

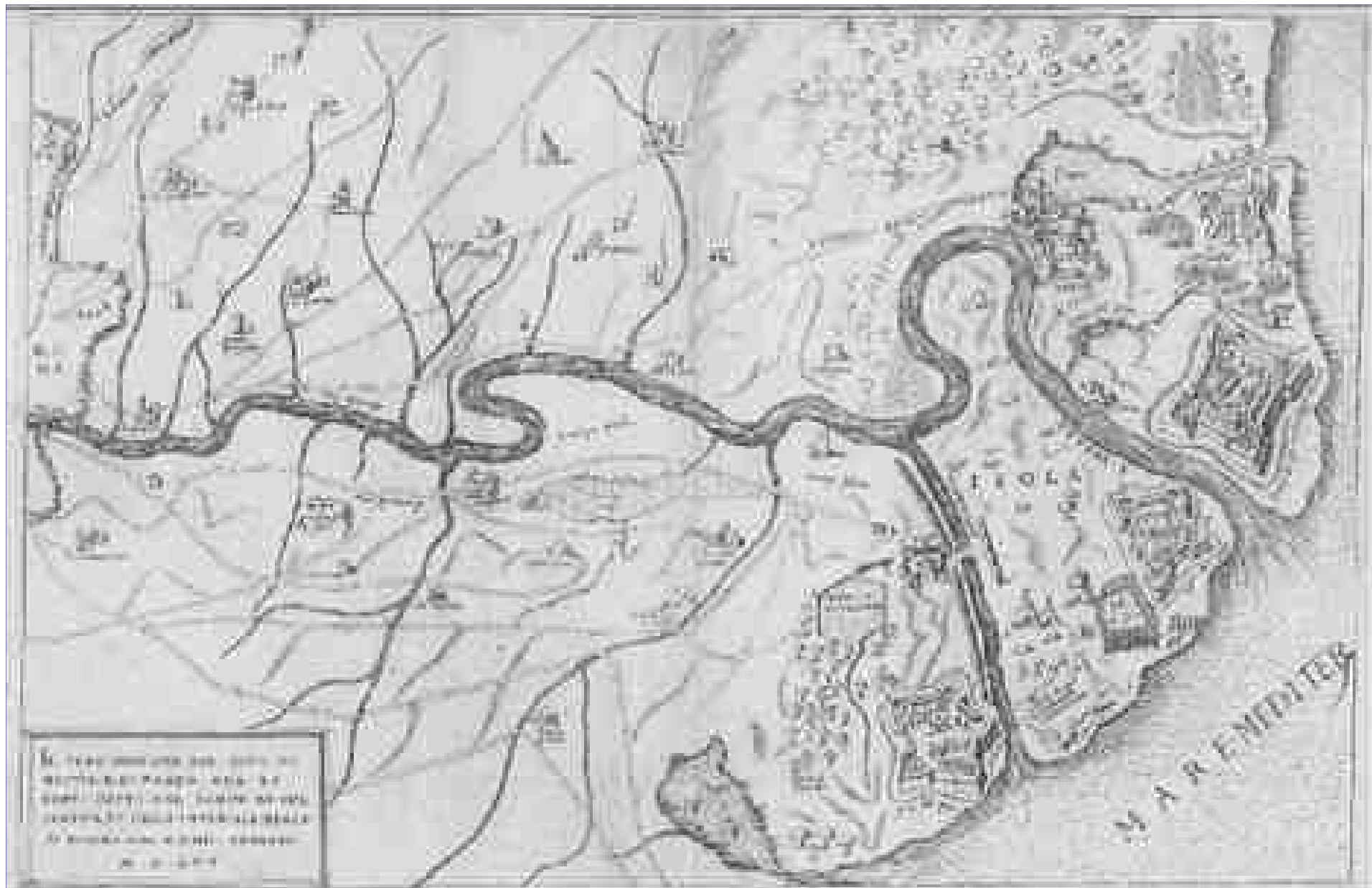


**Il Tevere tra Roma e il mare.  
Un progetto di paesaggio come “contratto di fiume”?**

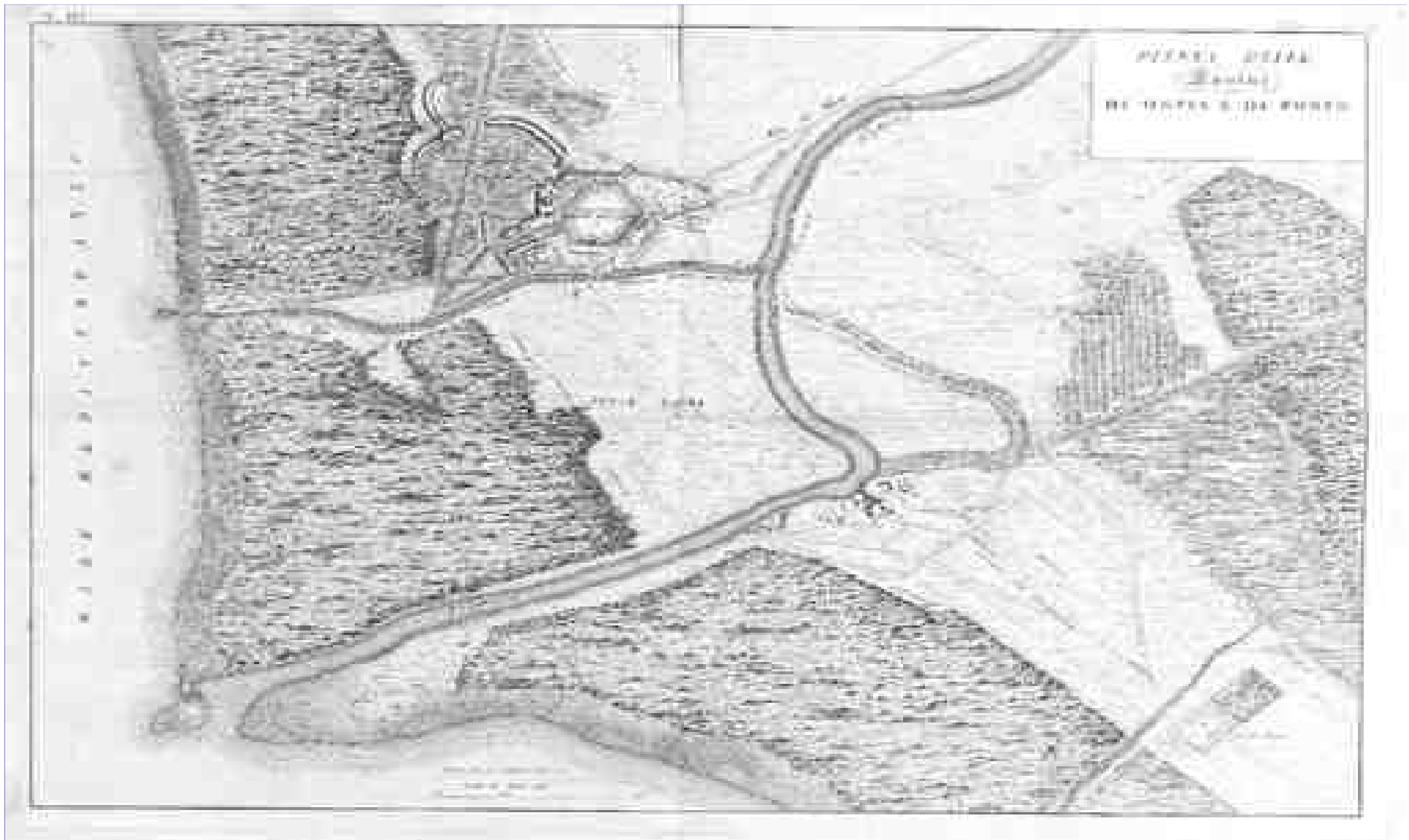
**Bruno Cignini\*, Romano Maria Dellisanti\*, Lucio Giecillo\*\*, Anna Laura Palazzo\*\***

**\* Comune di Roma – Dipartimento Politiche Ambientali e del Verde Urbano**

**\*\* Università Roma Tre – Dipartimento di Studi urbani**



**Anonimo, *Il vero disegno del sito di Hostia e di Porto con li forti fatti dal campo di sua Santita et delli imperiali quali si resero adi XXIII gennaro M.D.L.VII.***



**Luigi Canina, *Pianta della zona di Ostia e di Porto con evidenziate le zone archeologiche*. Stampa a corredo dell'opera: "Sui due rami tiberini di Fiumicino e di Ostia e sui porti di Claudio e Trajano, osservazioni di Giovanni Battista Rasi. Roma, 1830.**

## **Perché un progetto di paesaggio**

La presenza di un soggetto radicato nel territorio – la Riserva del Litorale romano - con ampio mandato di pianificazione e di coordinamento delle diverse istanze, costituisce un elemento fondamentale per un “progetto di paesaggio” coordinato dalla presenza del fiume (assetti e processi) con il coinvolgimento di altri soggetti ai fini di una piena valorizzazione delle risorse in gioco.

### **I valori e le risorse**

- Caratteristiche naturali e paesaggistiche
- Trame agricole della bonifica (Isola Sacra, Dragona)
- Tracce storiche e archeologiche
- Tradizione della pesca e della nautica

### **I rischi**

- Pressione insediativa
- Erosione della costa
- Esondazione del Tevere
- Rottura della continuità ecologica
- Scarsa percezione del fiume e dei suoi “paesaggi”

### **Obiettivi comuni**

- Difesa del suolo e messa in sicurezza del territorio
- Salvaguardia dei valori naturali e paesaggistici
- Riduzione del consumo di suolo e miglioramento della qualità ambientale

## Le dinamiche in corso

### ESISTENTE E PIANIFICATO:

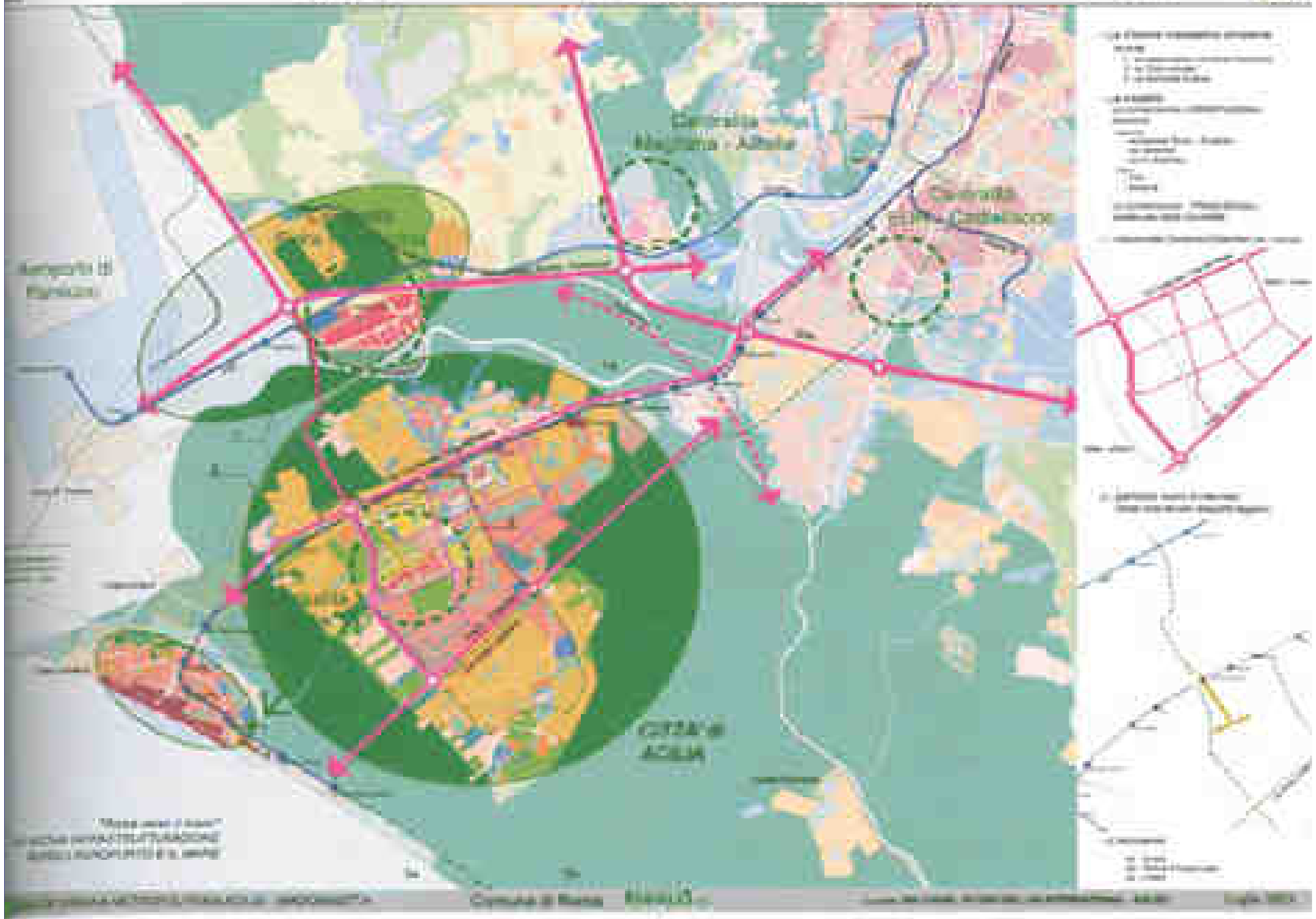
- Viabilità esistente
- Nodo di viabilità -nuovo Ponte di Dragona
- Complanari Roma-Fiumicino
- Linea del ferro
- Gronda ferroviaria merci prevista dal PRG di Roma
- A Stazione merci Maccarese
- B Stazione merci Ponte Galeria
- 1 Area industriale e logistica di Malagrotta
- 2 Piattaforma logistica prevista dal PRG Fiumicino

- 3 Cargo City aeroporto Leonardo da Vinci
- 4 Logistica Fiumicino
- 5 Commerciti Ponte Galeria

### NUOVE PROPOSTE DELL'ASSOCIAZIONE:

- ↔ Viabilità
- Svincolo sulla Roma-Civitavecchia
- Nuovo scalo merci
- Prolungamento ferrovia
- ⋯ Ambito per nuove attività logistiche





"Area di P.A."  
P.L.C. INFRASTRUTTURE  
E S.P.A.

# Lyon. Parc des Berges du Rhone



**10 ettari di parco**  
**5 km di sviluppo**  
**44,1 Meuro di investimenti di cui 32,1**  
**finanziati dal Grand Lyon**



**Lyon. Parc de Gerland**  
La prima fase di realizzazione su 20 ettari si è conclusa nel luglio 2000.



**Nella versione definitiva il Parco occuperà 80 ha incorporando al proprio interno:  
lo Stadio;  
il Palazzo dello Sport  
la Piana dei giochi.**

Mairie d'Annecy - Commission d'urbanisme  
1000 - Service Urbanisme Public pour la réalisation  
de plans de zonage - Direction des Espaces Verts  
pour la ville  
Mairie d'Annecy - Service Urbanisme  
1000 - Service des Espaces Verts  
pour la ville - Direction des Espaces Verts  
pour la ville

LA MEGAPHORBIAIE ET LA MAISON DES FLEURS







La originaria tessitura della bonifica ha conosciuto continue sovrascritture che ne hanno completamente stravolto razionalità ed assetti. Basti pensare alle reti dei canali di scolo e di irrigazione, generalmente tombinati o, quando ancora a pelo libero, del tutto espropriati di ogni funzione utilitaria.

Completamenti “diffusi” e iniziative “concentrate” rinviano all’urgenza di una governance di processo che sappia indirizzare le risorse economiche in gioco non soltanto a mitigare gli effetti dei nuovi carichi urbanistici, ma anche a far fronte a un deficit pregresso in termini di sostenibilità e qualità urbana.

**Paesaggi del delta**

## Le ragioni del presente

La messa a fuoco di vocazioni e potenzialità "condivise" dalle strumentazioni in essere (la salvaguardia di lembi residuali di naturalità insospettata utili per attivare connessioni ecologiche tra Roma e il mare, la tutela delle trame agricole della bonifica novecentesca, la valorizzazione delle risorse archeologiche) non può prescindere da una considerazione specifica delle attitudini e aspettative di accessibilità, sostenibilità e partecipazione alle scelte da parte della cittadinanza legate al tempo presente, che riguardano diverse scale e distinte categorie di cittadini e utenti.

- la valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale come intelaiatura portante dell'intera struttura insediativa;
- la razionalizzazione dell'accessibilità mediante un'offerta distinta tra mobilità veloce e mobilità lenta;
- la riqualificazione del tessuto insediativo con innesti di funzioni di prossimità e urbane;
- l'integrazione funzionale all'interno di un territorio di riferimento più vasto su base policentrica;
- la razionalizzazione dell'offerta del sistema delle imprese locali, legate al comparto della nautica, al vivaismo, alla produzione agricola.













La struttura disporrà di 1445 posti barca, di cui più di 400 saranno rivolti ad imbarcazioni superiori ai 15 metri e più di 700 ad imbarcazioni superiori ai 18 metri. Ad essa è associato un cantiere navale.

## IL PROGETTO DEL PORTO TURISTICO DI ISOLA SACRA

**Opere a terra – Opere a mare**  
**Superficie ettari**

Opere a mare – specchio acqueo  
protetto 71 77

Opere a terra 32 27

**superfici edifici mq**

Superficie edifici privati (slp) 40.531

Superficie cantieri 10.388

Superficie box- auto 14.007

Superficie attrezzature collettive 2.675

**superfici parcheggi mq**

Parcheggi a raso 22.820

Parcheggi a livello strada 100

Parcheggi interrati 50.990

**superfici a verde**

Aree a verde totale 76.578





## I racconti del Tevere

I molteplici racconti del Tevere nelle dominanti della storia e della natura suggeriscono di proporre al vasto pubblico un progetto di allestimento museale su scala territoriale – un “Museo diffuso” lungo il fiume - con postazioni specifiche in luoghi strategici che consentano la rivisitazione delle sue varie “utilità” come teatro e vettore fondamentale di culture, economie ed ecologie differenziate nello spazio e nel tempo.

I temi selezionati:

- Miti, memorie e iconografie del fiume.
- La natura nella storia: paesaggi fluviali del passato e del presente.
- L’ambiente naturale lungo il fiume: biodiversità degli spazi naturali.
- Il Tevere navigato: economie urbane e rurali in età moderna.
- Il Tevere navigabile: saperi tecnici e regimazioni idriche.
- “Roma al mare!”: immagini e immaginari per la città e il fiume.

Copia dell’affresco della Galleria delle Carte geografiche in Vaticano rappresentante il *Patrimonium S. Petri* (particolare). Tra Porto e Ostia, si evidenzia l’area della necropoli dell’Isola Sacra (I - III secolo d.C.)

## Miti, memorie e iconografie del fiume



1575. *Veduta prospettica dei porti ostiensi di Claudio e Traiano, "ricostruiti nel loro pristino stato"* da Étienne Dupérac (1534 ca.-1604).

## **La natura nella storia. Permanenze, mutamenti**

**Fino all'alluvione del 1557, il Tevere, dopo aver descritto un ampio meandro, lambiva il lato settentrionale dell'antica Ostia, e si immetteva nel mare poco dopo.**

**Lo straripamento dovuto all'alluvione tagliò fuori il meandro, che aveva giustificato la presenza degli insediamenti più antichi, del Borgo medievale e del Castello di Giulio II.**

**Il cambio di percorso fece aumentare la velocità della corrente del fiume e la capacità di trasporto dei sedimenti.**

**Il lungo processo di accumulazione dei detriti, in atto da millenni, subì una sensibile accelerazione, allontanando rapidamente la linea di costa.**



**Attualmente, in una situazione di sostanziale equilibrio, il mare dista circa quattro chilometri dai resti antichi.**

**La foto aerea mostra molto chiaramente il meandro del Tevere prima della alluvione del 1557 e l'antica linea di costa (a sinistra in basso), con i progressivi avanzamenti contrassegnati dalla successione dei cordoni dunali.**

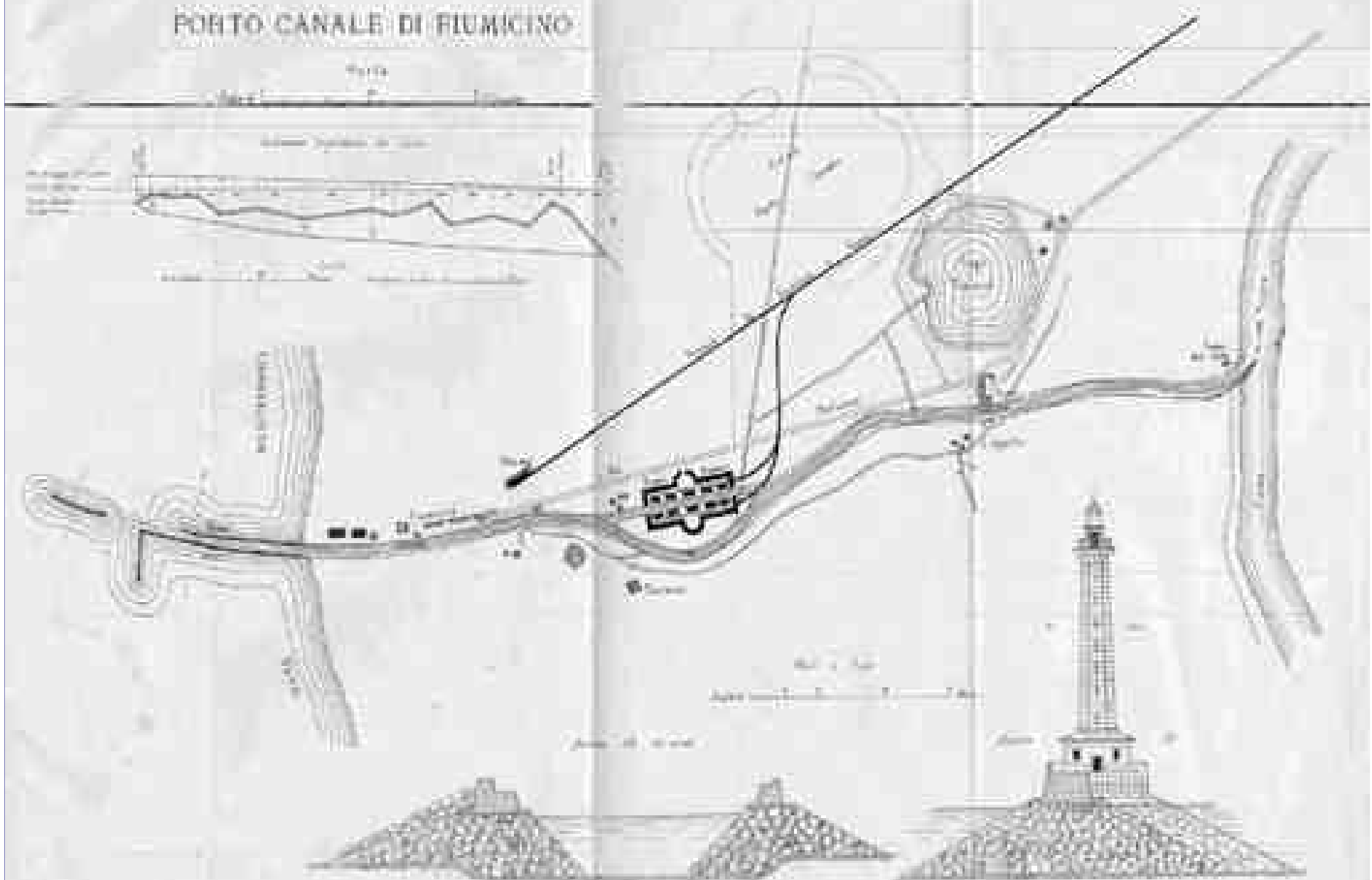
# Il Tevere navigato e navigabile



1744. Pianta del corso del Tevere e sue adiacenze da Roma ad Ostia, incisa da C. Nolli (cm 80 x 56).

ASR, *Disegni e mappe*, Extravagantes, cart. C, n. 34/I

## Il Tevere navigato e navigabile



Francesco Oberholtzer, Progetto di massima per la sistemazione del porto-canale di Fiumicino, Roma, Tipografia dei fratelli Pallotta, 1878.

# **“Roma al mare!”: immagini e immaginari per la città e il fiume**



**Progetto Luiggi-Coari per l'idroscalo di Ostia, 1933.**