

CITTÀ FUTURA. Piano da 1.500 miliardi per strade e tram sull'acqua

Una «Parigi sul Tevere» dal Flaminio a Trastevere

Otto chilometri, quattro più quattro, per cucire la città antica e quella costruita nell'800 a ridosso dei nuovi alti muraglioni, gli argini del Tevere. Tre livelli, ricavati sterrando proprio dietro gli argini. Strade, aree attrezzate e stazioni fluviali per un tram-treno urbano. Un progetto da 1.500 miliardi, «autofinanziato». L'ambizione di pensare in grande la città, e non solo a spicchi. Nello studio di Giulio Fioravanti, capogruppo del progetto «La città del Tevere».

NADIA TARANTINI

Al centro, il fiume. E intorno una corona di passaggi a tre livelli, visibili in trasparenza da un lato all'altro del centro storico. Otto chilometri per cucire la città antica e quella dell'800, superando in modo creativo il dislivello tra i lungotevere sopra l'argine e le strade rimaste sotto: via di Monte Brianzo, Tor di Nona, via Giulia. La «Città del Tevere» è un progetto che ha cinque anni di vita, che ha vinto un premio tra altri otto, che mette insieme urbanisti, paesaggisti, esperti in opere idrauliche e storici dell'Urbe. «Necessario, complesso, nuovo», gorgheggia chi l'ha inventato, di questa sua creatura orgoglioso e anche un po' stupito di una ricorrente popolarità - se ne è già parlato l'anno scorso - non seguita, finora, da piani operativi.

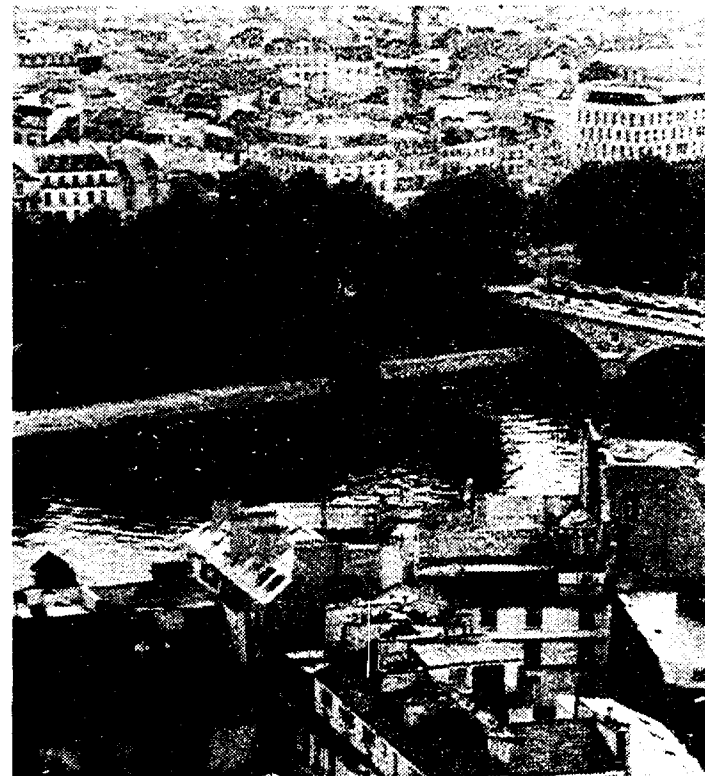
Giulio Fioravanti ha la bisnonna romana da quattro generazioni, ma il ramo più recente ha radici in Abruzzo e più lontano nell'Etruria meridionale, come denuncia il nome legato ad un altro fiume - il Fiora, appunto, nato dall'Amiata e sfociato in Maremma. E come è bene che sia, per chi vuole immergersi fino in fondo in questa città, da sempre terra di romani-immigrati. «Nessuno è profeta in patria», ripete l'architetto Fioravanti, ironico e senza acredine, ripercorrendo la sua carriera, che lo ha visto progettare la ricostruzione a Napoli e ora, professore universitario a L'Aquila, studiare il palazzo di giustizia di Pescara e il nuovo archivio di Stato del capoluogo abruzzese. Con la «Città del Tevere» se la vuole «riconquistare», però, la sua città.

«Possiamo creare un nuovo centro alla città senza toccare la struttura del più bel centro storico del mondo», si entusiasma, in modo misurato ma con la voce che scivola sulle sillabe per esser sicuro di raccontare tutto: tempo dieci anni, se il progetto diventasse operativo, da ponte Margherita a ponte Sublicio - ossia da piazza del Popolo all'Isola Tiberina - a destra e a sinistra del Tevere sarebbe fatto spazio per 8.000 posti auto, per 50.000

metri quadri attrezzati per le aree di servizio, per 10.000 metri quadri destinati solo ai bus turistici, con le stie di ponte all'altezza dell'antico Foro Boario (tempio di Vesta - Bocca della Verità) e di piazza Adriana. Ossia, nei posti in cui i bus turistici aspirano ad arrivare.

Troppo bella per essere vera, la «Città del Tevere» sarebbe costruita aprendo i cantieri sulle golene (le rive, in basso) del fiume, e trasportando i materiali di scarico e i nuovi attraverso placide chiatte. Una Parigi in Italia nascerebbe dall'uso moderno del tessuto antico, partendo da un espediente che sembra troppo semplice - se non fosse che l'opera è grandiosa, e la spesa prevista altrettanto: 1.500 miliardi. L'idea è di sterrare gli argini costruiti a fine 800, i muraglioni che hanno creato un nuovo affaccio sul fiume, relegando dietro le quinte la cortina delle case del '600. In questo vuoto nascerebbe spazio per tre livelli, uno sempre destinato a parcheggio, il più profondo. La città più antica ritroverebbe un collegamento al suo livello con il fiume, di traffico locale e attrezzato, le macchine continuerebbero a correre dove sono adesso. La città dell'800 vedrebbe invece liberato l'attuale lungotevere, anch'esso destinato a traffico locale e attrezzato, mentre sprofonderebbe di un piano la circolazione più veloce.

Tutto è stato pensato. «Il progetto è autofinanziato», dice Fioravanti, a suo agio nel loft dentro al cuore di Trastevere, garage diventato studio un bel po' di anni fa - perché dai parcheggi e dalle aree attrezzate si ricaveranno più di 1.000 miliardi. Restano da finanziare invece le impennate più ardite, come lo sbancamento davanti e sotto Castel Sant'Angelo, per ricucire l'antica via dei Pellegrini e rifare tutt'uno della fortezza e del ponte. Sotto piazza Adriana potrebbe nascere il più grande parcheggio del centro. La chiama «una spina di città intelligente», Fioravanti, questo sproposito di lavori tutti percorsi da una sola ambizione:



La Senna ripresa dall'alto dalla chiesa di Notre-Dame; in alto una panoramica del lungotevere; sotto Parigi

tornare a progettare in grande, la città e non solo spicchi di arredo urbano. Un sogno che in Italia è un'utopia, mentre in Francia, in Spagna è tornata prassi amministrativa ed economica. «La città è complessa, le soluzioni non possono essere semplici».

Nei disegni in delicato seppia, nelle curvilinee sbaffate di azzurro, di rosso, di verde, si scompongono e si ricompongono gli elementi del caos urbano e del degrado, le ferite urbane trovano miracolosamente le loro innocue cicatrici. Sulle golene sbuffi di alberi segnano il passo della camminata, dello stare insieme perché «possiamo attrezzare le rive del fiume quando le abbiamo rese raggiungibili», usando le parole dell'architetto Fioravanti. In cima ai vecchi argini il percorso protetto di un tram, o di una ferrovia urbana che punta dritta a collegare veloce e silente il nord e il sud della città. Di fronte, guardando una riva dall'altra, arcate celano e disvelano i «centri intermodali», stazioni per il trasporto fluviale e su rotaia. Scivoli o scalinate porteranno i pedoni da un livello all'altro, da un parcheggio ad una fermata del tram, dall'acqua alla terra - a contemplare il cielo.



E riapriranno le «postèrulle» sul fiume

San Martino, Pila, Portarum, Arco di Parma, Domitia, Episcopo, Pulvino... Le antiche postèrulle, le porte dentro le Mura Aureliane attraverso cui si passava per scendere a Tevere. San Martino al porto di Ripetta, e poi Pila all'altezza di Fontanella Borghese, Portarum a Monte Brianzo, l'Arco di Parma a Tor di Nona e Domitia a palazzo Lancellotti, Episcopo a largo dei Fiorentini e Pulvino a Ponte Sisto: per gli stessi varchi, nel progetto «La Città del Tevere», sono stati ubicati i punti di passaggio verso le golene (per la parte antica) o di affaccio (per la parte ottocentesca). D'altronde dal lato della città storica, edificata da secoli, sulla riva sinistra, il rapporto con il fiume non è stato mai immediato, c'è sempre stato l'argine delle Mura, con passaggi ben definiti.

Anche i collegamenti tra la fascia dei nuovi lungotevere e il resto del centro, gli assi di penetrazione, riprendono la struttura viaria storica: si entra da Ponte Garibaldi - via Arenula, oppure da Ponte Vittorio - Corso Vittorio. Due varchi facilmente controllabili, e una rete di raccordi tra le zone a traffico locale e il flusso della viabilità veloce lungo il fiume, circolari e senza rischio di infiltrazioni. Via le transenne, dunque, se la «Città del fiume» riuscisse a vivere. C.N.T.

Per i platani è previsto il trasioco

Sbilanciati sull'argine che guarda all'Isola, i rami carichi dei platani danno qui e là al rosso come fossero castagni in autunno. E una malattia che li rende fragili, gli alberi che hanno cent'anni come quelli piantati nei decenni successivi. Stanno uno (troppo) vicino all'altro, le grosse chiome (troppo) intrecciate dopo la solita drastica potatura. Distanti sei metri appena, nonostante un'apertura alare che arriva sino a trenta metri. Coprono le facciate di Tor di Nona, la cortina delle case già allontanate dalla città dopo la creazione degli argini del fiume, occultano al turista e all'abitante romano il lato fluviale di palazzo Farnese. Tutti motivi razionali per sostituirli, una volta che il lungotevere si approfondisse su tre livelli e si allargasse da sopra a sotto, di fianco alle golene.

Ma i platani sono la memoria storica della città - come le case, le facciate, gli archi romani e il Colosseo. Sono un polmone di natura dentro la gabbia degli impegni nevrotici e quotidiani. E così dentro il progetto si levano voci per salvarli - per sostituirli gradualmente, allontanarli a 15 metri l'uno dall'altro, ridare la dignità agli alberi - come vuole Ippolito Pizzetti che è il paesaggista del gruppo, senza però eliminarli del tutto. Vero è, che nel tempo la passeggiata spostandosi sulle golene - è lì che dovrebbe fiorire il nuovo verde cittadino. C.N.T.

La capitale francese e il fascino discreto del suo fiume E lungo la Senna ritrovi un'oasi metropolitana

La Senna si è fatta molto discreta. Ormai serve a ben poco. Fino all'altro secolo, più o meno, la città dipendeva da essa. Venne poi il tempo dei trasporti moderni, si fecero rari i battelli. Il fiume divenne un corso d'acqua, o poco più. Eppure ancor oggi, tra i turisti si troverà sempre qualche parigino che ha deciso di bearsi gli occhi scivolando lento sull'acqua. È un modo per riappropriarsi della città. È l'ultimo regalo che il fiume offre alla *ville lumière*.

**DAL NOSTRO CORRISPONDENTE
GIANNI MARSILLI**

PARIGI. Ogni volta che passi dalla riva destra a quella sinistra o viceversa ti vien di dire toh, un fiume. La Senna infatti si è fatta molto discreta. Ormai serve a ben poco. Fino all'altro secolo, più o meno, la città dipendeva da essa. Era tutto un traffico di merci e persone. Chiatte, battelli, chiuse. Per esempio le «Nozze di Cana» di Paolo Veronese, imbarcate a Venezia su un veliero dopo che l'imperatore (Napoleone) ebbe messo fine ai bei giorni della Serenissima, arrivarono in pompa magna a Parigi risalendo la Senna tra due ali di folla festante e osannante al prezioso

bottino di guerra, che troneggia tutt'oggi in un'apposita sala del Louvre.

Sui ponti si viveva

Sui ponti della Senna si viveva. Sopra i ponti, non sotto come gli odierni *clochards*. Numerosi furono i re, a cominciare da Enrico IV, che ordinarono la distruzione delle case che si accumulavano in verticale sui ponti. Erano covi di sovriversi, o alloggio per femmine di piccola virtù. Intorno al fiume ferveva insomma la vita, la città vi si specchiava come un salice. Venne poi il tempo dei trasporti moderni, il

tram, il metrò, le prime automobili. Si fecero rari i battelli che servivano a portare la gente dal quartiere degli Invalides, per dire, più giù fino alla stazione di Austerlitz. Sparirono le attività collaterali, tutto ciò che fioriva attorno ai battellieri: bettole, commerci, negozi.

Il fiume divenne un corso d'acqua, o poco più. Tanto che oggi, più che guardare la Senna dalle finestre di Parigi, si fa il contrario. È dal fiume che si guarda Parigi. Soprattutto la sera, quando il Palais de Justice s'illumina come il castello in un racconto di fiabe nordiche. L'ideale è di ammirare la città illuminata da bordo di uno dei *bateaux mouches* che fanno la spola per la gioia dei turisti.

Ma tra i turisti si troverà sempre qualche parigino che ha deciso di prendersi un'oretta di sosta, e di bearsi gli occhi scivolando lento sull'acqua. È un modo per riappropriarsi della città da un'angolazione diversa, insolita, quasi rovesciata. È l'ultimo regalo che il fiume offre alla *ville lumière*.

A dir la verità c'è qualcosa altro che la Senna elargisce. La prote-

zione dei lungofiume, la passeggiata che si può fare sfiorando l'acqua senza guardarsi a destra e a sinistra nel timore di venire arotati. È un percorso per innamorati, o un rifugio per eroinomani, a scelta.

Ha prevalso, per quel che abbiamo constatato, la prima destinazione d'uso. Niente siringhe, piuttosto coppie che tubano, come tante foto di Doisneau. Oppure, con il primo tepore primaverile, gente che prende un bagno di sole, i corpi bianchicci allungati sul cemento. È una prima doratura, quella che precede la sabbia bretonne o gli scogli della costa mediterranea.

Il lungofiume d'inverno

D'inverno è bello passeggiare sul lungofiume e prendere il vento in faccia, mentre sopra e intorno la città manda un rombo soffocato e continuo. A meno che, come accade spesso, il lungosenna non sia sperito, inghiottito provvisoriamente dall'acqua. Allora si contempla il livello della piena da uno dei trentadue ponti della Senna «parigina».

Si, la passeggiata tra i lungofiume e i ponti può essere splendida, per esempio tra la Concorde a destra e a sinistra nel timore di venire arotati. Non ci si accorge nemmeno del traffico che riempie quella parte del *quai* destinati alle macchine. È una via di comunicazione essenziale, rapida e a senso unico. Talvolta l'acqua arriva fino a lì, e allora Parigi s'ingorga. Ma in giorni normali si fila via dritti, con gran sollievo di tutti. Un tempo la Senna e i suoi ponti erano posti conviviali. Per esempio sul Pont Neuf, il più vecchio malgrado il nome, si è tenuta per secoli una fiera permanente. È lì che s'installarono in un primo tempo i *bouquimistes*, per poi agganciare le loro baracchette al solido cemento dei parapetti sul lungofiume. Di questa convivialità non resta molto.

Sui bordi del fiume, più che la festa, si cercano calma e intimità. E si trovano, spesso e volentieri. La metropoli per un attimo va via, slumata lontana con i suoi rumori e odori. La si ritrova rinfrancati, come se dal fiume si fosse recuperato un bene perduto.

CIAMPINO Mercoledì 25 - ore 19.00 Piazza della Pace

COMIZIO

ENRICO MONTESANO

Candidato al Parlamento Europeo

ANTONIO RUGGHIA

Candidato a Sindaco

Presidente **PIETRO VOLPONES**

Capolista Pds per il Consiglio Comunale



- CARTA
- CANCELLERIA
- ACCESSORI EDP
- ARREDAMENTO
- LAVORI TIPOGRAFICI

sunny land s.r.l.

Società di servizi
Divisione: Forniture ufficio

Sede Legale: VIA ALATRI, 19 - 00171 ROMA
Deposito: VIA TERLIZZI 16 - 00133 ROMA
TEL. 20630590/1