

TEVERE CAVO

Una infrastruttura di nuova generazione per Roma tra passato e futuro

Progetti della cattedra di Progettazione Architettonica e Urbana Facoltà di Architettura "Sapienza" Università di Roma prof. arch. Antonino Saggio 2012-2016

Tevere cavo

Una infrastruttura di nuova generazione per Roma tra passato e futuro

Progetti della cattedra di Progettazione Architettonica e Urbana
Facoltà di Architettura "Sapienza" Università di Roma
prof. arch. Antonino Saggio
2012-2016

A cura di:
Antonino Saggio e Gaetano De Francesco



www.lulu.com/ITools

Tevere cavo una infrastruttura di nuova generazione per Roma tra passato e futuro. Progetti della cattedra di Progettazione Architettonica e Urbana Facoltà di Architettura "Sapienza" Università di Roma prof. arch. Antonino Saggio

A cura di: Antonino Saggio e Gaetano De Francesco

Seconda edizione giugno 2016

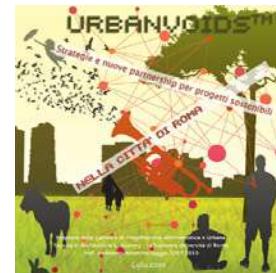
ISBN: 978-1-326-64070-5

Editore Lulu.com: Raleigh, USA

Il lavoro si avvale del finanziamento a Gaetano De Francesco per i progetti Avvio alla Ricerca Anno 2014 dell'Università «Sapienza».

Alle attività progettuali e di ricerca hanno partecipato in qualità di assistenti alla didattica i dottorandi Rosetta Angelini, Matteo Baldissara, Gaetano De Francesco e alla redazione delle proposte progettuali numerosi dottorandi del Dottorato di ricerca in Architettura - Teorie e Progetto Dipartimento di Architettura e Progetto via Gramsci 53, 00196, Roma Facoltà di Architettura "Sapienza" Università di Roma.

Progetto tevere cavo: <http://www.arc1.uniroma1.it/saggio/tevere-cavo/>



Indice

Tevere cavo: il testo manifesto <i>di Antonino Saggio</i>	6
Lungofiumi del mondo quali occasioni di rilancio urbano <i>di Gaetano De Francesco</i>	20
“Sempre così aggirando e voltandosi”: strategie per la permeabilità del suolo e del ciclo delle acque <i>di Rosetta Angelini</i>	36
Tevere cavo 2024 <i>di Antonino Saggio</i>	46
Tevere nord Saxa Rubra	52
Ex.[PO] Nuovo ponte alle fornaci di Castel Giubileo <i>di Liborio Sforza</i>	54
LOGICA - ECO - LOGICA <i>di Matteo Benucci, Carmelo Radeglia, Alessandro Rosa</i>	58
SHARE.IT <i>di Caterina Marconi</i>	60
Paesaggio d'arte contemporanea <i>di Diana Zimmermann</i>	64
Green loop <i>di Ulrich Sieder</i>	66
Campus verde <i>di Silvia Primavera</i>	68
TeC <i>di Laura Gangemi</i>	70
Isole di soccorso <i>di Martina Dedda, Elnaz Ghazi, Valentina Nunnari</i>	74
Rolling stones <i>di Angelica Sansonetti</i>	76
P.e.r. FLAMINIO <i>di Federica Tassetti</i>	80
L.A.S.T.R.A. <i>di Francesco Vantaggiato</i>	84
Communication bridge <i>di Valerio Perma</i>	88

Il villaggio e l'ansa olimpica	92
Park [ing] <i>di Valerio Galeone</i>	94
E-motion system <i>di Luca Bregni, Antonio De Rosa</i>	98
Jump-it <i>di Alessandro Perosillo</i>	102
TM LAB <i>di Francesco Risita</i>	104
Scout center <i>di Savina Leggieri</i>	106
Green papery <i>di Alessandra Lione</i>	108
Inkademy <i>di Valerio Vincioni</i>	110
L.A.B. Local activity of business <i>di Alessio Petecchia</i>	112
Exile on main street <i>di Arianna Gori</i>	114
WalkwayParasite <i>di Monica Napoli</i>	116
Blog village <i>di Michele Spano</i>	118
Ristor@Nervi <i>di Valentina Spedicato</i>	120
On air, on line, on site <i>di Simona Ricchio</i>	122
Free from doping <i>di Ernesto Liloia</i>	124
Contro lo spreco <i>di Francesca Orunesu</i>	126
Evento di architettura architettura di eventi <i>di Simona Raimondi</i>	128
Green Cisv <i>di Tiziano Tamburri</i>	130
Dream's factory <i>di Marco Lucci</i>	132

Crisalide <i>di Gabriele Stancato</i>	134
Cupole sostenibili <i>di András Csiki, Martin Hoeck</i>	136
Il Foro italico e Prati	138
Roma città d'acqua <i>di Gaetano De Francesco</i>	140
Side by Side <i>di Livia Cavallo, Silvia Di Marco, Giuseppina Rubino</i>	148
ZED <i>di Chiara Perfetti</i>	152
TTC Table tennis centre <i>di Giuseppe D'Emilio</i>	156
Overflow <i>di Gabriele Stancato</i>	160
Water playground <i>di Michela Falcone</i>	164
InFormazione <i>di Eride Caramia, Domenico Ferrara, Carla Molinari, Leopoldo Russo Ceccotti</i>	168
Green watermill <i>di Manuela Seu, Daniele Tortora</i>	170
A.R.Te Architecture Rehabilitation Technology <i>di Alessandro Perosillo, Silvia Primavera, Michele Spano</i>	172
Smart plat <i>di Giuliana D'Amore</i>	174
STREEnga + VETTORE <i>di Sebastiano Marini, Nicola Pennacchiotti, Francesca Orunesu, Antonietta Valente</i>	176
Bike city <i>di Golnaz Ebrahimi</i>	178
Synchroni-city <i>di Selenia Marinelli, Giorgio Scrocchia, Gabriele Stancato</i>	180
Il metodo Tevere cavo <i>di Matteo Baldissara</i>	182
Riferimenti bibliografici e sitografia	186





Roma città d'acqua

di Gaetano De Francesco

Fin dall'antichità i fiumi hanno rappresentato uno dei principali vettori di sviluppo degli insediamenti umani. Le conurbazioni urbane delle principali città sono state erette sulle sponde dei fiumi, condizionate dalla loro morfologia. I popoli vi si stabilivano poiché nutriti dai corsi d'acqua. Essi furono i luoghi del mito, da Oriente a Occidente, e i campi di battaglia durante la storia millenaria, ricoprendo un ruolo strategico nella conquista e nel controllo del territorio. *“L'Egitto è il dono del Nilo”*, scrisse Erodoto.

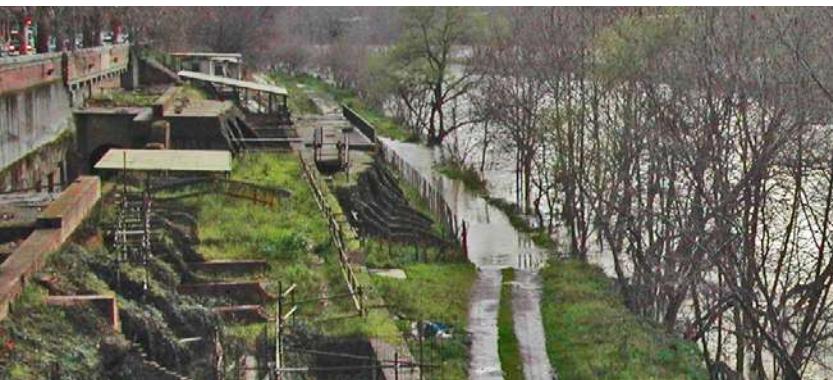
Dalle foci i popoli risalivano i fiumi per esplorare nuove terre, spesso da sottomettere. I generali di Augusto nella campagna in Germania, percorsero più volte l'Elba costruendo ad ogni avanzamento i castra militari. Tempo dopo i Galli *“ad appena undici miglia dalla città [di Roma], là dove il fiume Allia, scendendo dai monti Crustumini in una gola profonda, si getta nel Tevere poco sotto la strada”* (Tito Livio, *Ab Urbe condita* libri V, 37-38) sconfissero i romani per poi conquistare l'odierna capitale. I normanni, insediatisi negli estuari del Reno, con i loro dakkar ne risalivano le valli sorprendendo le popolazioni dell'entroterra. Addirittura essi giunsero a Pisa attraverso l'Arno. Dal Baltico al Mar Nero o al Caspio, i mercanti seguivano le vie fluviali del Neva, del Volchov, del Dnepr e del Volga per giungere nelle terre

Piena del 1951 fotografata dal ponte dei Fiorentini, Roma, 1951 (foto di Vincenzo Liberini, raccolta Roma Sparita)

lontane ove smerciare pellicce, armi, schiavi, e acquistare sete e spezie. Lungo le rive approdi, porticcioli, empori e depositi rappresentavano i principali nodi di scambio di materie prime e servizi mentre i presidi militari erano le strutture indispensabili per il governo del territorio. Ad essi si alternavano da una parte i luoghi del riposo dai lunghi viaggi, i luoghi dello svago e dall'altra le strutture produttive e per la gestione delle acque. Spiagge, osterie e bordelli si dispiegavano lungo gli argini, seguiti da mulini, dighe e canali.

Queste vie d'acqua rappresentavano delle vere e proprie infrastrutture, oggi diremmo urbane e extraurbane per il trasporto di merci e persone. Anche nell'era moderna i fiumi ebbero un ruolo fondamentale. Nella civiltà manifatturiera ampie aree industriali si organizzarono sulle rive dei fiumi che venivano usati come infrastrutture di trasporto e allo stesso tempo come ricettacolo degli scarti della produzione.

Oggi molte di quelle aree sono state dismesse e abbandonate, chiaro risultato di un passaggio alla città dell'informazione, e attendono di essere rigenerate.



Al contrario di quanto si possa pensare il paesaggio romano, fin dalla sua nascita, fu un paesaggio tipicamente fluviale.

Ce lo racconta Maria Margarita Segarra Lagunes. nel volume *Il Tevere e Roma. Storia di una simbiosi*, Ganghery Editore, 2004. Solo in tempi recenti, con la modernità, il rapporto tra città e fiume è venuto meno.

Il Tevere venne utilizzato come via di comunicazione sin dai tempi più antichi. Imbarcazioni di ogni tipo solcarono le sue acque trasportando gran parte dei materiali con cui si costruì la Roma imperiale. Fin dall'epoca romana, dal periferico quartiere della Magliana fino al centro urbano si estendeva un lunghissimo porto fluviale attrezzato con banchine, magazzini e moli di ormeggio.

Il porto Tiberino, al Foro Boario, nei pressi dell'attuale isola Tiberina, rappresentava il sistema terminale degli scambi marittimi, sostituito durante il II secolo d.C dal porto dell'Emporio, i cui resti sono tutt'oggi visibili lungo il ponte Sublicio. Strutture per la conservazione delle merci, in particolare i magazzini annonari, caratterizzavano la pianura del Testaccio, destinata ad accogliere le mercanzie che rifornivano Roma. All'entrata in funzione dei grandi porti di Claudio e Traiano di Ostia, il porto dell'Emporio fu ridotto ad un semplice deposito di materiali, principalmente i marmi che diedero il nome alla ripa e alla via, e le anfore usate e rottamate che diedero vita alla collina artificiale del monte Testaccio. Fu così che sul lato opposto, il tratto che andava dall'antica porta

Resti del porto dell'Emporio nei pressi di ponte Sublicio, Roma (foto di Wikipedia)



Gaspar van Wittel, Veduta di Roma con il Tevere al porto di Ripetta, VIII Sec (Collezione P. Campilli, Roma)

Portuensis fino all'antico ponte Sublicio, venne favorita la sponda trasteverina, anche conosciuta come la riva dei pellegrini, dove quest'ultimi approdavano per far visita alla tomba di San Pietro. Nel X secolo, compromessa la navigabilità del suddetto tratto, a causa della costruzione dei molini galleggianti – le strutture per la produzione e la lavorazione del cibo che caratterizzarono il paesaggio tiberino fino alla fine dell'800 come testimoniano le foto di Gustave Eugène – si potenziò più a valle, verso Porta Portese, il porto di Ripa Grande per l'attracco delle grandi imbarcazioni provenienti dal Mare e il porto di Ripetta per i traffici provenienti dal centro Italia, in particolare dalle Marche e dall'Umbria.

Non è difficile immaginare un paesaggio fluviale "vivo", dinamico, movimentato dalle continue manovre dei grandi velieri e delle piccole chiatte e immaginare

l'incessante via vai di imbarcazioni che tessevano le loro rotte. Strutture specializzate per le diverse merci e materie prime si alternavano sulle rive del Tevere. Non mancavano torri per il controllo delle acque, empori, fari e gru per il movimento di merci e arsenali per la costruzione, il ricovero e la manutenzione delle navi.

Willem van Nieuwlandt ritrae nel 500 l'arsenale pontificio, ancora oggi presente a Porta Portese, dove le navi della cristianità venivano varate. Gaspar van Wittel raffigura nel Seicento un paesaggio fluviale, quello romano, in cui vi è una commistione di attività e di usi. In una delle sue incisioni il porto di Ripetta si configura come un belvedere che affaccia sul Tevere, una vera e propria piazza urbana, le cui gradinate dolci discendono verso l'acqua per diventare poi banchina di attracco delle imbarcazioni. Sulla riva opposta invece i bagnanti si rinfres-

cano allegramente nelle acque del fiume. Franz Ludwig Catel ritrae nel 1801 l'osteria di Anglada a Ripa Grande.

Si comprende chiaramente come all'uso infrastrutturale e produttivo si affiancano attività per il tempo libero e ricreative. Il Tevere si configurava come un catalizzatore di attività, un'infrastruttura multifunzionale.

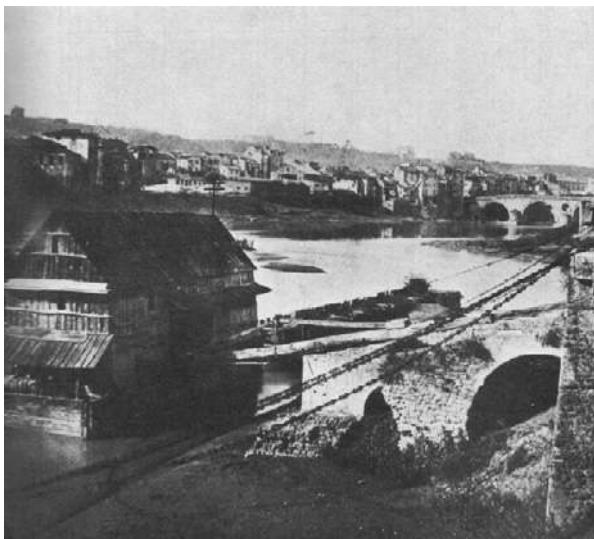
Ettore Roesler Franz negli acquerelli della serie Roma scomparsa ne dà un'interpretazione quasi bucolica in cui

il rapporto dell'uomo e della città con il fiume è un rapporto di simbiosi, un rapporto organico. Il fiume è un fiume da navigare, i cui flussi aiutano l'uomo nella produzione di energia, le cui ricchezze ittiche lo nutrono, le cui acque lo rinfrescano nei giorni di riposo.

Durante il XIX secolo l'industrializzazione generò un nuovo paesaggio fluviale. Sull'ansa del Tevere, nel quartiere Ostiense, grazie anche allo sviluppo della ferrovia sorgevano le prime fornaci e le grandi industrie manifatturiere, oggi reperti di archeologia industriale, sovente in stato degrado e abbandono e in attesa di recupero (ex mattatoio, ex Leo, Gazometro, ex Mira Lanza, la Centrale

Ettore Roesler Franz, Il Porto di Ripetta verso Ponente, Acquerello su carta, 1880 (serie Roma sparita)





Mola attraccata a Ponte Rotto sul Tevere, Roma, 1870 (foto di Gustave Eugène Chauffourier, raccolta Roma Sparita)

termoelettrica Montemartini). Strutture e imbarcazioni in legno vennero affiancate da carpenterie metalliche e in calcestruzzo dando vita a un paesaggio fluviale tipicamente industriale.

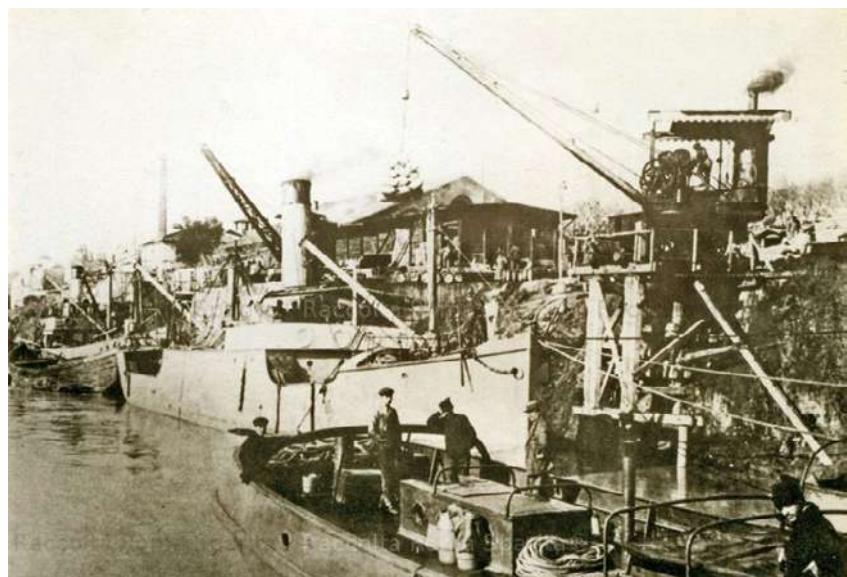
I traffici fluviali sul Tevere continuarono fino ai primi anni del '900 durante i quali il Porto di Ripa Grande e di Ripetta, come raccontano le fotografie di Aldo Giacomo Segre, erano ancora attivi.

Ma di lì a poco l'edificazione dei muraglioni, da una parte, lo sviluppo della ferrovia dall'altra, ne avrebbero decretato la fine. Le rovinose piene che arrivavano da via Flaminia dove il fiume, a valle dell'ultima confluenza con l'Aniene, esondava sui territori golenali, incontrando costruzioni e ponti che lo ostacolavano e incanalandosi

attraverso vie e piazze, mettevano continuamente in ginocchio l'Urbe. Fu così che nel 1876 iniziò il cantiere dei muraglioni, durato circa 25 anni.

L'industrializzazione da un lato, il ruolo emergente della tecnica e l'accelerata urbanizzazione dall'altro, portarono alla scissione tra fiume e città. La costruzione dei muraglioni per il contenimento del Tevere e delle sue esondazioni, secondo un'idea di dominazione della natura, relegarono il fiume ad essere unicamente un collettore di liquami a cielo aperto in cui riversare gli scarichi delle strutture manifatturiere e dell'intera città. Certamente non si può dire che precedentemente non vi sia stata un'azione antropica di sfruttamento del fiume, ma allo stesso tempo l'uomo, conscio della sua forza distruttrice,

Porto di Ripa Grande, Roma, 1906 (foto di Aldo Giacomo Segre, raccolta Roma Sparita)



conviveva con i suoi cicli naturali, li temeva e sapeva di non potersi opporre. L'utilizzazione del fiume avveniva nella coscienza delle condizioni di rischio e al di fuori di una logica di controllo totale. Con l'avvento della tecnica e la totale fiducia nella razionalità si pensò invece di poter dominare la natura, di opporvisi senza conseguenze (ricordiamo che siamo negli anni in cui l'ingegnere-inventore assume un certo rilievo). Il Tevere viene così compartimentato, isolato dagli agglomerati circostanti e dal metabolismo urbano. Con l'avvento della mobilità su gomma nell'immediato dopoguerra il Tevere perse definitivamente il suo ruolo infrastrutturale. Le sue rive sono divenute nel tempo i luoghi dell'abusivismo e dell'abbandono, della marginalità e del degrado. Fiumaroli e tribù della tintarella romana furono probabilmente gli ultimi usufruttori del "Biondo Tevere" in ambito urbano, come racconta Riccardo Mariani (*Sulle rive del Tevere*, Pieraldo Editore 1980), se non si tiene conto degli emarginati che oggi ne abitano le sponde.

Ora, sicuramente i muraglioni, unitamente alle molteplici opere idrauliche lungo l'intero corso del fiume, per circa un secolo hanno evitato le disastrose piene del passato ma allo stesso tempo cancellato il paesaggio fluviale romano generando forti criticità dal punto di vista urbano oltre che ambientale, tutt'ora irrisolte.

All'esclusione dei margini fluviali dal sistema città, con tutte le conseguenze che ne derivano, ad una gestione innaturale dei flussi idrici che hanno perso totalmente la loro normale condizione di esondare nelle pianure alluvionali, al problema del loro inquinamento causato dallo scarico dei liquami nel corso del fiume, oggi si somma la crisi contemporanea dei mutamenti climatici.

Precipitazioni meteoriche, sempre più frequenti e intense in un arco di tempo limitato, causano assidui fenomeni alluvionali, che compromettono quotidianamente spazi e reti della mobilità dimostrando il fallimento del progetto dei muraglioni in una strategia di pianificazione a lungo termine. Negli ultimi anni, infatti, il Tevere, durante i fenomeni temporaleschi, si ingrossa sempre maggiormente insieme ai suoi affluenti, sembra ribellarsi alla sua attuale condizione, quasi a voler manifestare la sua presenza e contrapporre la sua potenza distruttrice alla fragilità della città contemporanea. Interi comparti urbani vengono continuamente inondati con ripercussioni catastrofiche sull'abitato e sull'intero patrimonio urbano, creando ingenti danni in termini economici e aggravando uno scenario già fortemente drammatico in cui l'emergenza del dissesto idrogeologico rappresenta uno dei principali fattori di rischio della città contemporanea che, operando illimitatamente la sua espansione, divora superfici agricole e aree naturali nei pressi dei comparti urbani e al loro interno.

Ora, la crisi dell'emergenza idrica può rappresentare un'occasione per ripensare il ruolo del Tevere e immaginare una visione di città, una vocazione, un progetto di largo respiro per Roma, una visione integrata in grado di proporre nuovi scenari urbani che non solo affrontino le cause delle differenti emergenze, ma che determinino lo sviluppo della città nei suoi molteplici aspetti.

Tuffi nel Tevere dal muraglione del Porto Fluviale, oggi Scalo del Pinedo, Roma, 1921 (Archivio Paolo Lanzi - Società Romana di Nuoto, raccolta Roma Sparita)

