

DiAP 21.1/1.2.2013



IL WATERFRONT

Dina Nencini
Massimiliano Amati
Claudio De Angelis
Maria Clara Ghia

Maurizio Alecci
Massimiliano Amati
Francesca Barone
Andrea Bruschi
Alessandra Capanna
Francesca R. Castelli
Cristiana Costanzo
Claudio De Angelis
Roberto Filippetti
Domenico Fogaroli
Maria Clara Ghia
Paola Guarini
Lina Malfona
Flavio Mangione
Dina Nencini
Giambattista Reale
Gaia Rengo
Gianpaola Spirito
Vincenzo Tattolo
Alessia Vitali

Dipartimento di Architettura e Progetto **DiAP**

Dottorato di Ricerca in Architettura e Costruzione_Spazio e Società
Dottorato di Ricerca Architettura_Teorie e Progetto
Dottorato di Ricerca in Progettazione e Gestione dell'Ambiente e del Paesaggio

coordinatore Giuseppe Strappa
coordinatore Antonino Saggio
coordinatore Achille M. Ippolito

Workshop

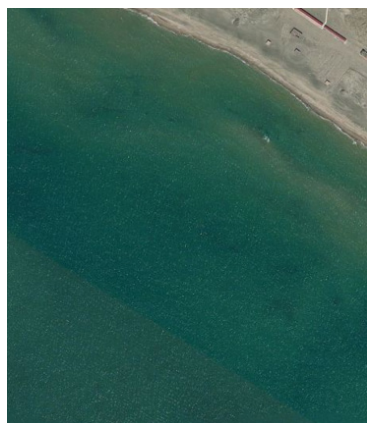
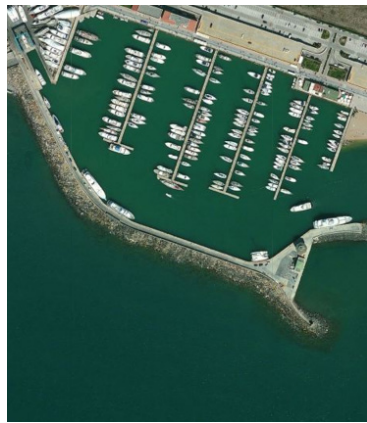
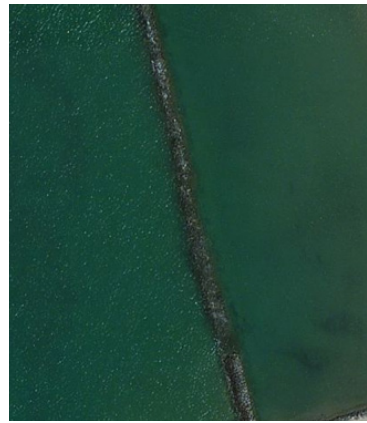
ROMA E IL MARE. VISIONI NEL TERRITORIO DELLA **CODA DELLA COMETA**

Gruppo di ricerca

Piero Ostilio Rossi (responsabile della ricerca)

Andrea Bruschi
Orazio Carpenzano (coordinatore del workshop)
Francesca Romana Castelli
Fabio Di Carlo
Roberto Secchi

Claudio De Angelis (assegnista di ricerca)
Lina Malfona (assegnista di ricerca)
Giambattista Reale (assegnista di ricerca)
Cristiana Costanzo (borsista)
Roberto Filippetti (borsista)
Maria Clara Ghia (borsista)
Armando Iacovantuono (borsista)





ROMA E IL MARE

Visioni nei territori della **Coda della Cometa**

IL WATERFRONT

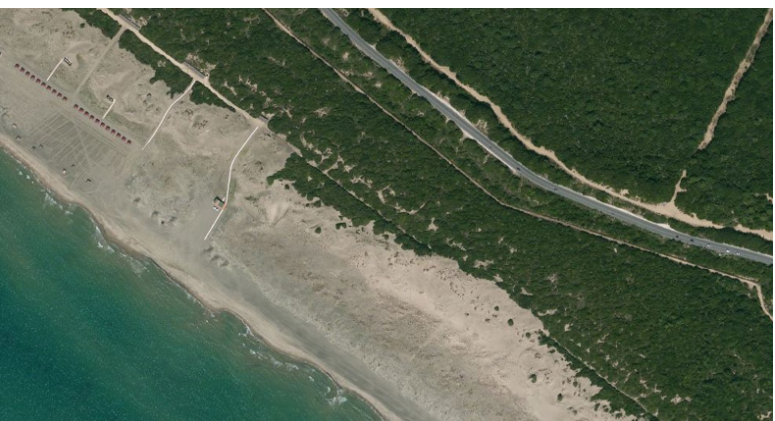
Dina Nencini_Massimiliano Amati_Claudio De Angelis
Maria Clara Ghia



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. Nella maggior parte dei casi, anche i più recenti il waterfront è un'area urbana vasta nella quale è ubicato il porto che è oggetto di dismissioni consistenti in conseguenza soprattutto delle profonde trasformazioni che dagli anni Settanta in poi ha subito il trasporto navale. Queste aree assumono dunque il ruolo di propulsori di innovazione nonché di catalizzatori e nuove centralità. 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. Se nella maggior parte dei casi anche nazionali, come Trieste o Napoli, la questione del waterfront riguarda soprattutto la dismissione di aree e la delocalizzazione di funzioni di trasporto navale in aree periferiche, nel caso di Ostia e Fiumicino la questione coinvolge il sistema territoriale identificato dai porti di Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta.



Dai piani di assetto territoriale e dai piani regolatori portuali emerge l'importanza di un sistema infrastrutturale viabilistico e di trasporto ancora non pienamente realizzato che supporti soprattutto i due nodi intermodali rappresentati dal nuovo porto di Fiumicino e dall'Hub aeroportuale. La precisazione di tale sistema territoriale rappresenta il primo ambito di riflessione necessario alla definizione progettuale del waterfront di Roma.

foto aeree sul tratto di costa interessato dal progetto del waterfront: in evidenza la varietà degli ambiti fisici su cui si dovrà intervenire.



progetto waterfront

A questo punto il primo interrogativo da porsi riguarda la capacità dell'area lungomare di "sostenere" il **ruolo di porto/porta** oltre che quello di nodo di scambio dei trasporti mare/terra/cielo, e contemporaneamente di continuare ad assecondare anche la vocazione dell'insediamento urbano preesistente nel quale da un lato lo stanziamento di Ostia e le spiagge, e soprattutto la forte presenza ambientale naturalistica richiedono interventi puntuali di sostegno e rigenerazione.

È importante ricordare che sull'area convergono più soggetti e altrettante intenzioni. Il primo soggetto è Roma Capitale/Comune di Roma principale promotore del rinnovamento di Ostia Waterfront attraverso la ridefinizione del "Il polo turistico- città dei giovani" di Roma.

Il secondo soggetto 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.

Il terzo soggetto è rappresentato dall'Autorità portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta. Va precisato che per quanto riguarda le aree portuali, la normativa prevede la piena autonomia dell'Autorità portuale che redige il proprio Piano regolatore portuale. Infine il Comune di Fiumicino.

sezioni

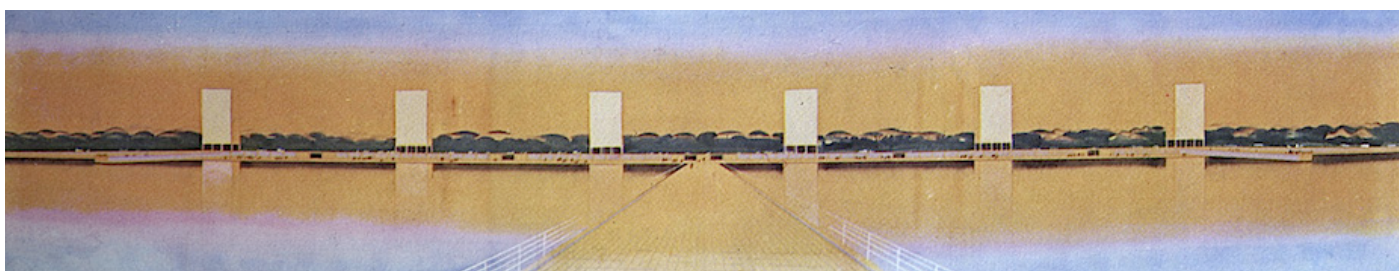
L'ambito dell'area litoranea sarà letto attraverso il disegno di sezioni "cinematiche" ortogonali alla linea di costa, per delineare l'eterogeneità dei diversi tratti di territorio.

misura

Misurare questa porzione di costa significa leggerne la metrica minore legata all'insediamento e alle preesistenze e contemporaneamente la dimensione ampia del sistema territoriale dei porti.

visione

La definizione di una visione dell'area lungomare risiede nella esigenza di riconfigurare un'identità specifica di un'area che non è solo una propaggine in cui Roma si riversa ma sistema complesso determinato da due livelli in cui si sovrappongono e interferiscono due realtà fisiche: quella a piccola scala stanziale e residenziale e quella del nodo di scambio intermodale ambito di connessione di relazioni a ampia scala.

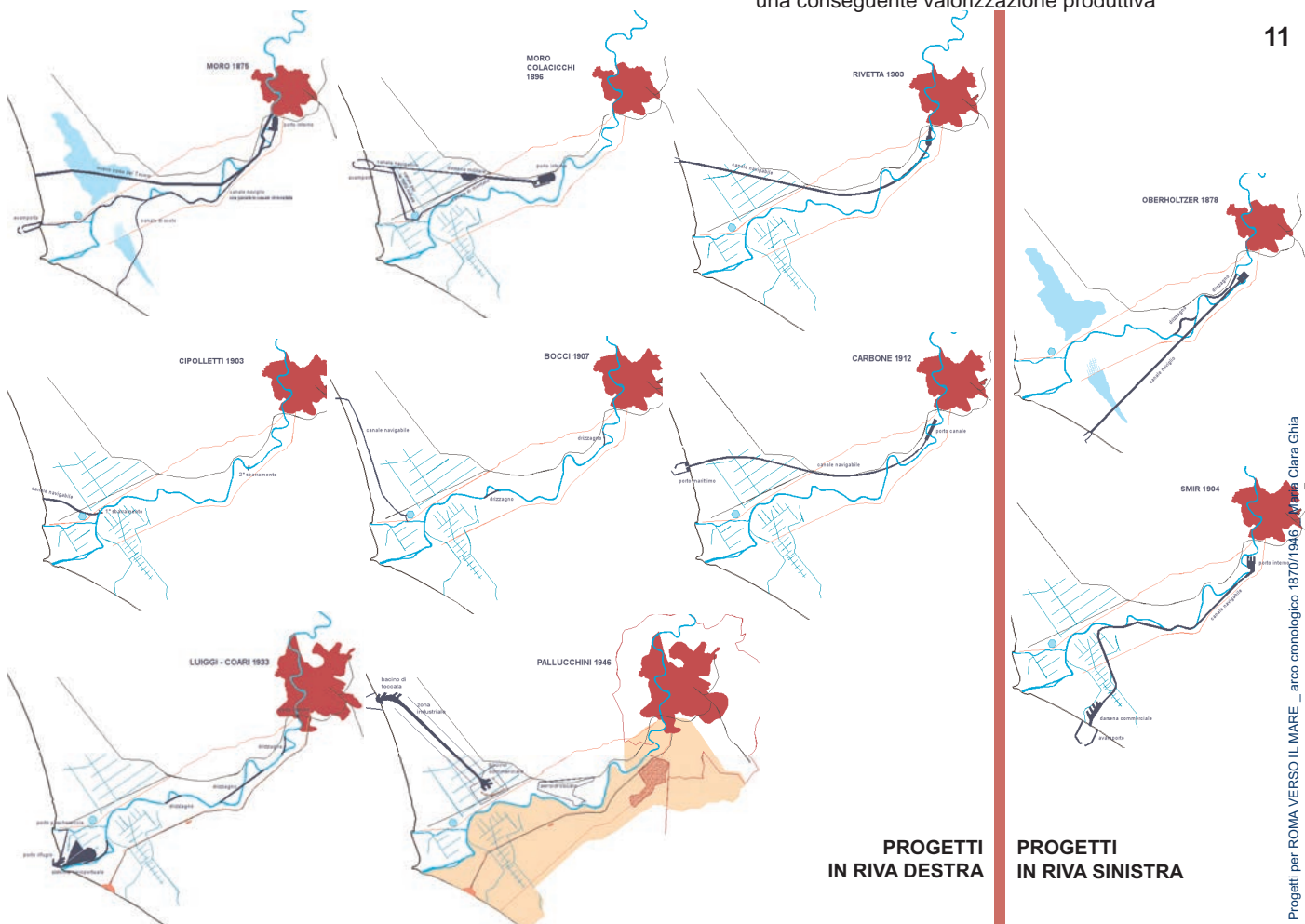


_Dario Carbone, Progetto per l'espansione di Roma al mare, 1912, veduta dall'alto del Porto di Roma (Fregene).

_Progetto del canale navigabile da Roma (San Paolo) al mare (spiaggia di Castelfusano), 1904, veduta dall'alto.

_Adalberto Libera, Progetto di sistemazione del litorale di Castelfusano, 1933-34, prospettiva a tempera.

_schemi dei progetti per l'espansione di Roma verso il mare e per la realizzazione del porto, arco cronologico 1870/1946. Si evidenzia la possibilità di intervenire sul territorio in riva destra del Tevere, individuato anche storicamente come il più interessante per un potenziamento infrastrutturale e per una conseguente valorizzazione produttiva





keywords

stanziamenti permanenti/temporaneità

degrado, antico

sospensione/frenesia

porto, porta, connessioni

rete acqua

ordine insediativo

misura visiva

leggibilità/mappe mentali

iconografia

temporalità (lungo termine)

innovazione, sperimentazione

RAREFAZIONE

(demolizione e ricostruzione reti ecologiche) > **sud**

DENSIFICAZIONE

(infrastrutturazione metropolitana, transnazionale, oltre il mare) > **nord**

VISIONE: misura , ritmo, sintesi

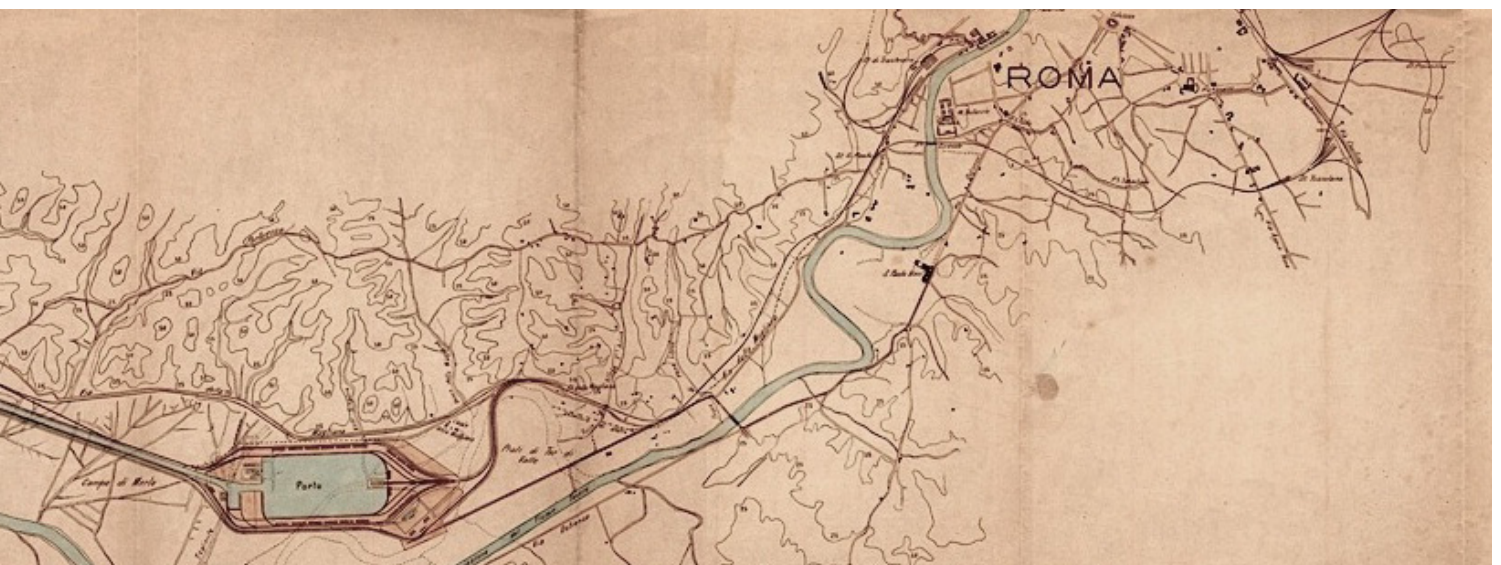
IDENTITA' LOCALE E METROPOLITANA:

densità, tempo libero, stagionalità

TITANISMO E PARZIALITA':

segmenti - fuochi – relazioni

keywords



_schemi dei progetti per l'espansione di Roma verso il mare
 _ Giovanni Moro, Raffaele Colacicchi, Roma porto di mare, 1986, progetto di un canale navigabile in riva destra del Tevere, con porto (San Paolo) e avamposto (Fregene).

_Luigi Luiggi, Gino Coari, La porta del fiume - porto di Roma, 1933, progetto per la realizzazione di un porto e di un aeroporto (Isola Sacra), per la navigabilità del Tevere e per la realizzazione di un porto interno (San Paolo).

Si tratta dunque di delineare un'ipotesi di progetto Waterfront che si attesta su quattro ambiti fisici così identificabili:

A _ Fregene/Maccarese > infrastruttura, mitigazione, valorizzazione ambientale, valorizzazione produttiva

B _ Isola Sacra/Fiumicino > turismo, archeologia centralità e valori simbolici

C _ Ostia > interventi puntuali, disegno dei margini

D _ Castel Fusano > trasformazione, valorizzazione ambientale.

concept