepolti al di sotto di costruzioni, e la stessa via Flavia che attraversa la necropoli deve trovarsi presso l'edificio.

Queste caratteristiche suggeriscono il riuso della fattoria in Centro servizi del Sistema archeologico, uno spazio polifunzionale per i visitatori, gli agricoltori e le associazioni di cittadini. Il piano di riassetto si estende alle aree limitrofe e ne definisce il sistema di percorsi, le aree di parcheggio

e i collegamenti con il resto del Sistema, come la passerella pedonale sulla Fossa traiana in corrispondenza dell'antico ponte di Matidia.

La polarità del luogo non è sfuggita ai proprietari dei terreni limitrofi, i quali non hanno perso l'occasione per impiantarvi attività redditizie. Il piano di riassetto ne prevede la razionalizzazione conservandone la presenza e la vocazione pubblica.



66. Schema di intervento nell'area del Trastevere ostiense. L'area delle recenti scoperte archeologiche del Trastevere ostiense è occupata da attività sportive, cantieri navali in semiabbandono, attività agricole e manufatti caoticamente giustapposti in un sistema di copresenze casuale, frammentario e disordinato. L'argine rilevato del Tevere, che protegge le aree agricole del tratto nord di Isola

Sacra, ha un andamento che interferisce con la possibilità di effettuare una campagna di scavo su queste aree. Non è quindi possibile inserire questa area nel Sistema archeologico senza ipotizzarne almeno un parziale riassetto. Seguendo il criterio della valorizzazione dell'esistente e non della sua cancellazione, la strategia del Sistema ipotizza uno spostamento dell'argine e

la liberazione delle aree archeologiche, riconfigurando lo spazio delle attività esistenti. È ipotizzato l'inserimento dell'attuale maneggio nel circuito del Sistema, come "stazione di cambio" della rete di ippovie, è già prevista la delocalizzazione dei cantieri navali presso il nuovo porto di Roma a Fiumicino. Rimangono in loco tutte le altre attività esistenti, rivalorizzate dalla

prospettiva della partecipazione al Sistema archeologico paesaggistico. Ne deriva il principio di un laboratorio di scavo archeologico, pensato anche in vista di un percorso formativo e universitario, che potrà convogliare sull'area un gran numero di presenze e visitatori.

DiAP

volumi pubblicati

PRINT / PROGETTI

- 1 Giovanna Donini, Romolo Ottaviani (a cura di)
Allestire l'antico
Un progetto per le Terme di Caracalla
- 2 Alessandra Capuano, Orazio Carpenzano, Fabrizio Toppetti
Il parco e la città
Il territorio storico dell'Appia nel futuro di Roma
- 3 Lucina Caravaggi, Orazio Carpenzano, Alfredo Fioritto, Cristina Imbroglini, Luigi Sorrentino
Ricostruzione e governo del rischio
Piani di Ricostruzione post sisma dei Comuni di Lucoli, Ovindoli, Rocca di Cambio e Rocca di Mezzo (L'Aquila)
- 4 Marta Calzolari, Domizia Mandolesi (a cura di)
Rigenerare Tor Bella Monaca
- 5 Lucina Caravaggi Cinzia Morelli
Paesaggi dell'archeologia invisibile
Il caso del distretto Portuense
- 6 Paola Veronica Dell'Aira, Andrea Grimaldi, Paola Guarini, Filippo Lambertucci (a cura di)
Sottosuoli urbani
La progettazione della "città che scende"
- 7 Alessandra De Cesaris, Domizia Mandolesi
Rigenerare le aree periferiche
Ricerche e progetti per la città contemporanea
- 8 Andrea Bruschi (a cura di)
Portus, Ostia Antica, via Severiana
Il Sistema archeologico paesaggistico della linea di costa di Roma imperiale

PRINT / TEORIE

- 1 Piero Ostilio Rossi
Per la città di Roma
Mario Ridolfi urbanista 1944-1954
- 2 Filippo Lambertucci
Esplorazioni spaziali
- 3 Massimo Zammerini (a cura di)
Il mito del bianco in architettura
- 4 Gianluca Frediani
Quote e orizzonti
Carlo Scarpa e i paesaggi veneti

PRINT / DOTTORATO

- 1 Tiziana Proietti
Ordine e proporzione
Dom Hans van der Laan e l'espressività dello Spazio Architettonico

Finito di stampare nel mese di novembre 2015
presso Industria Grafica Bieffe, Recanati (MC)
per conto delle edizioni Quodlibet.