What Ever Happened to Public Space?
Tre quartieri a Roma, 1989 - 2019

1 | *Introduzione*

3 | ***1. Trent'anni di Spazio Pubblico a Roma: programmi, piani, progetti***

6 | *1.1. Tre programmi per lo Spazio Pubblico 1989 - 2019*
- Programma Urbano dei Parcheggi (PUP)
- Punti Verde Qualità (PVQ)
- Centopiazze

17 | *1.2. Esperienze europee di riferimento*
- Barcellona
- Lione

40 | *1.3. Esiti attesi, problemi affrontati, criticità irrisolte*

55 | ***2. Tre quartieri: Flaminio, Pigneto e Ostiense***

63 | *2.1. Flaminio*
- La città per frammenti
- Progetto Flaminio
- Via Guido Reni: lo spazio pubblico dentro i nuovi contenitori culturali

117 | *2.2. Pigneto*
- Il villaggio dentro la città
- Nuova Metropolitana C: il quartiere dei fuori sede
- Via del Pigneto: lo spazio pubblico continuo

173 | *2.3. Ostiense*
- La terziarizzazione del quartiere industriale
- Il nuovo quartiere universitario
- Viale Giustiniano Imperatore: lo spazio pubblico in forma di giardini tematici

227 | ***3. Lezioni. Questioni. Temi.***

230 | *3.1. Miniaturizzazioni*
- L'importanza del dettaglio. Bernardo Secchi e il Piano Regolatore di Prato del 1996
- Culture del paesaggio. Michel Desvigne e il giardino della Keio University di Tokyo

240 | *3.2. Happenings*
- Lavorare assieme. Raumlabor e il Küchenmonument di Berlino
- Occupazioni e ri-appropriazioni. La fondazione Stiftung Freizeit

252 | *3.3. Specializzazioni*
- Lo spazio pubblico che funziona. Jan Gehl e la Henan Road a Shanghai
- Lo spazio pubblico che produce. Agricoltura urbana a Torino

260 | *Bibliografia*

262 | *Sitografia*

Introduzione

In un noto articolo di oltre venti anni fa Rem Koolhaas si interrogava circa le ragioni di una presunta impotenza del progetto urbanistico rispetto alla necessità di orientare le incredibili trasformazioni urbane legate all'avvento della globalizzazione[1]. Il giudizio di Koolhaas era particolarmente severo nel rilevare la 'sparizione' delle competenze implicate nel governo e nel progetto del rapido processo di urbanizzazione del pianeta, ed il loro rilancio era ritenuto tanto auspicabile quanto poco plausibile, salvo immaginare una 'new newness' capace di cancellare tutto il sapere accumulato prima. Questa tesi riprende la consueta domanda *what ever happened to* per interrogare il progetto per lo spazio pubblico. Cosa è successo al progetto per lo spazio pubblico? Cosa è successo alle attenzioni rivolte a questo specifico ambito di ricerca e lavoro con il quale, durante il corso degli ultimi trent'anni, si sono misurate competenze progettuali eterogenee (architetti, urbanisti, pianificatori, paesaggisti), maturando soluzioni e conoscenze sempre più sofisticate? La crisi economica e la riduzione di risorse rivolte alla riqualificazione spaziale delle città, il progressivo dissolversi della dimensione pubblica entro giardini, parchi, paesaggi ed altre configurazioni sempre più dilatate e meno precise, hanno fatto sì che quelle attenzioni che una volta facevano dello spazio pubblico una sorta di ossessione disciplinare[2] (oltre che uno specifico campo operativo per le professioni), venissero meno. Cosa è successo? Come sono cambiate le attenzioni e le professioni? E cosa è successo a Roma, dove sul progetto per lo spazio pubblico si è investito molto durante l'ultimo trentennio sull'onda delle esperienze condotte in Europa e dei progetti realizzati in molte città europee, come Barcellona, Parigi, Lione, Londra. I risultati romani sono certamente più problematici, e spesso contraddittori. Però forse ci insegnano qualcosa. Questa tesi prova a ragionare su quel che resta e su cosa questo residuo ci insegni in termini di progetto.

Oggi come ieri, la qualità dello spazio urbano è definita in maniera significativa dall'organizzazione e dalla gestione dello spazio pubblico. Il tema non è certo dimenticato. Torna al centro di dibattiti e studi rivestendo ruoli sempre differenti. In particolar modo differenti rispetto al passato. Se infatti fino agli anni Settanta lo spazio pubblico poteva essere identificato con quei luoghi della trama urbana dove succedeva qualcosa di importante[3], dopo i profondi cambiamenti di quegli anni, lo spazio pubblico inizia a disgregarsi ed a prendere forma entro frammenti collocati dentro e fuori della trama urbana densa o consolidata, perdendo così gradualmente il suo carattere di spazio rappresentativo, e simbolicamente, bene, e da tutti, riconoscibile[4]. In tempi più recenti il concetto di spazio pubblico si è evoluto ulteriormente, ricoprendo ruoli sempre più diversi. Temi di riqualificazione, rigenerazione urbana, salvaguardia, salubrità, sostenibilità si sposano bene con il concetto di spazio pubblico, che può e deve in qualche forma restituire qualcosa al territorio ed ai cittadini. Con l'aumentare del tempo libero a disposizione del singolo e della comunità sono aumentate anche le occasioni di socializzazione che presuppongono la necessità di luoghi predisposti ad accogliere attività condivise, praticate su suolo pubblico.

1 Koolhaas R. (1995), *What Ever Happened to Urbanism?* in 'S, M, L, XL', The Monicelli Press, pp. 959-971.
2 Sampieri A. (2016), *Letteratura urbanistica e spazio pubblico. Considerazioni attorno a tre passaggi*.
3 Mariano C. (2012), *Progettare e gestire lo spazio pubblico*, Aracne.
4 Bianchetti C. (2007), *Urbanistica e sfera pubblica*, Donzelli.

Occorre uno spazio pubblico adeguato ai nuovi bisogni dei cittadini. I progetti però si riducono, e sono meno chiare le competenze davvero competenti. A Roma in modo particolare. Interrogandosi attorno a questo esteso fascio di questioni, la tesi prova da un lato a capire cosa l'esperienza romana insegni rispetto al tema indagato, dall'altro prova a comprendere quali siano stati alcuni dei cambiamenti prodotti negli ultimi trent'anni in tre specifici quartieri della città dove si sono attivate strategie, politiche e progetti, rivolte alla trasformazione dello spazio pubblico. I tre quartieri sono Flaminio, Pigneto e Ostiense. Luoghi nei quali il progetto dello spazio pubblico ha assunto, nel corso degli anni, declinazioni differenti e si è trasformato prendendo forme e assumendo caratteri molto lontani tra loro. In queste differenze, la tesi prova a rintracciare i principali esiti del lavoro condotto.

1. Trent'anni di Spazio Pubblico a Roma: programmi, piani, progetti

Piazza Navona, Roma.

Per indagare la condizione odierna del progetto dello spazio pubblico nella città di Roma, è necessario comprendere alcuni fatti avvenuti in anni recenti. In modo particolare, le politiche che hanno affrontato questo progetto a partire dalla fine degli anni Ottanta, e più esattamente tre programmi con differenti finalità, fortemente ispirati da alcune trasformazioni in corso negli stessi anni, e nel decennio precedente, in Europa[1]: il Programma Urbano dei Parcheggi (PUP), i Punti Verde Qualità (PVQ) ed il Programma Centopiazze. Sull'onda di esperienze come quelle praticate a Barcellona o Lione, attraverso questi programmi, a Roma si è giunti a risultati certamente meno virtuosi e più problematici di quelli europei richiamati[2], ma non per questo trascurabili, soprattutto perché in una città come Roma non è stato semplice pensare ad interventi sistemici, esito di azioni sinergiche[3], come quelle che a fine anni Ottanta si volevano mettere in atto per operare un complessivo miglioramento della città rispetto alla fruizione dei suoi spazi aperti.

1 Morandi M. (2004), Fare centro. Città europee in trasformazione, Booklet Milano.

2 Secchi B. (2015), *Spazi pubblici europei* in '*Il futuro si costruisce giorno per giorno. Riflessioni su spazio, società e progetto*', Donzelli.

3 Samperi P. (2008), *Mezzo secolo di urbanistica romana: dalle illusioni degli anni '60 alle disillusioni degli anni 2000*, Marsilio.

1.1. Tre programmi per lo Spazio Pubblico

Programma Urbano dei Parcheggi

Il primo in ordine cronologico è il Programma Urbano dei Parcheggi (PUP - 1989), finalizzato alla creazione di due tipologie di parcheggi: di scambio e sostitutivi di sosta su strada[1]. I primi, posti in prossimità di importanti nodi di scambio, avevano lo scopo di decongestionarli e di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici; i secondi dovevano liberare le carreggiate più trafficate ricavando in molti casi grandi spazi per nuove funzioni. Dal punto di vista legislativo, il programma ha subito diversi cambiamenti negli anni, ma in assoluto fa riferimento alla legge nazionale "Tognoli"[2], che a fronte di una preventiva valutazione del fabbisogno e seguendo il Piano Urbano del Traffico, stabilisce quali comuni, oltre alle principali città italiane, siano tenuti alla realizzazione del PUP e ne indica le locazioni nonché i dimensionamenti, le priorità d'intervento e i tempi di realizzazione. La duplice finalità del piano è frutto di un nuovo approccio al tema dello spazio pubblico: si pensa non solo a decongestionare l'intenso traffico della città cercando di favorire i mezzi alternativi, ma anche a restituire spazi di qualità ai cittadini[3]. Sicuramente si percepisce l'influenza di altre città europee che allo stesso modo pochi anni prima avevano contemporaneamente rivisto l'organizzazione del traffico e creato nuovi spazi per la comunità[4].

Punti Verde Qualità

Punti Verde Qualità[5] (PVQ - 1993) è un programma che nasceva dalla presa di coscienza da parte del Comune di Roma dell'incapacità economica del Servizio Giardini del Comune di Roma di realizzare e gestire le aree abbandonate di proprietà comunale o in via di esproprio e le aree verdi non sufficientemente o per nulla attrezzate in continuo aumento[6], localizzate per lo più in periferia. Non solo: la componente del verde nel contesto urbano riveste in questo programma una funzione integrata, non più residuale, dove poter esprimere i bisogni delle famiglie, che vanno dallo sport alla cultura, dal commercio allo spettacolo, e così via. Dal momento che erano molte le richieste per avere in concessione d'uso le suddette aree abbandonate[7], viene definita una serie di servizi e attrezzature divisa in due categorie, obbligatorie e compatibili, e viene pensato un programma per generare un sistema coordinato di spazi verdi. Sono 75 le aree affidate alla sistemazione e manutenzione da parte di enti privati, tenuti a mantenere tra il 50% ed il 70% di ogni area ad uso pubblico con la possibilità di destinarne fino al 10% a suddetti servizi[8].

1 Sito ufficiale del Comune di Roma, interventi ex artt. 6 e 9, comma 4 della Legge Tognoli.

2 Legge 24 marzo 1989, n. 122. *Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale*.

3 Mariano C. (2012), *Progettare e gestire lo spazio pubblico*, Aracne.

4 De Bonis L. (2003), *La nuova cultura delle città. Trasformazioni territoriali e impatti sulla società*. Convegno internazionale (Roma, 5-7 novembre 2002), Accademia Nazionale dei Lincei.

5 Comune di Roma (1995), Delibera del Consiglio Comunale n. 169 del 1.08.1995.

6 Dall'estratto del verbale n.67 delle deliberazioni del Consiglio Comunale dell'agosto 1995.

7 Ibidem.

8 Sito ufficiale del Comune di Roma, Documentazione oggetto di istanza di Accesso civico (prot. n. RC/4270 del 11/02/2016 del Segretariato Generale – prot. n. LV/591 del 19/02/2016 dell'Ufficio Extradipartimentale "Indirizzo e coordinamento del Programma Punti Verde di Roma Capitale") relativa a provvedimenti di Concessioni/Convenzioni dei Punti Verdi Qualità ("PVQ") e dei Punti Verdi Infanzia ("PVI").

Il progetto consentirà di recuperarle e renderle pienamente operative con un intervento in parte pubblico e in parte privato. Le strutture realizzate saranno polivalenti, nel senso di affiancare ad una presenza di verde o sportiva, comunque pubblica e di servizio, una presenza commerciale. L'operatore privato, realizzatore e gestore, assume con la convenzione anche l'obbligo della manutenzione dell'intero complesso. Le aree prese in esame sono moltissime e distribuite omogeneamente sul territorio romano, dimostrando l'intento di mettere in pratica interventi che restituissero la medesima qualità urbana ad ogni zona di Roma, dandole in questo modo una nuova forma che ne unificasse l'identità.

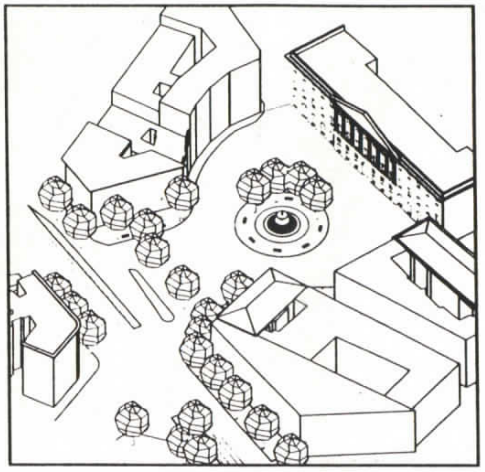
Centopiazze

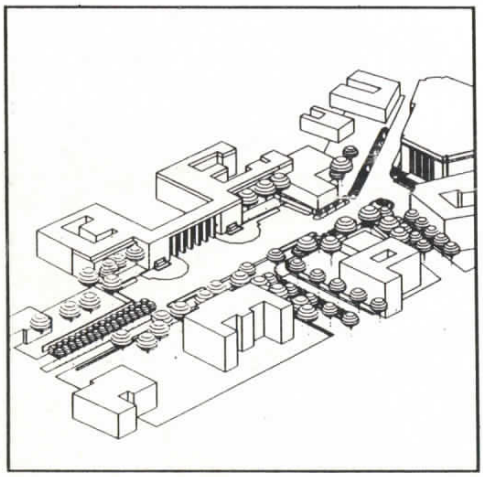
Il Programma Centopiazze (1995; oggi Programma di Riqualificazione Urbana che include anche i criteri di compatibilità ambientale e di condivisione con gli abitanti) è il più imponente dei tre programmi. Nasce dalla necessità di realizzare un quadro di criteri esemplari per la progettazione di spazi pubblici affidabile per l'Amministrazione[9]. Partendo dai progetti in corso di realizzazione di 30 piazze e con lo scopo di riequilibrare lo svuotamento del centro storico e l'addensamento delle periferie verificatosi in quegli anni, questo programma voleva stabilire un modello procedurale per una riqualificazione totale della città, dai quartieri centrali a quelli periferici[10]. Al tempo le infrastrutture dell'area metropolitana non erano adeguate agli spostamenti ed al traffico sempre più intenso, e contemporaneamente, l'hinterland romano non era sufficientemente attrezzato per ospitare sedi di nuovi poli metropolitani. Pertanto, perseguendo il modello di metropoli multicentrica e reticolare si voleva riequilibrare il rapporto tra gravitazione e decentramento del territorio metropolitano: decentrare le attività al fine di creare nuovi poli di attrazione alternativi a quelli esistenti. I luoghi coinvolti nel programma erano nodi urbani complessi e consentono di trarre un bilancio sul nuovo ruolo dello spazio pubblico nella città contemporanea. Il progetto teneva conto di alcuni criteri propri della natura e della collocazione della piazza ed alcuni caratteri costanti per la città o per il quartiere con lo scopo di dare una riconoscibilità agli interventi[11]. Si nota chiaramente l'influenza del piano di Barcellona, che con il sistema attuato nel decennio precedente aveva sancito uno stile di riqualificazione attraverso un coerente ed attento ridisegno dello spazio pubblico.

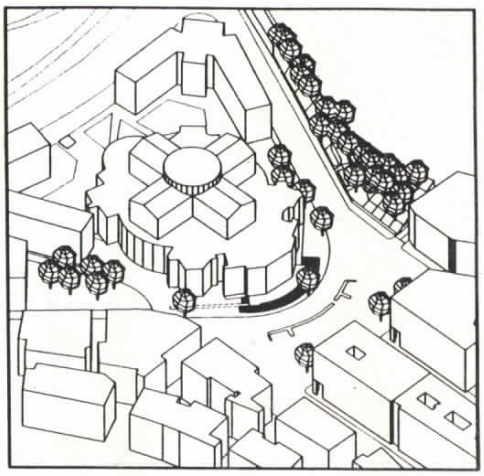
9 Ufficio Programma Centopiazze (1995), *Progetto Centopiazze del comune di Roma: il programma, il metodo*.
10 Panella R. (1997), *Piazze e nuovi luoghi di Roma - Il progetto della conferma e dell'innovazione*, DAAC.
11 Sito ufficiale del Comune di Roma, Piazze e spazi urbani.

Per quanto molto spesso bastino dei dettagli per riconoscere una città, nelle metropoli, dove coesistono tante diverse condizioni urbane, seguire una strategia unitaria per la riqualificazione è se non altro complicato. In una città molto frammentata come Roma è stato necessario far procedere di pari passo i livelli di pianificazione e progettazione. Per definire i contenuti del Programma Centopiazze, sono stati necessari diversi incontri con urbanisti ed architetti, nonché amministratori europei, in particolar modo francesi e spagnoli[12]. L'intento era quello di produrre un programma condiviso con i cittadini, che realizzasse interventi di qualità nella totale trasparenza sulle risorse; che concludesse i primi cantieri rapidamente e che fosse chiaro nel rapporto tra gli interventi puntuali e la visione di insieme. Con il fine di coordinare adeguatamente le strutture competenti e gestire in maniera più rapida i processi di approvazione, è stato creato un apposito ufficio. Gli interventi riguardanti i parcheggi, i sistemi di verde, i percorsi pedonali e gli assi commerciali sono integrati con le proposte dei cittadini attraverso un piano per ogni circoscrizione. Inoltre, più avanti, è stato bandito il concorso pubblico "Piazze di Quartiere", che riguardava la realizzazione di 19 piazze, una per Municipio, seguendo gli stessi principi del Programma Centopiazze. Un vastissimo lavoro di ricerca dei luoghi identificativi della collettività e di progettazione dello spazio pubblico ha posto le basi per una strategia che integrasse la modernità con una città dalle caratteristiche così peculiari, anzi uniche. La speranza era di ritrovare l'identità di Roma a partire dai quartieri e dal paesaggio urbano e naturale valorizzando le piazze come luoghi simbolici di un legame con l'antichità.

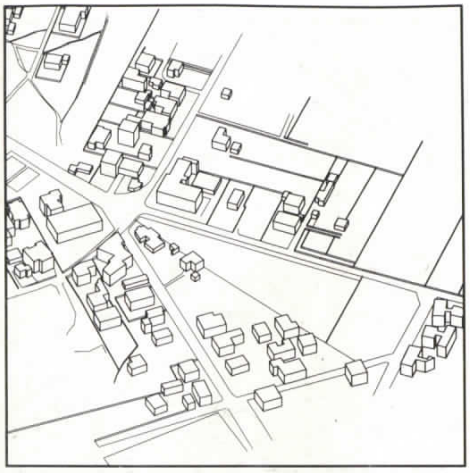
12 Per rendere gli interventi unitari si pensò anche di produrre una sorta di abaco, un Manuale dell'Arredo Urbano che contenesse una griglia comune delle possibili componenti di arredo e dei materiali partendo dai progetti vincitori da poter applicare nei successivi interventi, intento che tuttavia non prese mai realmente forma.

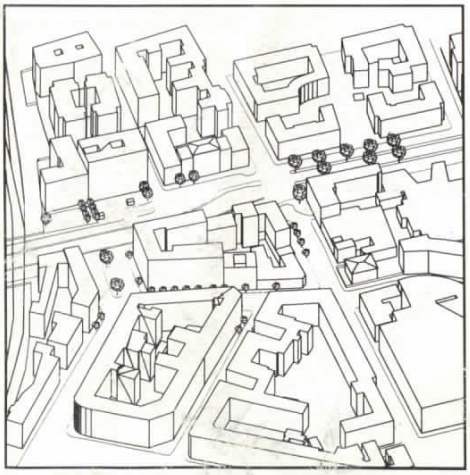


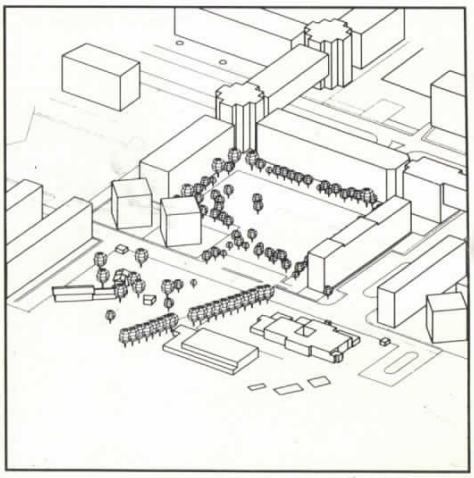




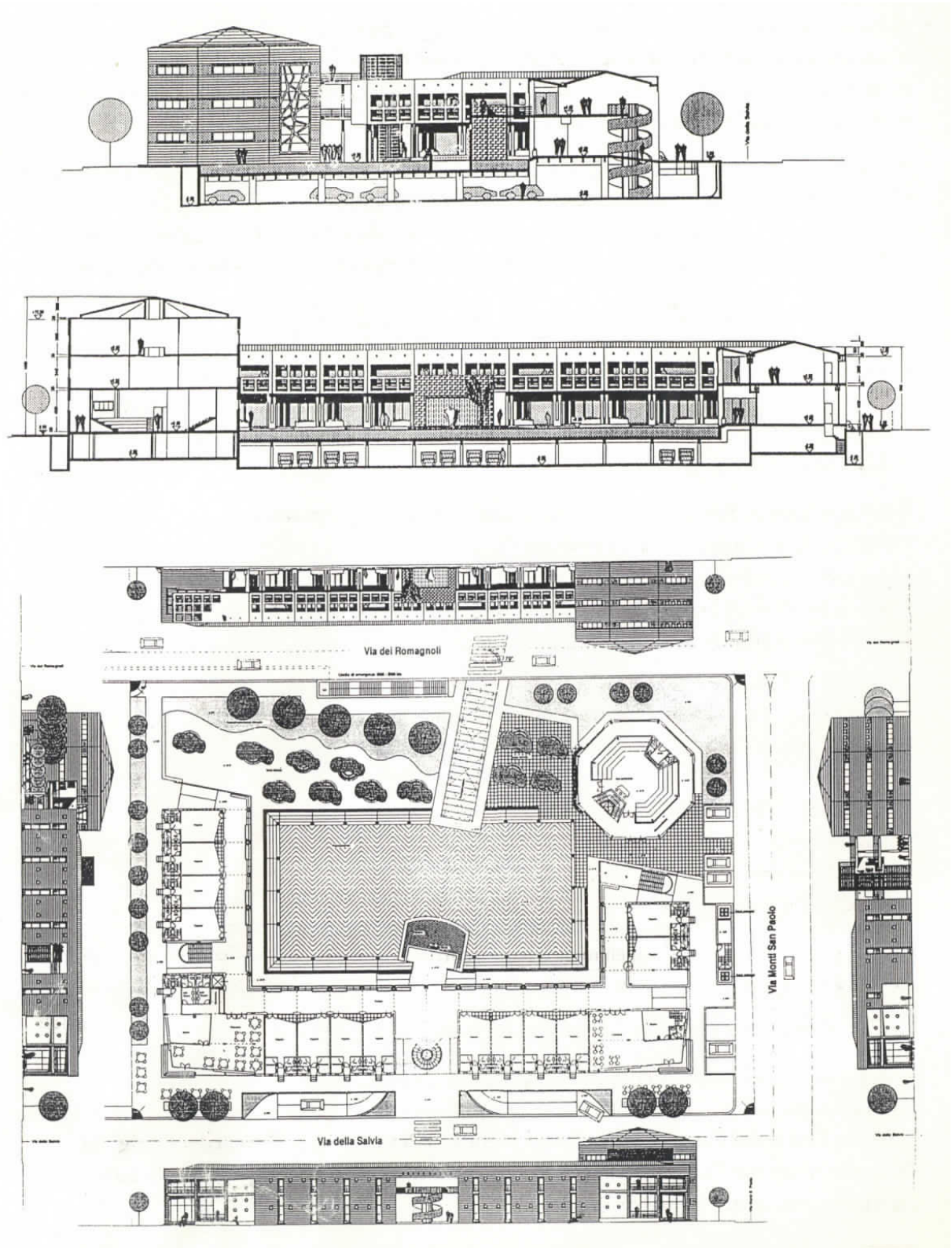
Assonometrie di alcune delle 19 aree del concorso "Le Piazze di Quartiere", dall'alto verso il basso: piazza Mastai, piazzale Aldo Moro e piazza Euclide.

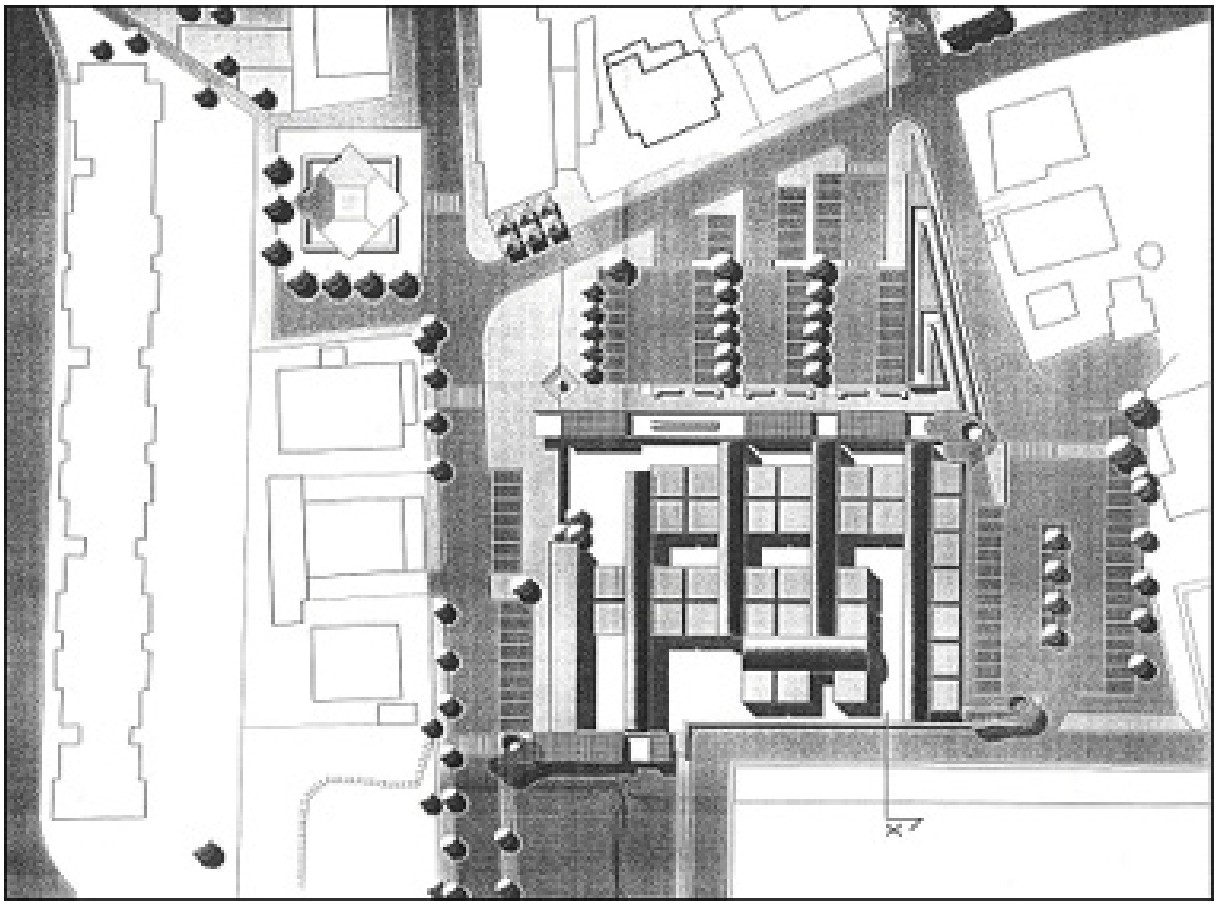


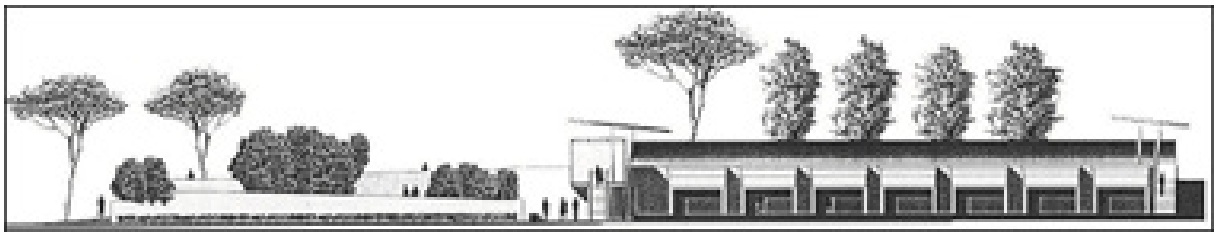




Assonometrie di alcune delle 19 aree del concorso "Le Piazze di Quartiere", dall'alto verso il basso: largo Augusto Corelli, piazza dell'Alberone e l'area tra via Pasquale Stabilini e largo Salvatore Zappalà.


Via dei Romagnoli
Via Monti San Paolo
Via della Salvia





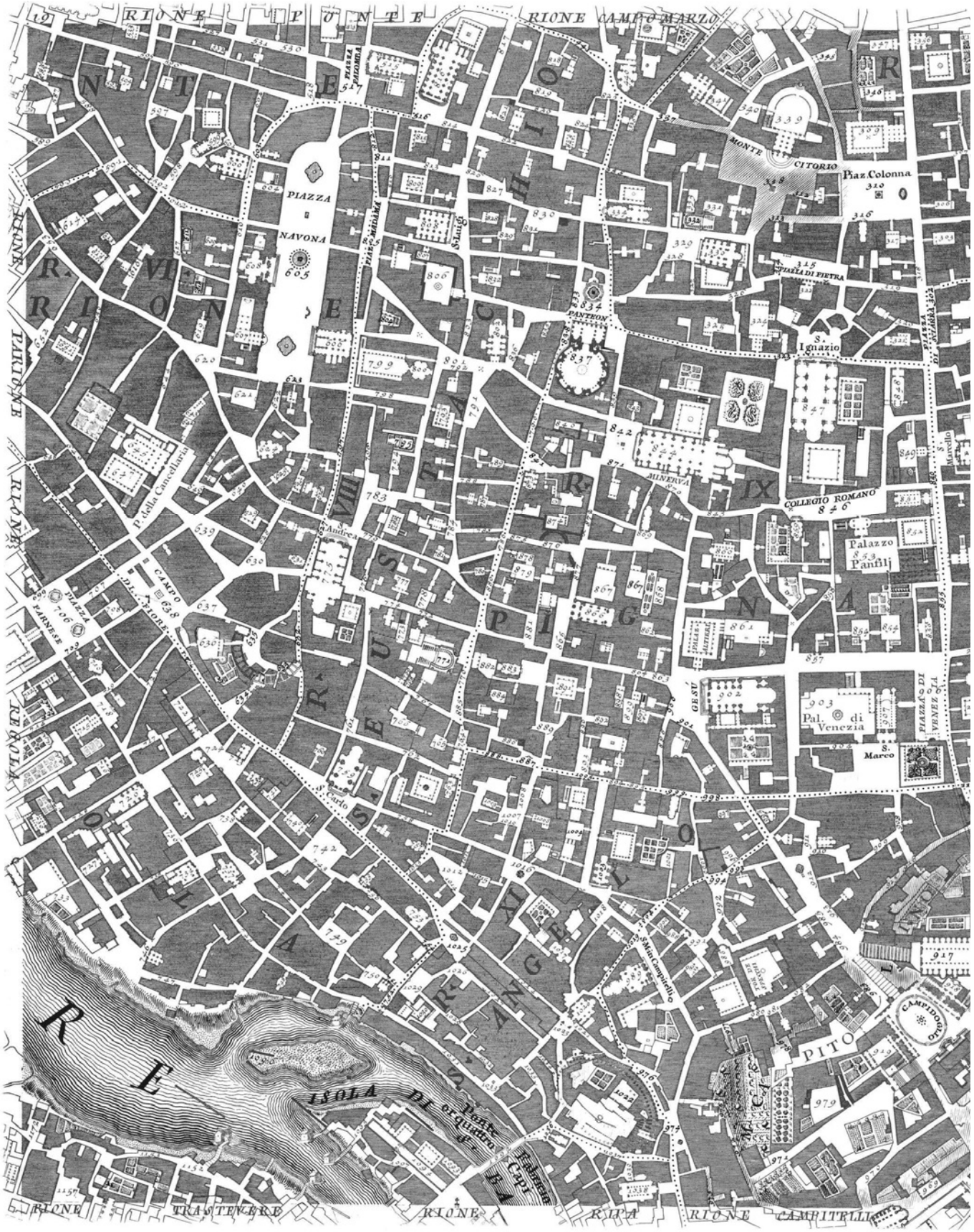
Due tra i progetti previsti dal Programma Centopiazze: a sinistra piazza Capel Venere, a destra Largo Renzo Bertani.

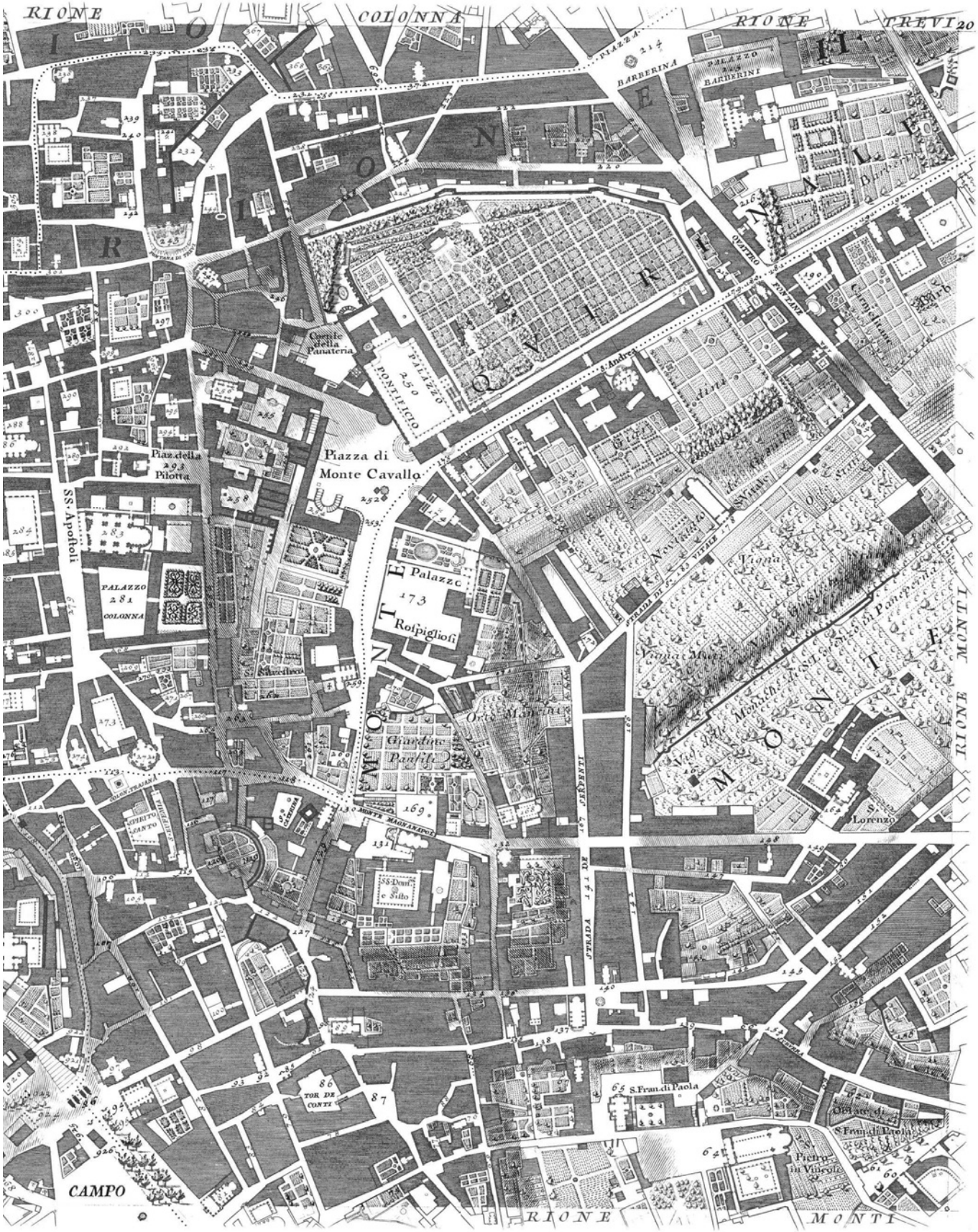
Un aspetto che da sempre contraddistingue la città europea è la natura dei suoi spazi pubblici. Fino al XIX secolo questi erano interni alla città, delimitati dagli edifici[1]. Lo spazio si dilatava nelle piazze, entrava nelle chiese, come mostra Nolli nella celebre pianta di Roma[2]. Tra il XIX ed il XX secolo si afferma sempre più forte una nuova idea di spazio pubblico nella città: uno spazio aperto alla ricerca di continuità e gerarchia. La grande attenzione che diverse città europee a partire dalla seconda metà del XX secolo hanno rivolto al disegno dello spazio pubblico è testimone della presa di coscienza del ruolo di intermediario tra i diversi frammenti urbani che questo ha assunto. Agli spazi pubblici è assegnato il compito di dare forma alla città, interpretandone la frammentarietà. C'è bisogno di un *progetto di suolo* (Secchi, 1986) che attraversa l'intera città, utilizzando materiali e costituendo situazioni nelle quali si può riconoscere una nuova estetica urbana. La città prende così forma dal disegno degli spazi aperti[3].
Durante gli ultimi tre decenni, Barcellona ha investito molte energie per rimodellare il proprio spazio pubblico, sviluppando un modello di rigenerazione urbana nel mondo riconosciuto. Le trasformazioni hanno riguardato il centro, la periferia ed il lungomare rendendo la città di Barcellona un esempio per tutta l'Europa. Allo stesso modo, all'inizio degli anni Novanta, a Lione vengono realizzate una serie di grandi opere architettoniche affiancate da un processo di valorizzazione dello spazio pubblico grazie alla sistemazione di alcune piazze, alla creazione di percorsi pedonali sulle colline di Fourviére e di parcheggi sotterranei. Il confronto tra le esperienze europee di Barcellona e Lione evidenzia l'attenzione rivolta al tema della qualità dello spazio pubblico in due, tra molte, realtà in cui la città industriale ha lasciato il posto alla città incentrata sul terziario e sul tempo libero, vedendo cambiare il proprio assetto pur mantenendo una forte identità. In entrambi i casi, i singoli interventi puntuali prendono parte ad un quadro unitario.

1 Secchi B. (2015), *Spazi pubblici europei* in 'Il futuro si costruisce giorno per giorno. Riflessioni su spazio, società e progetto', Donzelli.

2 Gianbattista Nolli (1798), *La Nuova Pianta di Roma*.

3 Secchi B. (1986), Progetto di suolo in 'Casabella', n. 520, pp. 19-23.


RIONE PONTE
RIONE CAMPO MARZO
PIAZZA NAVONA
MONTE CITORIO
Piaz. Colonna
PIAZZA DI PIETRA
PANTEON
S. Ignazio
COLLEGIO ROMANO
Palazzo Panfilj
Pal. di Venezia
S. Marco
CAMPIDOGLIO
ISOLA DI
RIONE TRASTEVERE
RIONE RIPA
RIONE CAMPITELLI



Gianbattista Nolli, *La Nuova Pianta di Roma*, 1798.

1.2. Esperienze europee di riferimento

Barcellona

Nel 1975, con la fine del regime franchista, le amministrazioni progressiste di Barcellona avviano un ampio processo di rinnovamento urbano. Prima del Piano Regolatore del 1976, Barcellona era una città fortemente degradata che aveva subito interventi di trasformazione tra loro non coordinati. Con questo piano, per la prima volta in Spagna, si manifesta l'intento di attuare dei metodi di progetto, e non un piano quantitativo di semplice zonizzazione: un piano architettonico che andava ben oltre i metodi degli anni Sessanta e dei primi anni Settanta[1]. In una condizione di saturazione edilizia, Barcellona negli anni Ottanta era una città che non aveva bisogno di nuovi spazi, di nuovi edifici o di nuove funzioni, ma di riutilizzare i contenitori esistenti. Dopo una smodata crescita si era arrivati ad una condizione in cui la città era terminata e si entrava necessariamente in una logica di riutilizzo e reimpiego delle risorse esistenti[2]. Prese così forma un nuovo modello di urbanistica che non fosse solo normativa, il cui scopo era lontano dall'utile dell'investitore privato e vicino alla promozione, gestione ed organizzazione da parte delle amministrazioni pubbliche.
Risanare il centro storico, senza perderne l'identità e conferirne una alle zone della periferia che non l'avevano, senza far perdere loro la qualità residenziale costituivano i problemi più urgenti da risolvere. Per far questo, fu presto chiaro che in una città come Barcellona non potessero funzionare previsioni a lungo termine perché queste, non trovando una realizzazione immediata, generavano continuamente situazioni di incertezza ed automaticamente degrado, insicurezza sociale ed emarginazione. Di conseguenza, fu indispensabile "depianificare" (Boighas, 1987) come primo passo verso una risoluzione del problema. Si pensò così in primo luogo di escludere dal piano tutti gli interventi che non potessero essere realizzati nell'arco di cinque anni, lasciando temporanea autonomia ai cittadini rispetto alle sorti di questi spazi. In secondo luogo, si presentò una problematica di natura organizzativa: il dualismo tra i tecnici che agivano costruendo la città (Opere Pubbliche) e gli urbanisti che si occupavano di questioni a scala più ampia, di messa a sistema (ufficio Urbanistica)[3]. Si iniziò gradualmente a comprendere che, dal momento che i piani tardavano rispetto alla realizzazione fisica degli interventi, fosse necessario organizzare le attività dell'ufficio Urbanistica in base ai modi di intervenire delle Opere Pubbliche, lasciando meno spazio ai piani e più spazio alle iniziative puntuali esemplari e concrete di area pubblica per la trasformazione di pezzi di città[4].
Dagli anni Ottanta con Bohigas e successivamente con Busquets, dopo quasi un secolo di graduale abbandono dello spazio pubblico, è stata conferita una migliore qualità alla città grazie ad una nuova qualità architettonica, sincronizzando alcuni interventi sullo spazio pubblico unitari e riconoscibili[5]. Furono avviate una serie di trasformazioni nel rispetto del contesto della città storica innescando un meccanismo di recupero del tessuto urbano che restituì alla città un aspetto diverso: una immagine nuova e coerente, dove ogni spazio ha potuto riconquistare la propria dignità di luogo.

1 Bohigas O. (1992), *Ricostruire Barcellona*, Etas.

2 Ibidem.

3 Serra E. (1987), *Bohigas. Le piazze di Barcellona*, SAGEP.

4 Ibidem

5 Bottari A. (2009), *Piazze e Parchi Urbani a Barcellona - Riqualificazione e composizione dello spazio pubblico: piani e progetti per la Barcellona degli anni '80.*

Molo del legno, Barcellona.

Via Julia, Barcellona
La sistemazione della zona nasceva da diverse necessità: risolvere le problematiche relative alla unificazione del sistema delle utenze e all'integrazione della vecchia viabilità con la nuova e contemporaneamente far fronte alla trasformazione di via Julia in asse di attraversamento veloce. La strada è costituita da marciapiedi alberati e si trasforma in un viale con alberature centrali. Lo spazio centrale è costituito da tre tratti: il primo si collega alla Rambla con una pavimentazione "soffice"; il secondo ai differenti livelli intorno, fino alla metro con pavimentazione "dura"; l'ultimo è alberato e si conclude in una rotonda con un elemento verticale.

Le aree prescelte per la riorganizzazione dello spazio pubblico furono selezionate sulla base delle loro potenzialità come centralità di relazionarsi con il tessuto circostante e di innescare un processo di valorizzazione dell'intorno. È stato così possibile restituire una qualità urbana estesa, inducendo un processo di recupero ad opera dei proprietari degli edifici prospicienti i siti di intervento, operazione altrimenti economicamente insostenibile per i Municipi. Molti spazi di risulta inutilizzati, dimenticati, ripresero vita e, anzi, acquisirono un valore simbolico, emblema di un nuovo modo di intervenire trasversalmente nel ridisegno urbano.

La chiave della buona riuscita del programma risiede, tra le altre cose, in un'attenta e pensata collaborazione tra amministrazioni pubbliche, soggetti privati e cittadini: l'ente pubblico ha coordinato gli interventi, affiancato da alcuni soggetti privati che hanno partecipato attraverso investimenti di capitali e con l'intervento di tecnici esterni all'apparato amministrativo per la progettazione. Questo sistema, con la costante attenzione al coinvolgimento ed alla sensibilizzazione dei cittadini, ha portato ai risultati positivi di cui gode tutt'oggi la città catalana.

Placa Reial, Barcellona
Finalizzato alla valorizzazione dello spazio architettonico della piazza, il progetto prevedeva l'eliminazione del dislivello dovuto alle corsie carrabili preesistenti e la realizzazione di un unico piano orizzontale pedonale in pietra fortemente delimitato dagli edifici. Grazie ai medesimi elementi verticali del molo del legno, lo spazio architettonico è arricchito senza ostacolarne la lettura.

Nello specifico, la disposizione delle palme e dei lampioni sottolinea la specularità della piazza rettangolare con al centro la fontana originale.

La piazza de La Mercé, Barcellona
Frutto della demolizione di un isolato, lo spazio ricavato è stato pedonalizzato, valorizzando la chiesa e gli edifici circostanti. La pavimentazione, la sistemazione della fontana e delle alberature, così come dell'arredo urbano enfatizzano l'assialità dello spazio a partire dal fronte della chiesa. Piazza de La Mercé costituisce uno dei primi interventi attuati ed è stata esemplare perché ne scaturì un importante processo di autorecupero degli edifici nell'intorno.

Molo del legno, Barcellona
Parte degli interventi volti al recupero del fronte a mare, la sistemazione del molo del legno ha previsto la riorganizzazione del traffico intenso lungomare e la separazione in due fasce della sede stradale. Tale spazio era prima occupato da magazzini che sono stati demoliti in favore di un parco urbano che ha avvicinato la città al porto. La fascia più a ridosso del porto è stata lasciata com'era in origine, mentre la fascia che divide il molo dal viale Colon è caratterizzata da una serie di elementi verticali (palme e lampioni) che, disposta secondo una griglia regolare, enfatizza la vastità dello spazio rapportato alla scala dei palazzi sullo sfondo.

Basses de Sant Pere e Sant Augusti Vell, Barcellona
Il collegamento delle due piazzette faceva parte di un programma più ampio che voleva dare un disegno urbano continuo ed unitario al quartiere. Successivamente è stato sostituito il palazzo sulla sinistra, così da sottolineare ancor di più le nuove direzioni.

La piazza offre nuove possibilità di uso grazie agli interventi di pedonalizzazione, al nuovo arredo ed alla pavimentazione che definisce lo spazio.

La piazza de La Virreina, Barcellona
Gli interventi nel borgo Gracia erano finalizzati a ridefinire piccoli spazi pubblici per migliorarne le qualità ambientali. Con una piccola scala di intervento focalizzata sulla scelta dei materiali e degli elementi di arredo, nonché sulla conservazione delle caratteristiche di ogni luogo, è stata ricreata un'identità urbana. L'omogeneità dei progetti stata garantita dalla scelta di un unico studio per i progetti di tutte le piazze. La pavimentazione della zona pedonale definisce un nuovo utilizzo delle strade laterali, che diventano di solo accesso agli edifici, conferendo maggior rilievo alle strade tangenti la piazza.

Lione

A Lione, con l'arrivo del giovane sindaco Michel Noir nel 1989 venne inaugurata una nuova politica degli spazi urbani finalizzata a rendere la città più bella e piacevole da vivere. Nell'ottica di abitare il centro e di destinare le periferie a zone residenziali di qualità, si pensò ad un intervento sullo spazio pubblico in modalità simili a quelle di Barcellona[6]. All'inizio degli anni Novanta vennero realizzate grandi opere architettoniche e parallelamente risistemate alcune piazze, per lo più al fine di favorire la mobilità dolce, ricercando un'integrazione tra innovazione e caratteri del sito. Con la realizzazione di numerosi parcheggi interrati vennero restituiti alla comunità molti spazi in superficie da tempo perduti; venne inoltre data un'importante rilevanza al verde con l'introduzione dei jardins de rue didattico-educativi, così come alle sponde del Rodano e del Saona, che furono riorganizzate in una rete di itinerari pedonali, una passerella ed un suggestivo camminamento su piccoli giardini[7].
Con gli stessi principi di Barcellona e di altre città europee nello stesso periodo, il processo di riqualificazione voleva produrre benefici per l'intero agglomerato urbano elaborando un quadro unitario di interventi puntuali ed operazioni sulle grandi trame relazionali che partissero dalla riorganizzazione dello spazio pubblico[8]. Il piano toccava diverse tematiche tra cui la rivitalizzazione degli spazi pubblici e la creazione di nuovi poli per fronteggiare, prima di tutto, la problematica di esclusione sociale delle periferie. Gli interventi erano guidati da una sorta di abaco dei materiali e degli elementi di arredo per realizzare progetti coerenti che designassero un linguaggio unitario moderno poggiato sulla tradizione e che garantissero ad ogni intervento la medesima qualità, a prescindere dai contesti sociali e dalla loro collocazione[9]. Il programma prevedeva interventi a diverse scale, da quella del Comune a quella del vicinato e interessava diverse zone della città. In ogni intervento venne pensato un nuovo sistema di illuminazione per gli spazi pubblici per rendere più sicura la città ed allo stesso tempo valorizzarne tanto gli elementi ordinari quanto le emergenze architettoniche. Infine, una particolare attenzione fu dedicata alla mobilità: per collegare i quartieri e riorganizzare lo spazio occupato dai veicoli, venne rafforzata la rete dei mezzi di trasporto pubblico e strutturata una nuova rete di spostamenti dolci.
Il fatto che il programma sia stato perseguito per vent'anni, nonostante i cambiamenti delle amministrazioni e delle forze politiche, ha rappresentato senz'altro una peculiarità dovuta al fatto che il programma fosse chiaro e soprattutto condiviso dalla comunità. Grazie alla gestione da parte di due istituzioni appositamente costituite, la Communauté urbaine du Grand Lyon e l'Agence d'urbanisme, fu possibile attuare un piano tanto complesso, monitorando costantemente gli interventi e gli enti interessati. Infatti, vennero coinvolti molti soggetti in accordi di partenariato specialmente per recuperare le periferie, dove a seguito dei disordini dell'inizio degli anni Ottanta si era rotto il rapporto di fiducia tra cittadini e autorità statale ed erano state attuate alcune politiche nazionali che miravano al coinvolgimento della popolazione nelle scelte decisionali dei quartieri.

6 Ferretti L. V. (2008), *Gli spazi pubblici come cuore del progetto urbano. Il caso di Lione* in 'Hortus'.
7 Marchigiani E. (2005), *Paesaggi urbani e post-urbani: Lyon e IBA Emscher Park*, Meltemi.
8 Mariano C. (2012), *Progettare e gestire lo spazio pubblico*, Aracne.
9 Biasi R., Scatena D. (a cura di) (2016), *Brevi lezioni di paesaggio*, FrancoAngeli.

Lo strumento urbanistico utilizzato fu quello delle ZAC (Zone d'Amenagement Concertè): sistema secondo cui l'ente pubblico si occupa dello sviluppo di una determinata area con lo scopo di cederla o darla in concessione pubblica o privata. Nel caso specifico, dando in concessione le aree da riqualificare a società miste create dalle collettività locali, il Comune era finanziariamente responsabile del progetto su cui aveva quindi completo controllo, ma questo veniva attuato attraverso un coinvolgimento di soggetti qualificati. Da questo corretto e limpido funzionamento derivano i risultati positivi del programma per la città di Lione.

Place des Terraux, Lione
Prima dell'intervento lo spazio ospitava un grande parcheggio. Si voleva dare un ordine compositivo allo spazio ricavato, partendo dalla ripresa delle lesene in facciata al palazzo Saint-Pierre sulla pavimentazione. Una trama quadrata organizza la pianta dove l'alternanza cromatica dei materiali e gli elementi verticali scandiscono lo spazio. La fontana preesistente viene spostata da un lato secondo questa nuova geometria, mentre numerosissime fontane danno ancor più rilievo all'acqua come materiale principale della piazza. L'utilizzo dello spazio in superficie è stato garantito dalla creazione di un parcheggio sotterraneo, intervento che faceva parte di un insieme più ampio per la riqualificazione delle piazze principali di Lione.

Place des Célestins, Lione
Circondata da edifici residenziali, ospita l'omonimo teatro restituendo a questo uno spazio di sagrato ed un giardino al quartiere. Anche in questo caso la pavimentazione rialzata delimita lo spazio pedonale da quello carrabile. La vegetazione disposta sul perimetro ripara lo spazio di sosta dal traffico e due suggestive vasche d'acqua sono disposte davanti al teatro, che ne costituisce la maggior fonte luminosa.

Il parcheggio sotterraneo è altrettanto suggestivo grazie all'andamento elicoidale della rampa caratterizzata da un gioco di pieni e vuoti che sono visibili da un periscopio posto al centro della piazza.

Rue de la République, Lione
Rappresenta una delle maggiori arterie commerciali pedonali lunga più di un chilometro. Il ridisegno dell'asse avvenne nel 1991 dopo un'intensa fase di discussione e volle riorganizzare i molti oggetti che invasero la strada nel tempo. Vennero definiti diversi ambiti definiti dai materiali e dagli usi. Place de la République è un evento lungo la passeggiata.

Place de la République, Lione
La pavimentazione continua della piazza nasconde la strada carrabile e la piazza è caratterizzata da un grande specchio d'acqua circondato da ampie sedute.

A Roma, con i tre programmi richiamati si intendeva avviare un processo di riqualificazione della città a partire dalla progettazione dello spazio pubblico come elemento trasversale del sistema urbano, da uniformare e rendere accessibile a tutti. Probabilmente, alcuni intenti erano sbagliati fin dall'inizio: una città come Roma è molto complessa e pensare ad una sinergia di interventi sparsi nel territorio che possano costituire una forma più ampia è quasi un'utopia. Una città con un così forte resistenza al cambiamento è difficile da uniformare, specialmente quando gli interventi procedono con una lentezza che, ad esempio sotto il punto di vista delle dotazioni dei trasporti, pone la città di Roma ottanta anni indietro rispetto alle altre città europee[1]. Per quanto Roma sia senza dubbio mutata profondamente negli ultimi anni, le trasformazioni sono sempre state poco governate e gli esiti non sono quasi mai stati quelli sperati. Un grande senso di delusione e sfiducia ha fatto perdere ai cittadini l'entusiasmo che nutrivano verso la propria città una trentina di anni fa[2]. Tre sono le principali problematiche che hanno da sempre riguardato le amministrazioni romane: una non completa pianificazione dei progetti; una mal gestita collaborazione tra gli enti coinvolti negli interventi e, soprattutto, delle fortissime carenze in tema di manutenzione delle opere concluse. Nello specifico dei tre programmi per lo spazio pubblico sopracitati, si sono persi gli obiettivi generali, accettando una riuscita solo parziale e per lo più pragmatica dei programmi, progressivamente, e forse ragionevolmente, abbandonando i virtuosi intenti che li avevano in origine mossi.

1 Stando al Rapporto Pendolaria (2016) di Legambiente, sarebbero necessari 80 anni perché Roma riesca a recuperare, in termini di metropolitane ogni mille abitanti, la distanza che la separa dalle altre capitali europee.

2 Panella R. (1997), *Piazze e nuovi luoghi di Roma - Il progetto della conferma e dell'innovazione*, DAAC.

1.3. Esiti attesi, problemi affrontati, criticità irrisolte

Le sorti del Programma Urbano dei Parcheggi sono state determinate da una serie di delibere e modifiche a partire dall'adozione del Piano Regolatore Generale di Roma del 20031, da intendersi un piano riorganizzatore funzionale trasporti-territorio[2] che tiene molto in considerazione le questioni in materia di mobilità. Oltre ad un forte potenziamento delle linee ferroviarie e metropolitane, il Piano presuppone una certa urgenza nello sciogliere i nodi cruciali nell'ambito del PUP, che fino a quel momento aveva prodotto quasi esclusivamente box auto pertinenziali in seguito agli aggiornamenti del 1990 e del 1991 in favore dell'integrazione di alcuni interventi proposti da privati. Difatti, il punto critico più rilevante del programma riguarda la natura dei parcheggi e della loro realizzazione. Stando alla legge Tognoli, i parcheggi costituiscono beni pubblici soggetti al relativo regolamento, che ne prevede l'assegnazione a seguito di gara di interesse pubblico. A Roma capita spesso, purtroppo, che non venga dato seguito a questi regolamenti e che non vengano stipulate le necessarie convezioni tra ente privato e Comune[3]: l'intento di realizzare spazi per tutti si riduce alla produzione di parcheggi privati pertinenziali, che sicuramente risolvono in parte la problematica della congestione del traffico in alcune zone della città, ma non soddisfano le questioni per le quali è nato il Programma Urbano dei Parcheggi. Per di più, una mancata accuratezza nelle indagini e nelle verifiche preliminari alla scelta delle quantità dei posti auto da creare ha comportato una sovrapproduzione di box auto ad oggi invenduti. Di fronte a queste problematiche, il Consiglio Comunale ha approvato un nuovo programma per il triennio 2004-2006: il "Patto della Mobilità"[4], a sostituzione del vecchio PUP, ormai chiuso, e contenente i nuovi indirizzi strategici per la revisione e l'attuazione del programma. La gestione della sosta è considerata la principale componente del sistema mobilità e si è ritenuto quindi prioritario il recupero di spazio pubblico fino a quel momento prevalentemente di "uso privato"[5], introducendo maggiori vincoli finalizzati a una progettazione integrata per una riqualificazione più estesa dei singoli interventi grazie alla realizzazione di aree e percorsi pedonali e per biciclette. Allo scadere del Patto della Mobilità la situazione è nuovamente mutata, quando, dichiarato lo stato di emergenza nel settore del traffico (da risolvere entro il 2008 e prorogato fino al 2012), è stato approvato il Piano Parcheggi[6] (rimodulato nel 2007) per determinare come affrontare l'emergenza. I parcheggi del PUP sono stati nuovamente rilocalizzati, molti interventi accorpati fra loro ed incrementati da nuovi. Nel 2008, con un'ulteriore Ordinanza, il regolamento riguardo i PUP è tornato ad essere quello della legge nazionale Tognoli. Dopo diverse modifiche rimaste su carta, nel 2017 molti degli interventi previsti non ancora realizzati sono stati cancellati da una Delibera della Giunta Raggi per motivazioni contrarie degli uffici, legate ad esempio alle interferenze con sottoservizi, ai danni al paesaggio o alla scelta di aree non comunali[7].

1 Comune di Roma (2003), *Nuovo Piano Regolatore di Roma*, Delibera del Consiglio Comunale n. 33 del 19/20.03.2003.

2 Comune di Roma (2005), *Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di ROMA*, AGGIORNAMENTO (del Piano approvato con Del. C.C. n. 84 del 28.06.1999) - Dipartimento VII 1 S.T.A. S.p.A.

3 Sito ufficiale dell'Associazione Carteinregola (2017), *Raggi X: Piano Urbano Parcheggi*.

4 Comune di Roma (2004), *Patto per la Mobilità: norme, linee guida ed indirizzi strategici per la realizzazione del piano parcheggi, in coerenza con la programmazione integrata degli interventi del Sistema della Mobilità: dalla città per l'automobile alla città del pedone.*

5 Comune di Roma (2005), *Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di ROMA*, AGGIORNAMENTO (del Piano approvato con Del. C.C. n. 84 del 28.06.1999) - Dipartimento VII 1 S.T.A. S.p.A.

6 Comune di Roma (2006), Ordinanza n. 3543 del 26 settembre 2006, rimodulata nel 2007.

7 Sito ufficiale dell'Associazione Carteinregola (2019), *Il P. U. P. azzo. La beffa del Piano Urbano Parcheggi.*

Si può dedurre come le problematiche legate a questo programma riguardino diversi ambiti: le carenti verifiche in fase preliminare hanno stabilito l'attuazione di un programma irrealizzabile in numerosi casi ed una produzione eccessiva di posti auto in altri; la discontinuità politica ha prodotto disordine non ha mai restituito il ruolo di bene pubblico alla maggior parte dei parcheggi realizzati; la carenza di finanziamenti pubblici ha portato molte difficoltà nella determinazione delle procedure per l'acquisizione dei suoli e per la definizione delle procedure di gestione. Per di più gli spazi pubblici prodotti in superficie sono, nella maggior parte dei casi, semplici giardini con arredo urbano e piantumazioni ormai mal curati, come spesso si vede a Roma.

Punti Verde Qualità faceva riferimento alla "Legge quadro in materia di lavori pubblici"[8] del 1994 e prevedeva che venissero realizzati spazi verdi attrezzati laddove ve ne fossero di insufficientemente o per nulla. L'allora sindaco Rutelli era al primo mandato e nel giro di un anno viene stabilito tramite gara di evidenza pubblica l'affidamento delle aree da riqualificare, individuate sulla base di proposte di soggetti pubblici e privati[9]. Erano richiesti un progetto di massima, un progetto di gestione dell'area e una relazione finanziaria. Alla fine del 1996 sono stati selezionati 75 progetti meritevoli per altrettante aree messe a bando. Con una delibera del 1998 vengono apportate alcune modifiche, talvolta significative, alle planimetrie delle aree per lo più perché difformi dalla normativa vigente. Per quanto riguarda l'aspetto finanziario, nel 1999 viene approvato lo schema di convenzione per la concessione di finanziamenti bancari agevolati ai concessionari dei PVQ. I principali istituti di credito erano due (Istituto per il Credito Sportivo e Banca di Credito Cooperativo di Roma) e dovevano concedere finanziamenti garantiti da fidejussione comunale o bancaria a garanzia degli istituti di credito pari all'88% delle rate di ammortamento, se l'esito dell'istruttoria da parte dei suddetti istituti di credito nei confronti dei richiedenti fosse stato favorevole. Nel 2004 sono state inserite nuove aree nel programma e già nel 2005 è necessaria l'approvazione da parte del Consiglio Comunale di una mozione per trovare soluzione a due criticità del programma, che avrebbero altrimenti condotto ad ulteriori impegni finanziari da parte del Comune: le procedure previste dal PVQ avevano creato difficoltà agli istituti di credito coinvolti in questa complessa realtà determinando problematiche ai concessionari, in molti casi impossibilitati a sostenere l'impegno economico preso per problemi di liquidità e le realizzazioni erano inferiori alle aspettative mentre i progetti approvati ancora molti. Per far fronte a tali problematiche è stato consentito di costituire il diritto di superficie a favore dei concessionari, escludendo le aree destinate a verde di libera fruizione. È stato anche aumentato il periodo di concessione non specificando effettivamente di quanti anni e avviando un processo di privatizzazione del bene pubblico che ricorda le dinamiche del Programma Urbano dei Parcheggi. Nel 2006, allo scadere delle garanzie fidejussorie autorizzate nel 1999, il Comune è intervenuto con una nuova delibera per offrire ulteriori garanzie ai concessionari con durata triennale, aumentando di fatto la copertura del credito fino al 95%.

8 Legge 11 febbraio 1994, n. 109 recante "Legge quadro in materia di lavori pubblici".

9 Aricolo a cura di Vincenzo Bisbiglia del 2017, in 'Il Fatto Quotidiano'.

Nel contempo, seppur ancora sotto le aspettative in termini di quantità, gli esiti dei Punti Verde Qualità sono molto positivi e di stimolo per le amministrazioni a perseverare nella tutela del verde pubblico per una rigenerazione urbana diffusa e difatti fino al 2007 viene aumentato ancora il numero di interventi. Nel 2009 solamente la Banca di Credito Cooperativo di Roma è disposta a prorogare ancora una volta la convenzione con il Comune di Roma, che incrementa ulteriormente la copertura finanziaria. Nel 2010 il sindaco Alemanno ha istituito una commissione per il monitoraggio del PVQ sotto il profilo amministrativo e contabile, a seguito di diverse denunce nell'ambito del programma che avevano evidenziato il coinvolgimento di imprenditori noti per precedenti scandali riguardo il riciclaggio di denaro. Sono state condotte diverse verifiche riguardo presunte irregolarità e favoritismi, confermati da finanziamenti di importi superiori alle necessità, dal superamento in molti casi dei limiti di superficie edificabile senza l'approvazione del Comune e dalle cifre massime richieste dai concessionari nel 90% dei casi, anche quando erano necessarie cifre nettamente inferiori. Dopo una serie di cambiamenti dell'ufficio preposto a tali verifiche, nel 2012 l'indagine della magistratura sui PVQ ha portato all'arresto di alcuni imprenditori e funzionari comunali, successivamente rinviati a giudizio. Nel 2013 con una delibera la gestione di PVQ è stata separata da quella del verde pubblico e sono emerse delle nuove criticità, stavolta di natura tecnico-urbanistica e patrimoniale: molte delle procedure per la scelta delle aree del programma erano illegittime. Nel 2014 a seguito di una mozione il rapporto di concessione è stato trasformato in diritto di superficie, i termini dei mutui allungati nuovamente, la rata annuale ridotta e stabilita la possibilità di alienazione del bene. Nel 2015 è emerso il controllo, tra gli altri, dei PVQ da parte di Mafia Capitale ed il Comune, con il nuovo sindaco Ignazio Marino, una volta decadute le convenzioni rilasciate ai concessionari a causa di mancati pagamenti, ha iniziato a ritirare alcuni dei PVQ precedentemente approvati e ha deliberato che i nuovi gestori delle aree venissero stabiliti da bando pubblico o che fossero organismi senza fini di lucro (per lo più nell'ambito dei complessi sportivi). Nel 2016 sono state annullate le delibere del 1995 e del 1998 riguardo il bando pubblico per la gestione in concessione e i criteri del programma, che sono stati rivisti. In conclusione, gli esiti del programma sono stati tutt'altro che positivi: la concessione di finanziamenti senza le dovute verifiche sulle cubature, le assegnazioni frutto di procedure illegittime e prive dei relativi collaudi ed infine la discontinuità delle amministrazioni romane hanno determinato nel 2017, con la Giunta Raggi, la revoca di tutte le concessioni, abbandonando definitivamente un programma che nasceva da un bellissimo intento. Il bilancio dei 23 anni di messa in pratica del PVQ è testimonianza del difficile percorso che ha dovuto affrontare questo esperimento di collaborazione tra pubblico e privato: sono solamente 16 i Punti Verde Qualità realizzati[10].

Come si è detto, venticinque anni fa ci si interrogava molto su cosa fare per rinnovare la Capitale e quella dello spazio pubblico ha rappresentato una questione fondamentale. Come Punti Verde Qualità, il programma Centopiazze è stato presentato dal sindaco Francesco Rutelli tra il 1994 ed il 1995 e prevedeva

10 Costantini V. (2017), *Punti Verde senza qualità, il Comune revoca tutte le concessioni* dal sito roma.corriere.it.

la riqualificazione di 130 spazi pubblici per recuperare la qualità di vita ormai persa in molti municipi[11]. Sono emerse subito due questioni: la necessaria azione trasversale dell'amministrazione all'interno dei diversi dipartimenti nonché l'integrazione delle missioni. È stato pertanto costituito l'Ufficio Centopiazze composto da progettisti interni all'amministrazione affiancati da professionisti esterni che, per evitare di adottare un'unica strategia per i tanti casi diversi inclusi nel programma, ha assunto un ruolo di coordinamento tra i diversi dipartimenti per la riqualificazione urbana. La struttura di questo ufficio era rivoluzionaria per Roma, specialmente perché alla base vi era una forma di dialogo tra il Comune ed i quartieri: una possibilità di riappropriazione da parte dei cittadini dei luoghi collettivi[12]. La ricerca di soluzioni pragmatiche dava la precedenza agli interventi di immediata fattibilità, cosicché molti progetti appaltati nella prima fase del programma erano già in fase avanzata di progettazione. Ha fatto seguito una fase sperimentale per garantire la qualità degli interventi in cui è stata interessata l'Università degli Studi La Sapienza: grazie agli studenti coinvolti nel ruolo di giovani progettisti, è stato possibile sondare tutte le potenzialità della città proponendo idee innovative per lo spazio pubblico che conducessero, una volta proposte alla cittadinanza, a soluzioni condivise. Inoltre, il concorso di progettazione "Le Piazze di Quartiere": 19 progetti esemplari in altrettanti quartieri che rappresentando l'inizio di un processo di riqualificazione davano un forte segnale di coinvolgimento dei municipi. Fondamentali al funzionamento del programma erano le risorse generate dal Programma Urbano dei Parcheggi: vaste aree dove bisognava realizzare opere superficiali per incrementare la pedonalizzazione. Il programma Centopiazze ha avuto il pregio di stimolare una riflessione sulla concretezza dei luoghi: un ripensamento che si fondasse sulle potenzialità della città di Roma, mettendo a punto un metodo che ristrutturasse il sistema amministrativo ponendolo in relazione diretta con i cittadini. In conclusione, il Programma Centopiazze ha visto, alla fine del primo mandato Rutelli (1997), la realizzazione dei 30 progetti iniziati già prima del programma e l'avviamento di altri 26 su concorso. Successivamente il programma è passato all'Assessorato delle Politiche Ambientali che ha portato a termine i suddetti 26 progetti in quattro anni. Con la Giunta Veltroni, il nuovo ufficio di competenza "Riqualificazione Piazze e Spazi Urbani" ha proseguito il programma e avviato, in parte, nuove azioni di intervento, occupandosi anche della manutenzione[13]. Benché gli intenti fossero positivi, l'ottimismo della prima fase del programma si è tradotto nell'improvvisazione in un campo dalle dinamiche ancora sconosciute: il nuovo sistema amministrativo, per nulla consolidato, si è mostrato incapace di pianificare ed individuare a priori le criticità, affrontandole solo durante le realizzazioni. Inoltre, alla ricerca di un metodo che non si fondasse esclusivamente sul processo conoscitivo, i progetti non hanno raggiunto una qualità sperimentata trovando forma in molte meno realizzazioni rispetto a quelle previste. Negli anni sono emerse molte questioni che hanno evidenziato non solo l'arretratezza delle amministrazioni ferme alla rigida burocrazia degli uffici romani ed incapaci di adattarsi ai nuovi processi, ma anche la difficoltà oggettiva di intervenire in molte aree per questioni come le pessime condizioni dei sottoservizi o per ritrovamenti archeologici.

11 Balbo P. P. (2018), *Dossier: la riqualificazione dello spazio pubblico di Roma, Il programma 100 piazze* dal sito italiacheverra.it.

12 Sito ufficiale del Comune di Roma, Piazze e spazi urbani.

13 Mattone A. (2003), *Le cento piazze da salvare al via gli ultimi 36 progetti* in 'La Repubblica'.

Inoltre, in molti casi il confronto con i cittadini, non abituati a pensare a cambiamenti vantaggiosi per mezzo di interventi di trasformazione, non ha portato grandi benefici, rendendo complicato e macchinoso un processo dalle buone intenzioni e compromettendo i risultati del programma nella visione di insieme. Nonostante questi malfunzionamenti, in assoluto si può dire che il programma Centopiazze abbia portato un'aria di rinnovamento, reinventando luoghi laddove hanno preso forma le realizzazioni, specialmente nei quartieri periferici. È da tenere presente, inoltre, che ha rappresentato un forte stimolo per numerosi altri concorsi indetti negli anni successivi come quelli del Maxxi, di piazza S. Cosimato e della Biblioteca Hertziana, o ancora quelli di piazza dei Navigatori, della Stazione Tiburtina, del Centro dei Congressi all'Eur, del Ponte dei Congressi, del Ponte della Musica e molti altri. Seppur molte opere attendono ancora finanziamenti, rimane un patrimonio di idee ancora valido per la rigenerazione di Roma[14].

14 Capuano A. (2005), *Temi e figure nell'architettura romana 1944-2004*, Gangemi.

Piazza Melozzo da Forlì (2004)
Il parcheggio interrato realizzato dal PUP conta 46 posti auto e dispone di un giardinetto con accesso pedonale in superficie.

Via Guidobaldo del Monte (2005)
Dodici piani di parcheggio interrato con 116 posti auto ed accesso su strada sono stati realizzati grazie al PUP. Il parcheggio è dotato della tecnologia pull-down ed ha un porticato in superficie con un percorso dedicato alla visita di un ninfeo ritrovato durante la realizzazione del progetto.

Piazza Mancini
Il progetto previsto dal PUP conta 202 posti auto ed ha come finalità la riconversione dell'area attualmente adibita a parcheggio per includerla nel già esistente giardino adiacente; tuttavia il cantiere non è stato ancora avviato.

Piazza Palach Jan
Il progetto del parcheggio interrato previsto dal PUP che conta 100 posti auto non è stato ancora avviato, ma la piazza è stata pedonalizzata.

Torraccia
Il Punto Verde Qualità di Torraccia, dove sono state realizzate molte attività oltre alla messa a nuovo del verde, rappresenta solo uno degli interventi malsani del Programma, dove è stato erogato un mutuo molto più elevato rispetto al reale costo della realizzazione. Ne è stata revocata la concessione nel 2015.

Torrino Nord (2004)
Grazie al PVQ all'interno dell'area sono stati realizzati un cinema multisala, un piccolo anfiteatro, un centro commerciale e diversi locali di ristorazione, oltre ad una vasta area verde di proprietà comunale che circonda il complesso. Molti sono i viali per passeggiare o correre ed ampi gli spazi dedicati ai bambini.

Piazza Euclide
La piazza è stata riqualificata a seguito del concorso “Piazze di Quartiere”.

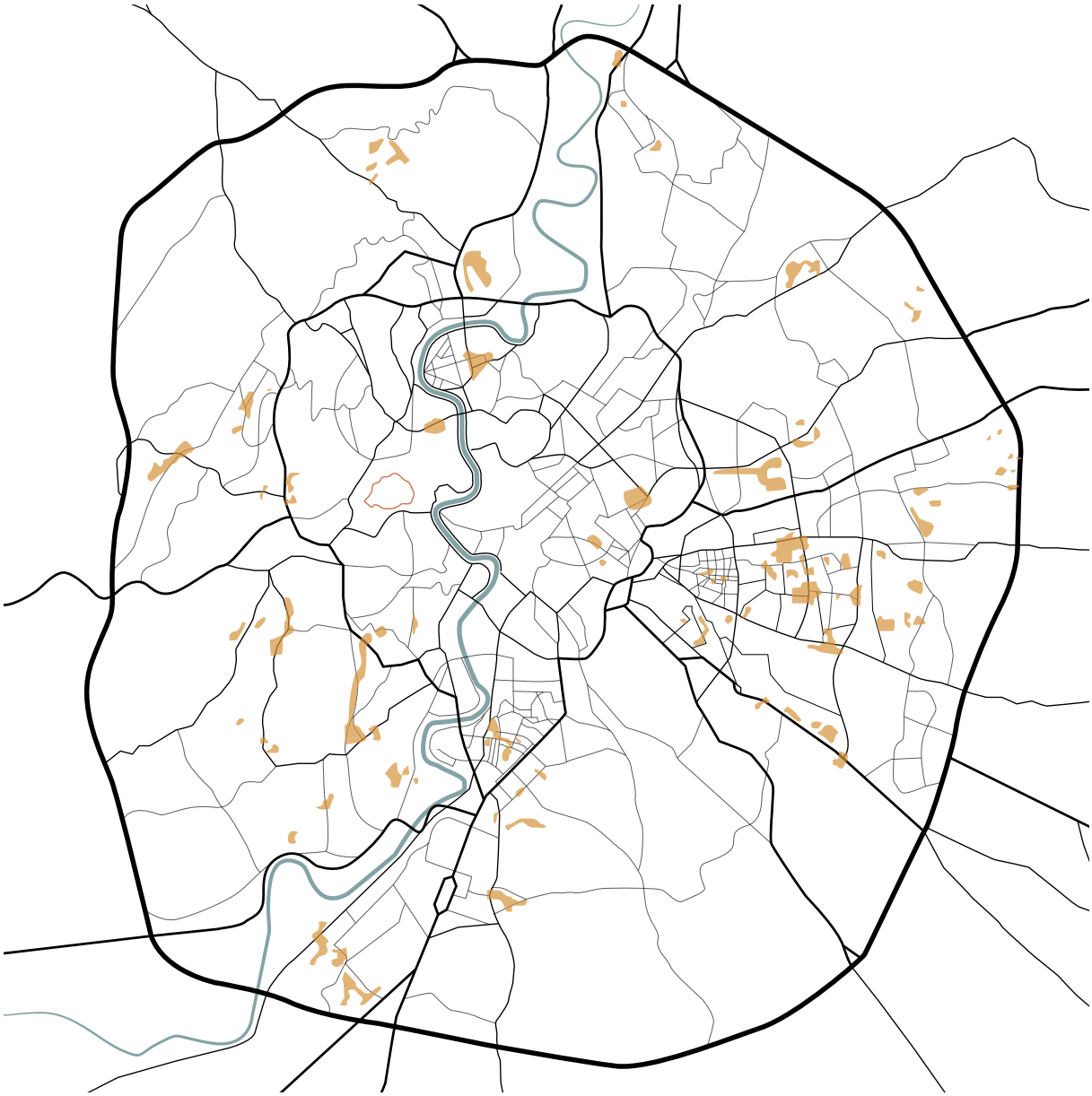
Piazza Montegrappa (2003)
Con il Programma Centopiazze è stata sistemata l'area verde e collocata una statua della Dea Roma ad opera di Igor Mitoraj.

Piazzale Caduti della Montagnola (2012)
Con il Programma Centopiazze è stata ampliata e rivista la struttura pedonale della piazza.

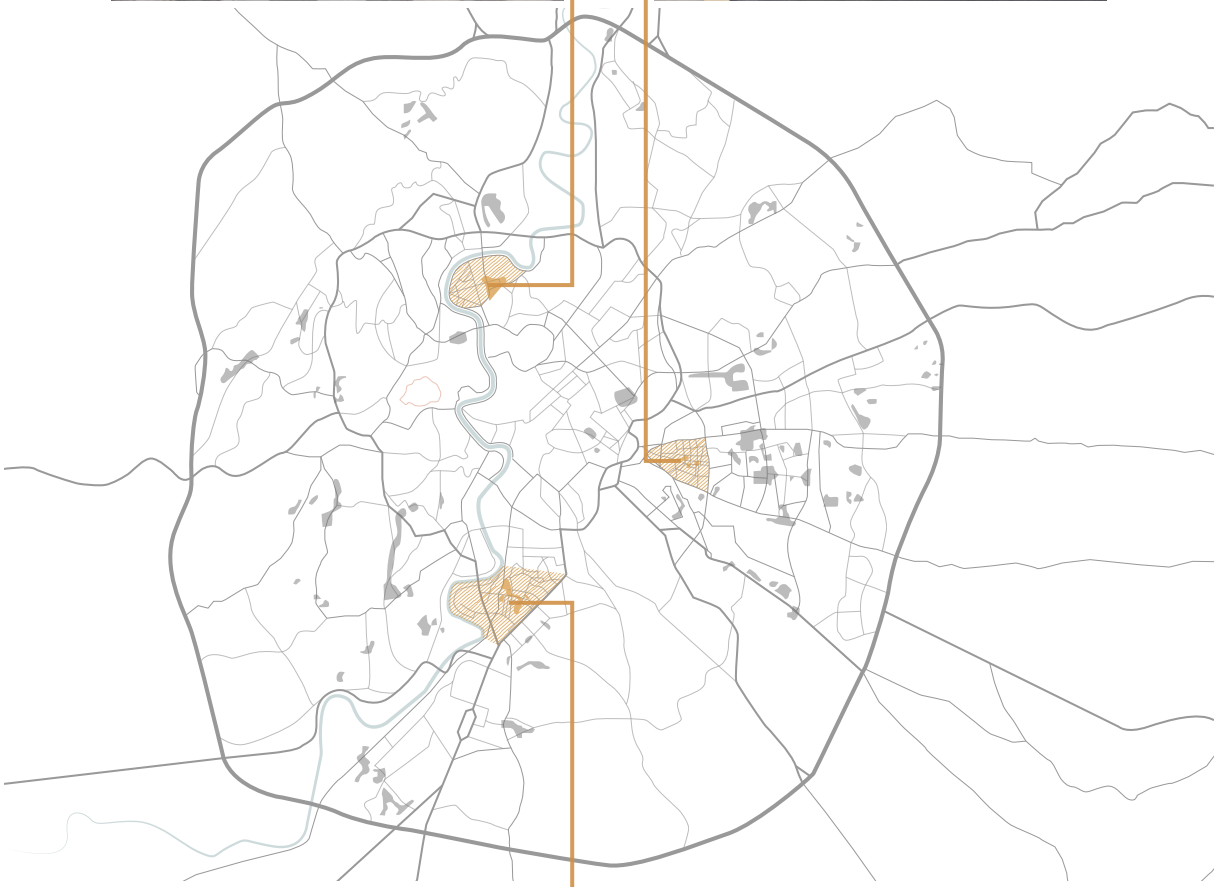
2. Tre quartieri: Flaminio, Pigneto e Ostiense

Dopo aver osservato quanta rilevanza sia stata data al tema dello spazio pubblico nei progetti che hanno investito nel riassetto della città di Roma negli ultimi trent'anni, sono stati scelti tre casi appartenenti agli Schemi di riferimento per le centralità locali"[1]: luoghi definiti dal Piano Regolatore come potenziali propulsori per la riqualificazione dei tessuti circostanti. Ogni centralità ha un asse principale che consente la messa in rete della zona e dal quale si sviluppa la trasformazione dell'area.
Le tre centralità prescelte appartengono ai quartieri Flaminio, Pigneto e Ostiense; rispettivamente nelle zone nord, est e sud di Roma. L'intento è di poter confrontare situazioni molto differenti tra loro ma anche simili sotto alcuni aspetti, evidenziando i cambiamenti prodotti dalle vicende che hanno interessato i tre quartieri negli anni. È interessante osservare come la trasformazione dello spazio pubblico sia avvenuta in maniere differenti, determinate dall'identità e dalla morfologia dei luoghi, nonché dal senso che tali spazi hanno per coloro che li abitano. La scelta si è indirizzata verso alcune delle situazioni più rappresentative della città, che nello scenario romano sono emblematiche di realtà diverse: luoghi simbolici e riconosciuti a livello cittadino, con una forte identità e un carattere consolidato negli anni. Molto differenti nella morfologia, Flaminio e Ostiense sono nati a ridosso del Tevere ed hanno sempre vissuto il rapporto con il fiume in maniera molto diversa: se il primo è delineato e racchiuso dal corso d'acqua che viene valorizzato con la costruzione di ponti e numerose attività sportive a ridosso dell'ansa, il secondo sfrutta la depressione naturale del terreno per tenere a distanza il fiume, determinando insicurezza e degrado nelle aree in prossimità del corso. Essendo quartieri prossimi al centro storico di Roma, sono nati da un progetto urbanistico sconosciuto invece al quartiere Pigneto, che si è formato spontaneamente senza seguire un preciso regolamento edilizio. Da qui la differenza più evidente: la morfologia. Il Pigneto si configura come un aggregato di edifici dove diventa strada lo spazio residuo tra i fabbricati; lo spazio pubblico è continuo e si trova in tutte le aree di risulta del quartiere; nel quartiere Flaminio, invece, lo spazio pubblico è controllato e racchiuso nella forma fisica caratteristica di molte città contemporanee: i grandi contenitori del terziario e del tempo libero, che generano nuove forme di spazi di relazione minuziosamente progettati; Ostiense, infine, rispecchia gli standard urbanistici, i cambiamenti degli anni Sessanta e la trasformazione da quartiere industriale a quartiere del terziario dove la parola chiave è riconversione.

1 Comune di Roma (2003), Norme Tecniche di Attuazione, Delibera di Adozione del Consiglio Comunale; Titolo II: Sistema insediativo; Capo 6: Progetti strutturanti; Art. 66: Centralità locali.



Centralità Locali di Roma.

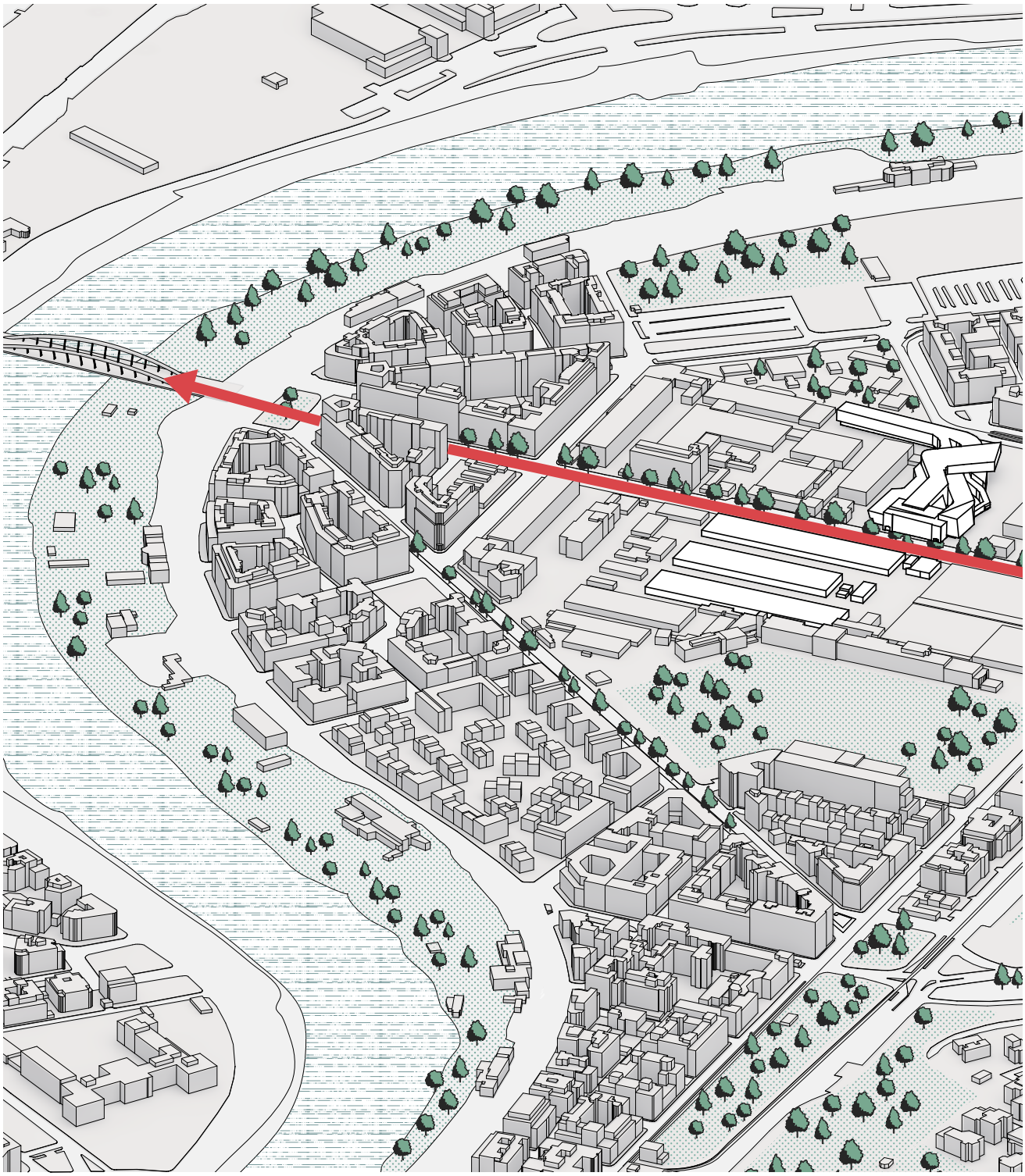


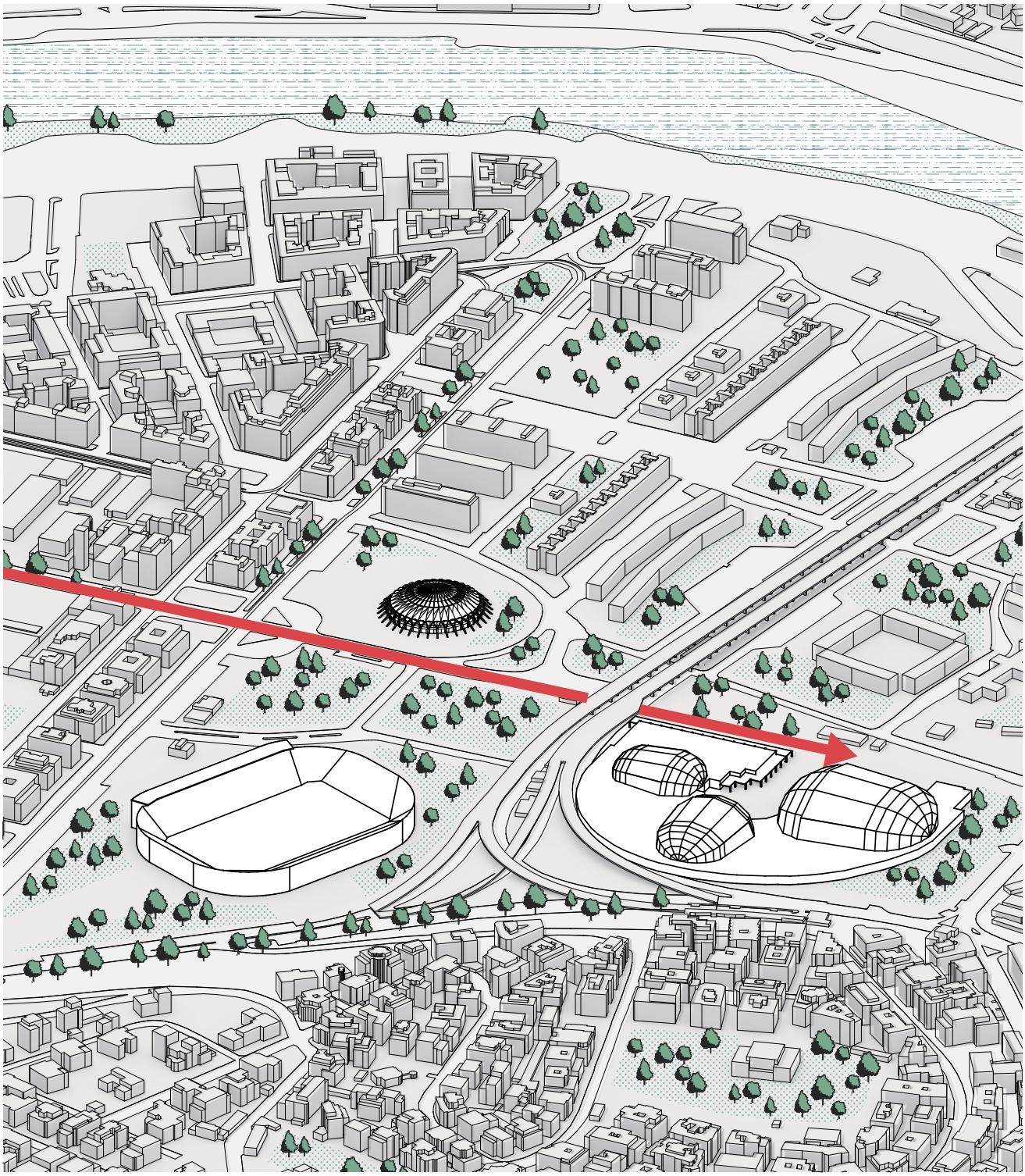
I tre quartieri presi in esame, in senso orario partendo da in alto a sinistra: Flaminio (via Guido Reni), Pigneto (via del Pigneto) e Ostiense (viale Giustiniano Imperatore).

Perimetri ed assi delle tre centralità: Flaminio, Giustiniano Imperatore e Pigneto.

Sistema degli spazi pubblici dei tre assi: via Guido Reni, viale Giustiniano Imperatore e via del Pigneto.

2.1. Flaminio





Elaborazione personale dei dati a partire
dalla cartografia gis del sito dati.lazio.it.

DENSITÀ DELL'EDIFICATO

EDIFICI SPECIALI

MOBILITÀ PUBBLICA

MOBILITÀ DOLCE

VIABILITÀ

h 09.00

h 18.00

h 12.30

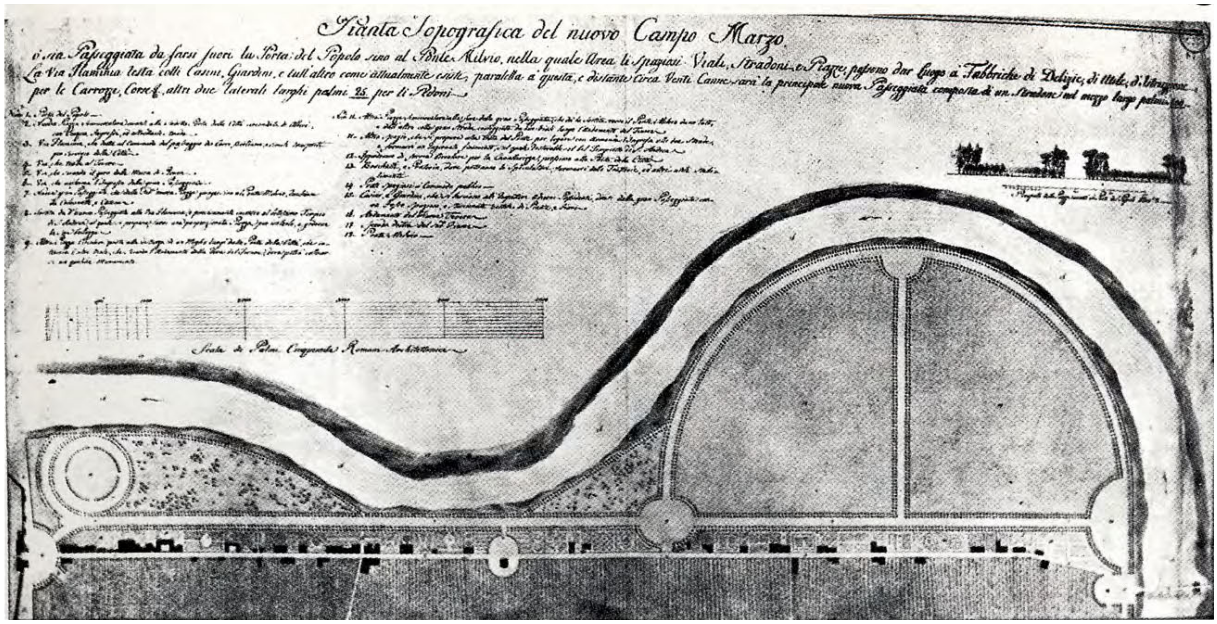
h 22.00

La città per frammenti

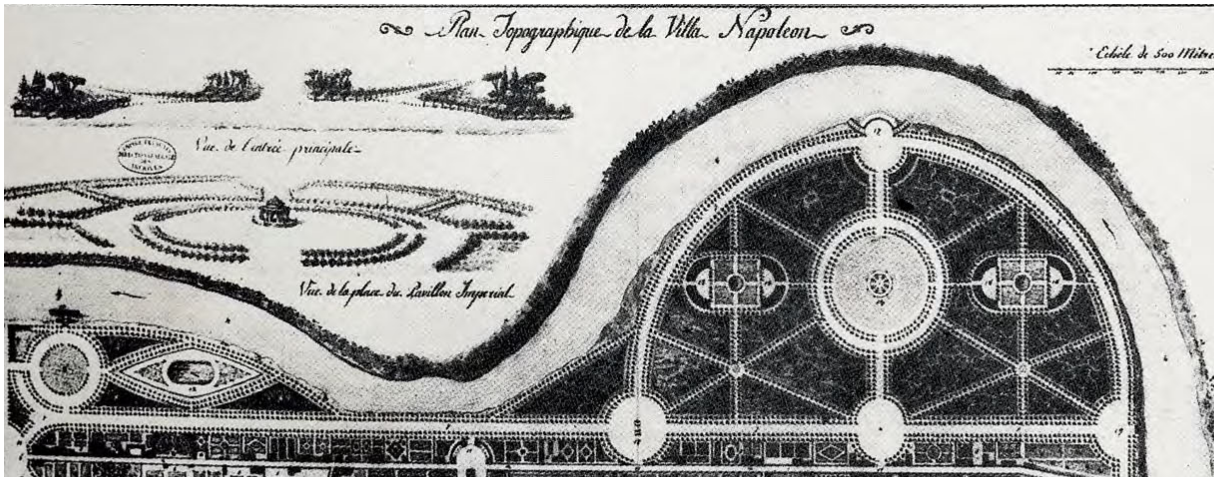
Per comprendere l'attuale struttura dell'area inclusa nell'ansa del Tevere del quartiere Flaminio è necessaria una lettura intermedia tra il decorso storico dell'intero contesto urbano e le sue proprie componenti edilizie. L'ossessiva ricerca di una forte direzionalità che collegasse l'area al resto della città ha visto incompiute per molto tempo le opere a favore di tali intenti, generando un bacino in cui il quartiere sembra da sempre isolarsi in una logica compositiva singolare, come se l'intorno non esistesse, ma di cui si impreziosisce grazie ad un rapporto di reciproco riconoscimento.
Storicamente, la piana interna all'ansa del Tevere ha rappresentato sin dal III secolo a. C. la porta d'ingresso settentrionale alla città di Roma. Con la realizzazione della via Flaminia è stata definita una direttrice che ne costituisce il principale asse di riferimento in direzione nord. L'assetto dell'area è frutto della trasformazione novecentesca di Roma; inizialmente la zona faceva parte dei Prata Flaminia, costituiti da coltivazioni, horti e dimore patrizie. Fino al XIX secolo l'area non è stata mai coinvolta nei piani urbanistici poiché esterna alle Mura Aureliane e per via della vicinanza con il fiume che causava continue inondazioni.
Durante la breve parentesi napoleonica, con lo scopo di dare un nuovo volto alla seconda capitale imperiale, il riassetto di quest'area è stato inserito tra i punti programmatici della Commissione per gli abbellimenti di Roma. L'idea di trasformare l'area della Flaminia nel giardino di Roma tramonta con la mancata approvazione dei due progetti di Giuseppe Valadier pensati per valorizzare dell'asse Nord di accesso alla città grazie ad un lungo viale alberato parallelo a via Flaminia dedicato al passaggio con carrozze e cavalli[1].
Il piano regolatore di Alessandro Viviani del 1883 rifletteva il cambiamento della città di Roma, ormai Capitale d'Italia, che aveva completamente mutato fisionomia rispetto a dieci anni prima. Seppur non ancora progettata, l'area inclusa nell'ansa è stata presa per la prima volta in considerazione fino a ponte Milvio, ancora una volta per la creazione di un parco.
Nei primi anni del Novecento su via Flaminia erano già sorti i primi edifici ed erano stati costruiti il Ponte del Risorgimento ed il Ponte Regina Margherita. Inoltre, si era insediata in quest'area la Società Automobili Roma la quale aveva costruito uno stabilimento per la fabbricazione e montaggio di automobili con uffici ed alloggi su via Flaminia e magazzini, officine e deposito su via Guido Reni.
Con la celebrazione del cinquantenario dell'unità d'Italia nel 1911 si è presentata l'occasione di esprimere il nuovo clima culturale della città. Nel 1909 il nuovo sindaco Ernesto Nathan ha affidato il piano ad un qualificato tecnico esterno accelerandone redazione ed approvazione. Edmondo Sanjust di Teulada aveva il compito di redigere un nuovo piano regolatore che avrebbe dovuto inserirsi in una politica complessa di incremento dell'istruzione, tutela dell'igiene, limitazione della speculazione edilizia e partecipazione sociale: un periodo di crisi che si riesce ad incanalare a favore dell'edilizia sociale. Uno degli obiettivi del piano era quello di ridurre al minimo l'attraversamento del centro storico, considerato come la parte elegante della città. Sono stati pensati nuovi collegamenti est-ovest ed il grande viale di circonvallazione che, insieme alle arterie a servizio dei quartieri, garantisse un'infrastruttura adeguata a collegare la nuova espansione[2].

1 Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione della Programmazione e Pianificazione del Territorio (2011), *Piano delle alienazioni e valorizzazioni degli immobili militari della Città di Roma, documentazione storica*.

2 Piano Regolatore di Roma 1909.



Giuseppe Valadier, Pianta Topografica del Nuovo Campo Marzio, 1805 (Da Biblioteca dell'Istituto di Archeologia e Storia dell'arte di Roma, Collezione Lanciani, Roma XI - 100/2, n. 87).



Giuseppe Valadier, Pianta Topografica della Villa di Napoleone, 1809 (Da F. Lucchini - R. Pallavicini, La Villa Poniatowski e la via Flaminia, Roma 1981, pag. 16).

Piano Regolatore e di Ampliamento a Nord della città di Roma, 1882 (Da ASC, Car. XIII, 109).

Questo piano aveva un respiro europeo ed iniziava a ragionare sull'area di Flaminio in maniera completamente nuova: era prevista la creazione di un tridente – costituito da via Guido Reni al centro, viale Pinturicchio a sinistra e viale del Vignola a destra – che da una piazza rettangolare davanti al futuro ponte di collegamento con il quartiere Piazza d'Armi si irradiasse verso la via Flaminia, lasciando intoccati gli stabilimenti delle automobili per evitare eccessivi costi di esproprio. Appartengono a questi anni la costruzione dello Stadio Flaminio e delle case popolari su via Flaminia da parte dell'Istituto Case Popolari[3].
Già in questa fase, a causa della mancata realizzazione del ponte, l'ansa di via Guido Reni è rimasta isolata e confinata a bacino stagno delimitato dalla via Flaminia.
Con la Prima Guerra Mondiale l'area ha acquisito un carattere militare: nel 1916 il fabbricato della Società Automobili Roma è stato ampliato e riconvertito in stabilimento per la produzione di munizioni ed armi. Anche se in seguito è stato considerato l'assorbimento e la sostituzione della zona militare, questa ha resistito fino agli ultimi anni per via del carattere di una città che difficilmente accoglie cambiamenti tanto significativi.
Con il Piano Regolatore Generale del 1931 è stato proposto lo stesso disegno dell'area del piano del 1909, con il tridente e la destinazione prevalentemente residenziale. Appartiene a questo periodo l'introduzione dei Piani Particolareggiati, nello specifico il numero 20[4] riguardante l'area interna all'ansa del fiume, i cui interventi non sono mai stati realizzati probabilmente ancora una volta a causa dell'estensione del complesso militare. La parte di costruzione intensiva di via Guido Reni si può considerare ultimata già in questi anni grazie agli interventi di completamento degli isolati dal lato di viale Pinturicchio; i successivi cantieri hanno riguardato principalmente il tratto pianeggiante oltre via Flaminia, fino a Villa Glori. Questa zona è stata urbanizzata in vista delle Olimpiadi del 1960, occasione in cui sono stati realizzati il Palazzetto dello Sport ed il Villaggio Olimpico. I Mondiali di calcio del 1990 rappresentano un ulteriore momento determinante, che ha contribuito all'isolamento del quartiere. Piazza Mancini è stata destinata a giardino, rinunciando al collegamento di via Flaminia con il Lungotevere ed è stata realizzata la linea 2 del tram, il cui percorso, quasi totalmente su via Flaminia, ha isolato definitivamente l'ansa e costituisce ancora oggi un'importante barriera architettonica a causa dei binari[5].
Grazie al piano quadro del 1992 si assiste ad un nuovo tentativo di riconnettere l'area con il resto della città grazie alla decisione di realizzare i ponti già previsti dal piano del 1909: da piazza Gentile da Fabriano e da via Fracassini.
Le opere di Libera, Cafiero, Moretti, Monaco, Luccichenti, Vitellozzi e Nervi hanno costituito un insieme omogeneo che ha consolidato l'articolato sistema di residenze, impianti e attrezzature dalle forme contemporanee. Nel 2002 la realizzazione dei volumi zoomorfi dell'Auditorium Parco della Musica di Renzo Piano ha conferito all'area nuove funzioni e pregio urbano; lo stesso anno è stato avviato il "Progetto Urbano Flaminio – Foro Italico" per organizzare la gestione dei futuri interventi, prevedendo, tra le altre cose, la riqualificazione dell'asse via Guido Reni-De Coubertin ed il potenziamento dei trasporti pubblici con incremento della pedonalità in tutta l'area.

3 Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, Direzione della Programmazione e Pianificazione del Territorio (2011), *Piano delle alienazioni e valorizzazioni degli immobili militari della Città di Roma, documentazione storica*.

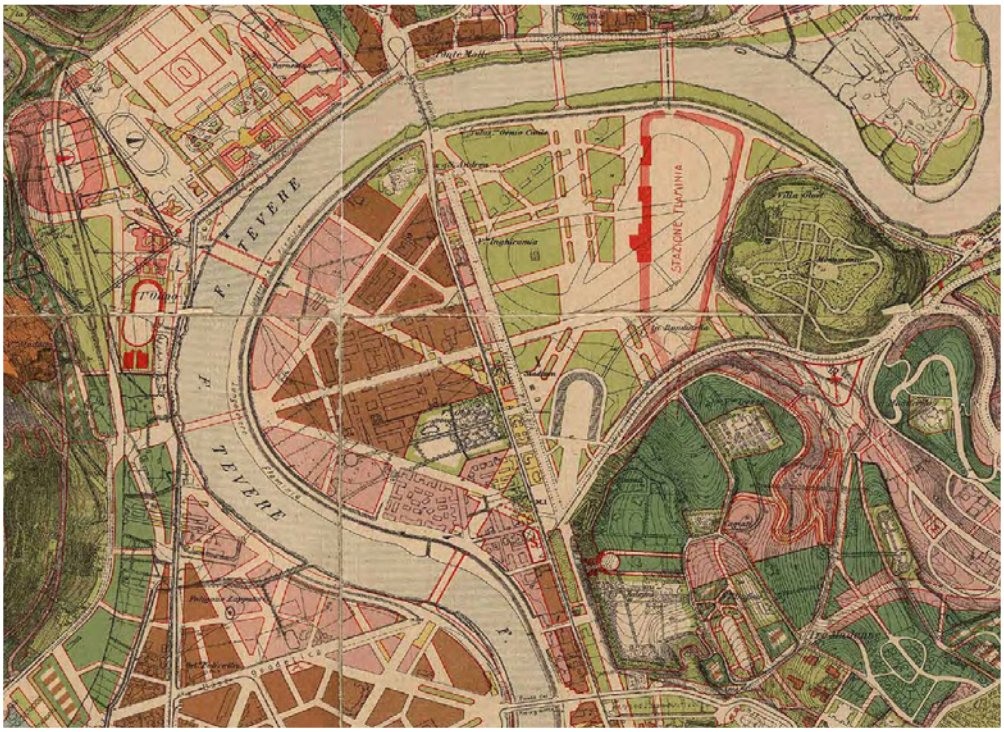
4 Comune di Roma (1932), *Piano Particolareggiato d'esecuzione della zona compresa fra il piazzale delle Belle Arti - Viale Tiziano e il Lungotevere*.

5 *Analisi urbane e strategie di progetto per il Quartiere Flaminio, Distretto Culturale di Roma*, 2015, dal sito webuniroma1.it.

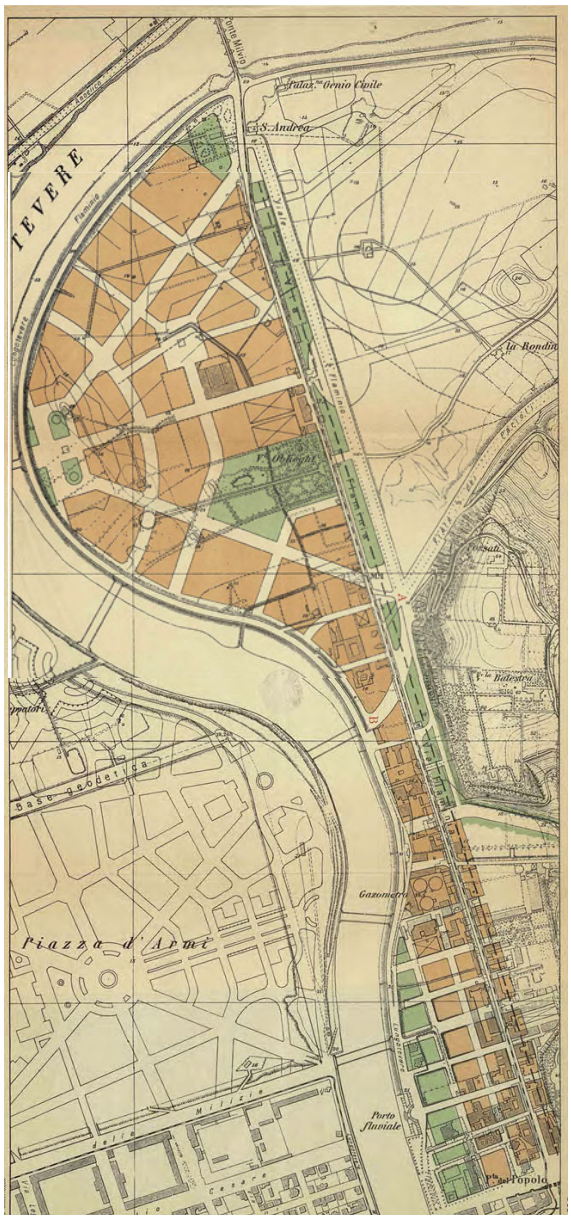
A proseguire la trasformazione sono stati il concorso per la realizzazione del MAXXI in una parte della ex caserma in via Guido Reni (vinto da Zaha Hadid ed inaugurato nel 2010) e la costruzione del Ponte della Musica esclusivamente pedonale nel 2011, che quasi cento anni dopo il primo progetto ha finalmente collegato le due sponde del Tevere[6].
Oggi, l'intero asse via Guido Reni–De Coubertin si innesta tra le pendici boscate di Monte Mario e quelle della collina di Villa Glori: la naturalità della zona è stata conservata grazie ad un ben pensato equilibrio tra spazi aperti e chiusi che si alternano su questi fondali paesaggistici. È chiara la volontà di non deturpare la natura della piana, per secoli zona extraurbana ad usi prevalentemente agricoli, poi divenuta giardino della città con l'espansione di Roma, dove la presenza del fiume e delle diverse colline ha sempre portato a considerare l'interazione degli interventi antropici con la naturalità del luogo come una sorta di invasione. Invasione che è stata costantemente armonizzata a partire dalla costruzione di ville che volevano cambiare volto del quartiere senza urbanizzarlo del tutto, proseguendo con gli edifici che seguissero la struttura dell'ansa ben organizzata dal piano ed infine con i nuovi edifici monumentali perfettamente integrati con il contesto. È grazie a questi ultimi interventi che negli anni recenti Flaminio ha accresciuto il suo prestigio, diventando un quartiere monumentale riconosciuto da tutti i cittadini romani e identificato nelle sue principali funzioni.

6 Capuano A. (2005), *Temi e figure nell'architettura romana 1944-2004*, Gangemi.

L'area della Flaminia agli inizi del XX secolo (da IGM, Carta dell'Agro Romano, 1904, tavv. 25 - 26).



Governatorato di Roma, Piano Regolatore 1931 Particolare dell'area della Flaminia (Da ASC, Stragr. 680).



Edmondo Sanjust di Teulada, Piano Regolatore di Roma, 1909 - Piano particolareggiato del quartiere Flaminio.

Vista aerea del quartiere Flaminio, 1910 ca.

Progetto Flaminio

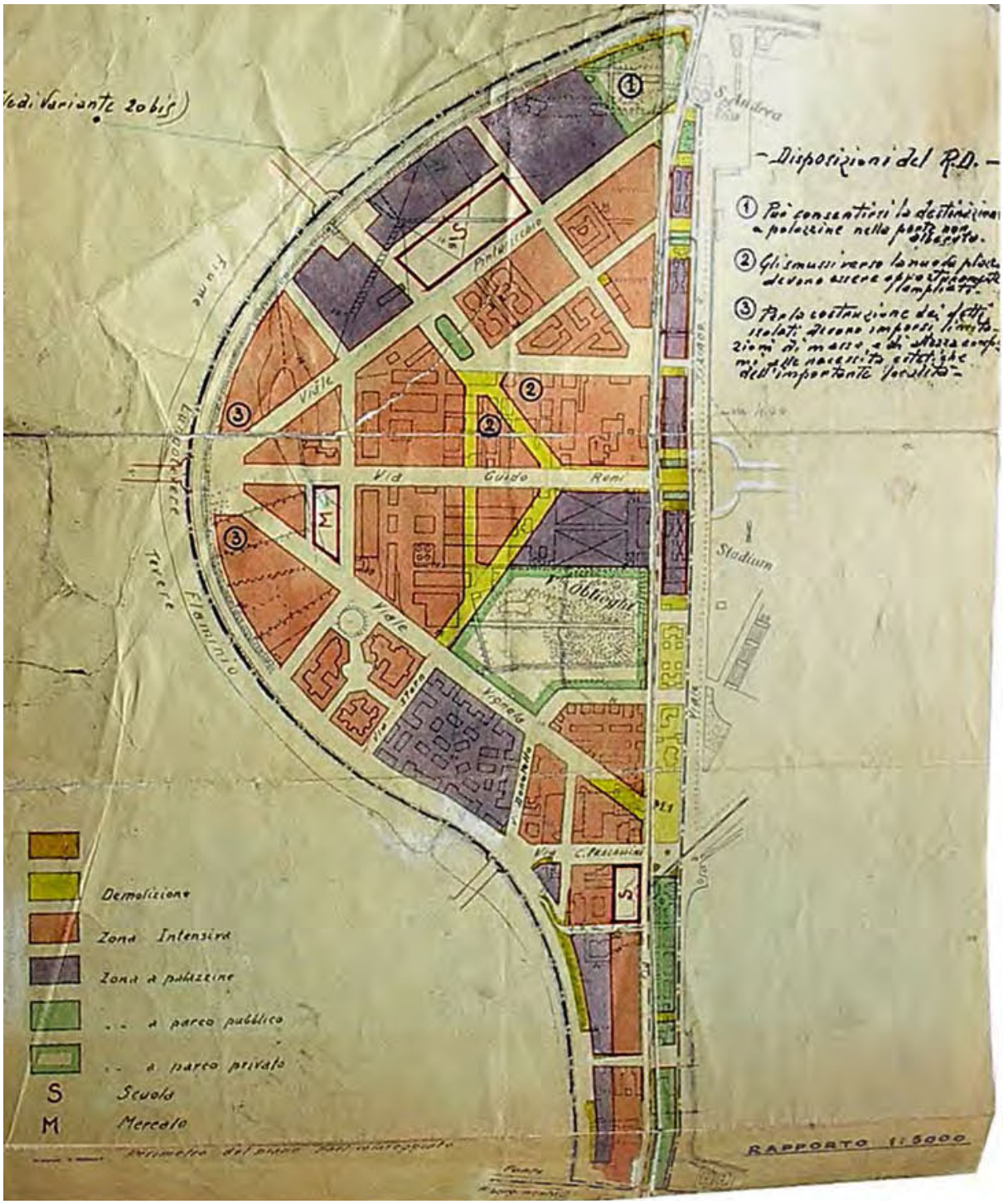
I fabbricati a nord e a sud di via Guido Reni nascono come deposito vetture della linea tranviaria su via Flaminia alla fine dell'Ottocento. Il complesso si è ingrandito nei primi del Novecento, quando nell'area inclusa tra via Flaminia, Villa Massani e vicolo dei Casali (che prende il nome di via dei Settanta e successivamente di via Guido Reni) si è insediata la Società Automobili Roma con un progetto per uno stabilimento per fabbricare e montare automobili.
Per via della trasformazione dell'area da industriale a militare, durante la Prima Guerra Mondiale, il fabbricato è diventato uno stabilimento per la produzione di armi e munizioni ed è stato ristrutturato e ulteriormente ampliato.
Con il PRG del 1931 si pensa per la prima volta a due collegamenti a partire da via Guido Reni che attraversino in senso obliquo il complesso in direzione di piazza Mancini e di viale del Vignola, ma che non verranno mai realizzati. A partire dagli anni Cinquanta fino alla fine degli anni Novanta l'impianto è stato uno Stabilimento Militare Materiali Elettronici di Precisione.
La conservazione dei due complessi a nord e a sud di via Guido Reni ha sempre rappresentato un limite per la trasformazione del quartiere fino a quando, nel 1998, è stato indetto un concorso internazionale per la realizzazione di un nuovo polo nazionale a Roma dedicato all'arte ed all'architettura contemporanea nel complesso delle officine a nord di via Guido Reni. Con il vincolo di conservare l'edificio che affaccia sulla strada e quello adiacente alla chiesa e di integrare quindi il progetto con il contesto includendo spazi aperti, il progetto vincitore di Zara Hadid si integra perfettamente con il contesto del quartiere grazie alla particolare attenzione alle preesistenze dimostrata attraverso il recupero di due edifici dell'ex caserma[7].
Quattro anni dopo l'inaugurazione del MAXXI, avvenuta nel 2010, un altro concorso di rilievo internazionale interessa la parte a sud dell'ex complesso militare per la progettazione del quartiere della Città della Scienza[8]. A vincere è lo Studio 015 Paola Viganò che, con una proposta fortemente legata alla definizione dello spazio pubblico, vuole andare oltre i confini del progetto esplicitando una riflessione sullo spazio pensato per creare permeabilità tra i due assi del tridente e coinvolgendo la piazza del MAXXI. È in parte un tentativo di ridare vita ai liberi spostamenti ricalcando gli assi obliqui già pensati nel PRG del 1931, ma in una chiave di lettura diversa, che ancor una volta si fonda sul progetto minuzioso delle parti.
Il sistema è strutturato in una serie di spazi aperti che valorizza l'asse stradale e ne amplia lo spazio pubblico in una passeggiata alberata che rafforza il legame della città con il fiume. La struttura del percorso pedonale consente il passaggio tra spazi pubblici e privati e la coesistenza di funzioni aperte alla collettività con zone residenziali più tranquille; grazie alla semplicità del progetto è possibile vivere in molti modi diversi lo spazio pubblico.
Il progetto si inserirà nella trama urbana circostante imponendo due caratteristiche fondamentali: isotropia e porosità[9]. I progetti di Paola Viganò sono da tempo orientati da questi due concetti che propongono una lettura ed un modo di immaginare la città in parte differenti dal passato.

7 Capuano A. (2005), *Temi e figure nell'architettura romana 1944-2004*, Gangemi.
8 Concorso Internazionale di progettazione per il Quartiere della Città della Scienza.
9 Secchi B. e Viganò P. (2014), *Isotropia e porosità: progetti manifesto* in 'Anfione e Zeto', pp. 19-24.

Che il progetto sia a scala metropolitana dove oggetto di studio è il territorio, o a scala cittadina dove l'oggetto è un sistema di elementi, o ancora a scala architettonica, dove l'edificio può determinare un nuovo masterplan complessivo del contesto in cui è inserito, come in questo caso, porosità ed isotropia sono le parole chiave che in gradi più o meno approfonditi o specifici condizionano e modificano il modo di vedere i luoghi e le loro possibilità. Il progetto conserva apertura, vaghezza e neutralità verso le pratiche che lo caratterizzano, consentendo una libertà totale nel movimento e nello sguardo. Quando il concetto di isotropia incontra quello di porosità, dove lo spazio è fluido e transitivo e viene messo in discussione il rigido confine tra spazio pubblico e privato, ha campo libero l'improvvisazione.
Il Progetto Flaminio pone al centro la qualità dell'abitare, dando rilevanza alle relazioni ed alle centralità urbane, agli spazi aperti, ed al paesaggio. Il carattere di recinto militare è ormai superato conferendo nuove caratteristiche al tessuto urbano, che diventa più penetrabile. Inoltre, via Guido Reni diventa una piazza lineare grazie all'inserimento di una fascia dove si aprono gli spazi commerciali che amplia la strada. Gli elementi a carattere industriale vengono conservati in un giardino verso viale del Vignola e per la Città della Scienza sono pensate diverse possibilità di sviluppo nel tempo. Infine, la zona residenziale prevede un sistema di strade pedonali ed a traffico controllato che attraversano una serie di spazi pubblici e privati[10].

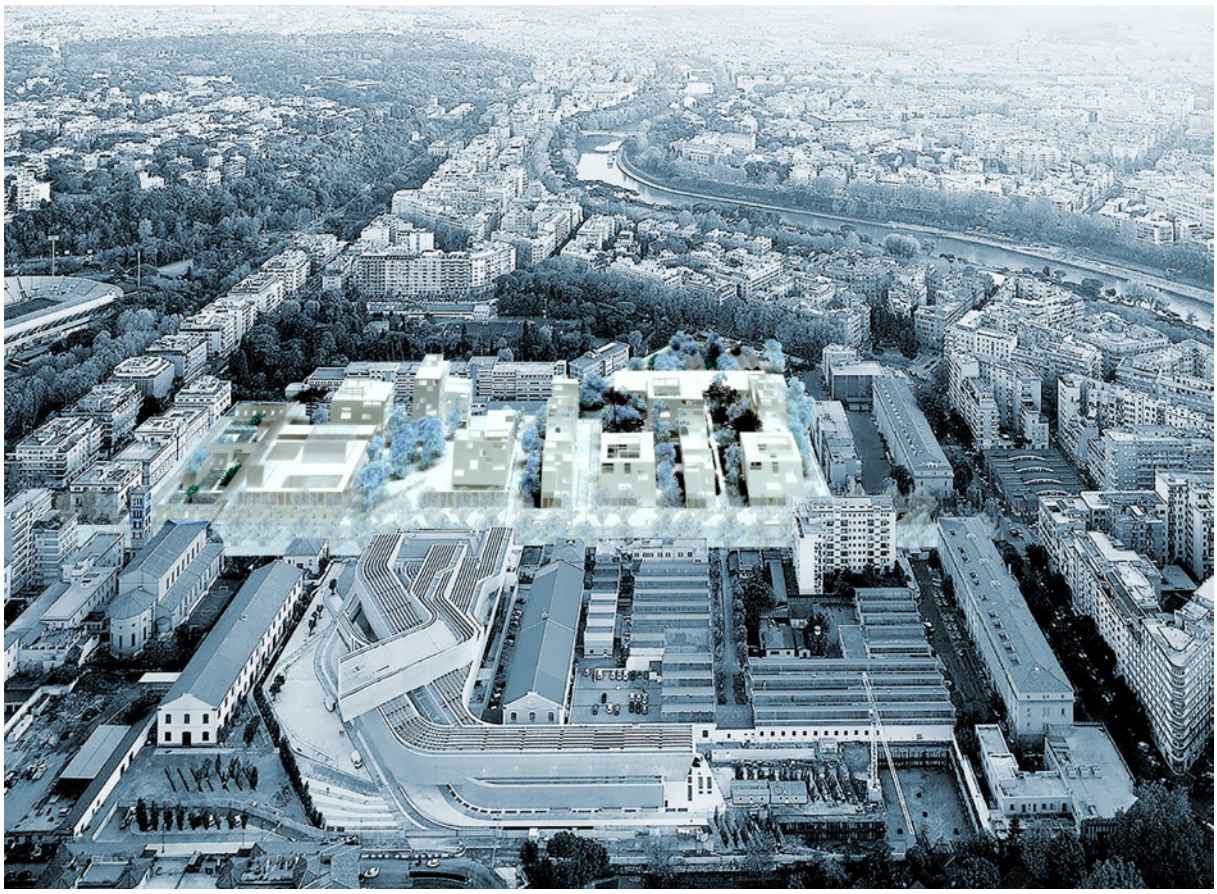
10 Silvestrini V. (2015), *Città della Scienza, a Roma vince Studio 015 Viganò. Il Progetto Flaminio ridisegnerà l'area delle ex caserme di via Guido Reni, a due passi dal museo Maxxi*, dal sito artibune.com.

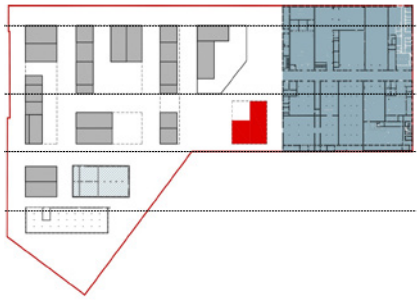
Ex caserma di via Guido Reni oggi.



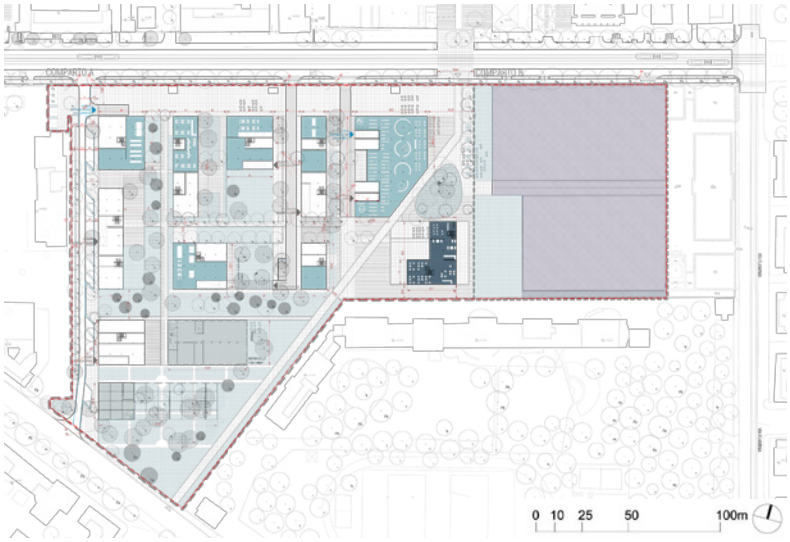
Piano Regolatore di Roma 1931
P. P. 20 - Piano Particolareggiato d'esecuzione della zona compresa
tra il piazzale delle Belle Arti,
Viale Tiziano e il Lungotevere, anno 1932.

Progetto Flaminio dello Studio Viganò.





Limite parcella
Commerci/servizi
Ricettivo
Residenziale
Città della Scienza



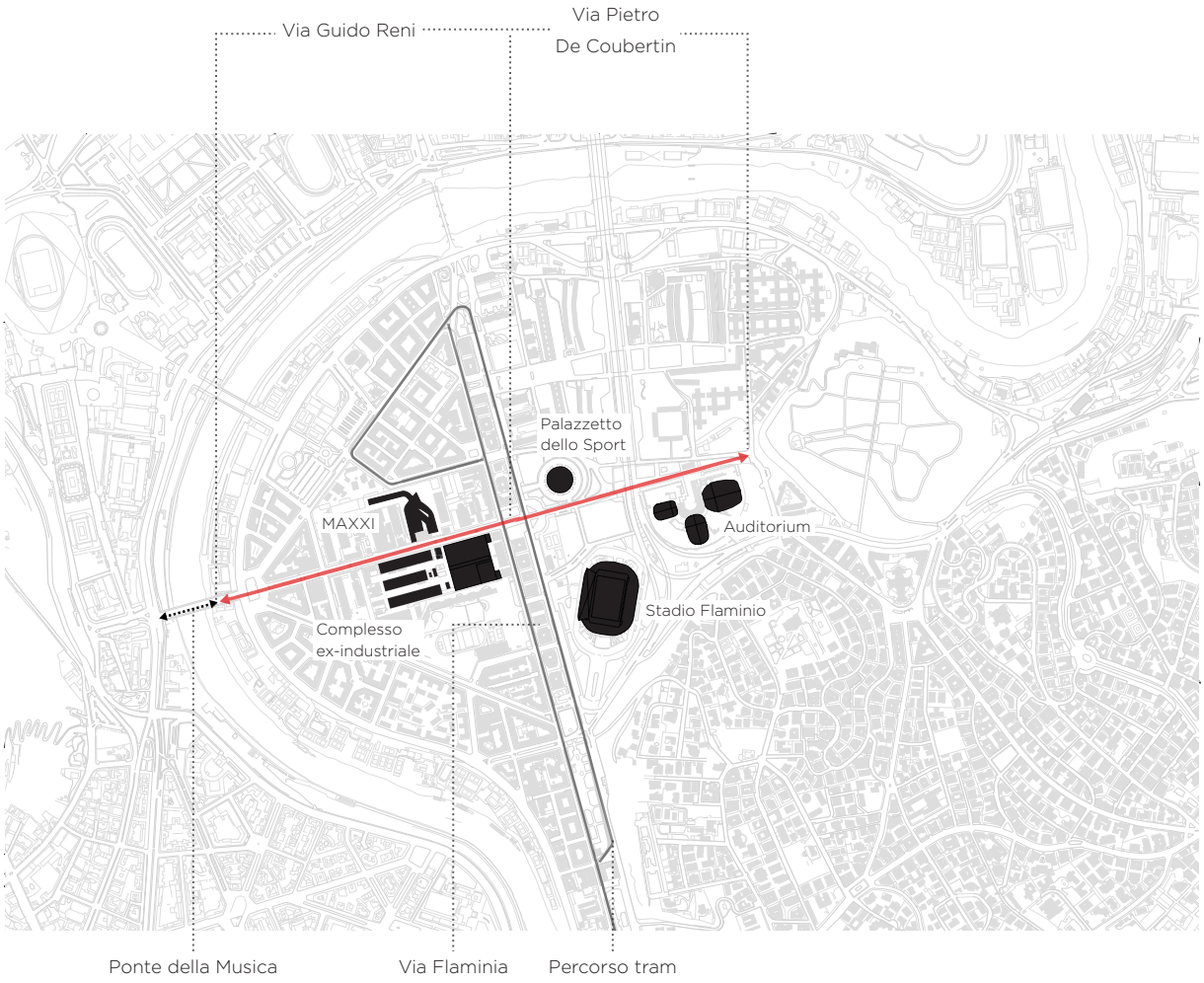
VIALE TIZIANO
VIA FLAMINIA
VIA PIERO DELLA FRANCESCA
VIA DONATELLO
VIALE DEL VIGNOLA
VIA FLAMINIA
0 5 20

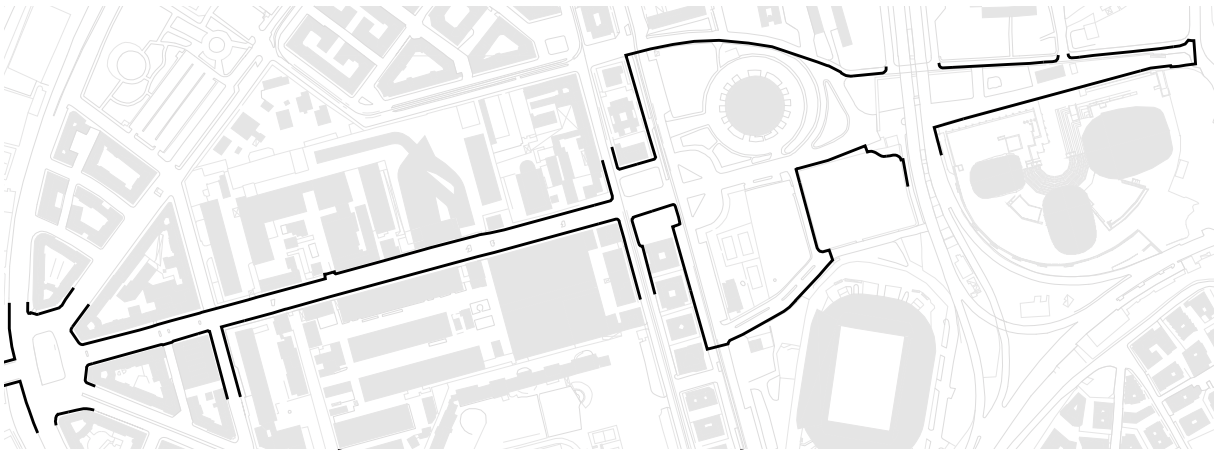
Via Guido Reni: spazi pubblici nei contenitori culturali

Via Guido Reni è l'asse principale della centralità locale Flaminio. Partendo dal Ponte della Musica e procedendo verso l'Auditorium Parco della Musica, l'assetto degli isolati, la sezione stradale e la pendenza del terreno cambiano diverse volte.
Se si considera l'intero asse (via Pietro De Coubertin nel tratto dopo piazza Apollodoro) si nota come la via Flaminia segni una netta cesura tra le due parti con il percorso del tram e le siepi che ne impediscono l'attraversamento, ad eccezione di alcuni tratti. La divisione è tanto fisica quanto formale: l'ansa racchiusa tra il fiume Tevere e via Flaminia ha un edificato più fitto e razionale che ospita fabbricati di un certo pregio in dialogo tra loro ed integrati con il contesto, quali il MAXXI, la parrocchia Santa Croce e il Guido Reni District; l'area opposta a via Flaminia, fino a Villa Glori, è costituita da un edificato più organico circondato spazi aperti dove i grandi progetti isolati costituiscono sistemi indipendenti, quali il Palazzetto dello Sport, lo Stadio Flaminio e l'Auditorium.
Il progetto del MAXXI propone una serie di spazi articolati con percorsi che generano un sistema dinamico e continuo che ha riservato una particolare attenzione nel preservare il contesto. La piazza ha due ingressi contrapposti che consentono il passaggio tra via Guido Reni e via Masaccio e dispone di altalene per bambini, tavolini e lunghe sedute; la pavimentazione alternata al brecciolino ne definisce i percorsi inseriti in un contesto verde ben ragionato. L'edificio ha delle forme curve e genera una piazza coperta davanti all'ingresso, allestita in modi sempre diversi a seconda delle mostre in corso[11].
Gli edifici ex-industriali hanno conservato il suggestivo aspetto originario, con un ampio spazio centrale adibito oggi a giardino e il sistema di capannoni quasi completamente vuoti che si sviluppa sui due lati lunghi. Il complesso ha ospitato per anni le mostre e gli eventi del Guido Reni District, un progetto di valorizzazione immobiliare temporanea.
Il Palazzetto dello Sport è collocato in un ampio parcheggio e la sua pertinenza è relativa all'interno dell'edificio dove spesso si disputano partite di basket, così come per lo Stadio Flaminio, oggetto di un concorso di riqualificazione vinto dall'Università degli Studi La Sapienza con un progetto conservativo.
L'Auditorium Parco della Musica include molte attività, oltre alle tre grandi sale per i concerti. Le forme particolari, il progetto del verde e dei percorsi, l'ampia cavea che è anche piazza e che raccorda tutto il sistema con una scalinata continua e l'attenta scelta dei materiali in linea con la tradizione romana sono la firma di un grande architetto e del suo modo di vedere la riqualificazione di una dimensione urbana culturalmente molto importante che era diventata un pesante vuoto urbano[12].

11 Capuano A. (2005), *Temi e figure nell'architettura romana 1944-2004*, Gangemi.
12 Balducci F. e Tofanelli C., (2015), *Auditorium Parco della Musica. Renzo Piano Building Workshop*, dal sito archidiap.com.

Si capisce come il tragitto di via Guido Reni potrebbe ben configurarsi in una piazza lineare, ma ad oggi è ancora un camminamento tra gli edifici monumentali che includono il vero e proprio spazio pubblico nei loro giardini e spazi aperti ben progettati, costituendo un insieme spezzato in tante bolle diverse. La carreggiata centrale è occupata da parcheggi a pagamento e il tratto di pista ciclabile presente non è individuato con una effettiva divisione delle carreggiate, se non per un tratto del percorso ciclo-pedonale Monte Sacro-Eur all'inizio di via Pietro De Coubertin. Lo spazio pubblico è miniaturizzato entro limiti ben definiti, soggetti a orari delle attività a cui appartengono, fatto di tante diversità. Seguendo questi principi, ma ponendosi di fatto a metà tra questi due discorsi, il progetto della Città della Scienza di futura realizzazione produrrà un ulteriore contenitore ma fatto anche di spazi aperti continui connessi alla piazza del MAXXI e agli altri due assi del tridente. Per quanto lo spazio pubblico sia espresso nelle stesse forme di specificità e minuziosa progettazione, questa attenzione ha eco in un progetto di insieme atto a migliorare la fruibilità della zona e gli spostamenti ciclo-pedonali per mezzo in un nuovo spazio pubblico permeabile ed isotropo.





Asse via Guido Reni - via Pietro De Coubertin

Ore 11:00

Durante la mattinata l'Auditorium Parco della Musica non è molto frequentato, fatta eccezioni di alcuni studenti universitari che vi si recano per studiare.

Ore 16:00

Nel pomeriggio il complesso si inizia a popolare in vista degli spettacoli serali, specilmente nei tavolini dei bar.

Ore 22:00

Di sera, alla fine degli spettacoli, l'Auditorum Parco della Musica si popola nuovamente per tutta la passeggiata in uscita, esclusi i bar che sono chiusi.

Ore 11:30

La mattina il museo è frequentato fin dall'orario di apertura (11:00, escluso il lunedì che rimane chiuso), specialmente da giovani.

Ore 16:30

Nel pomeriggio sono presenti diverse famiglie che portano i bambini a giocare nel cortile del museo e nell'area giochi della piazza.

Ore 22:30

Dopo l'orario di chiusura (19:00, escluso il sabato alle 22:00), non è possibile accedere al giardino del MAXXI.

Quartiere Flaminio, Ponte della Musica.

Quartiere Flaminio, Piazza Gentile da Fabriano.

Quartiere Flaminio, Via Guido Reni.

Quartiere Flaminio, piazza del MAXXI.

Quartiere Flaminio, spazi pubblici del MAXXI.

Quartiere Flaminio, ingresso su via Guido Reni.

Quartiere Flaminio, capannoni ex-area industriale riutilizzati come museo per il Guido Reni District.

INGRESSO 2

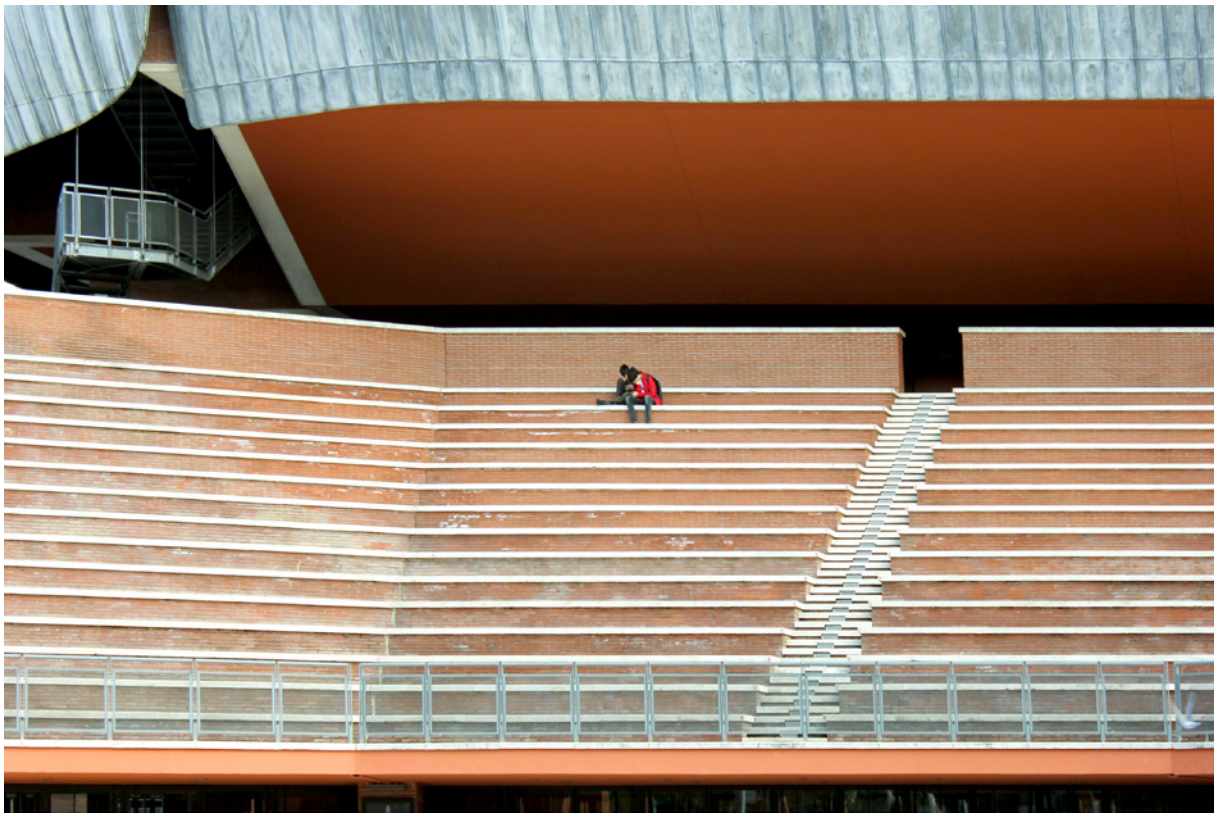
Quartiere Flaminio, Palazzetto dello Sport.

Quartiere Flaminio, cavalcavia di corso di Francia.

Quartiere Flaminio, percorso ciclabile di fronte all'Auditorium Parco della Musica.

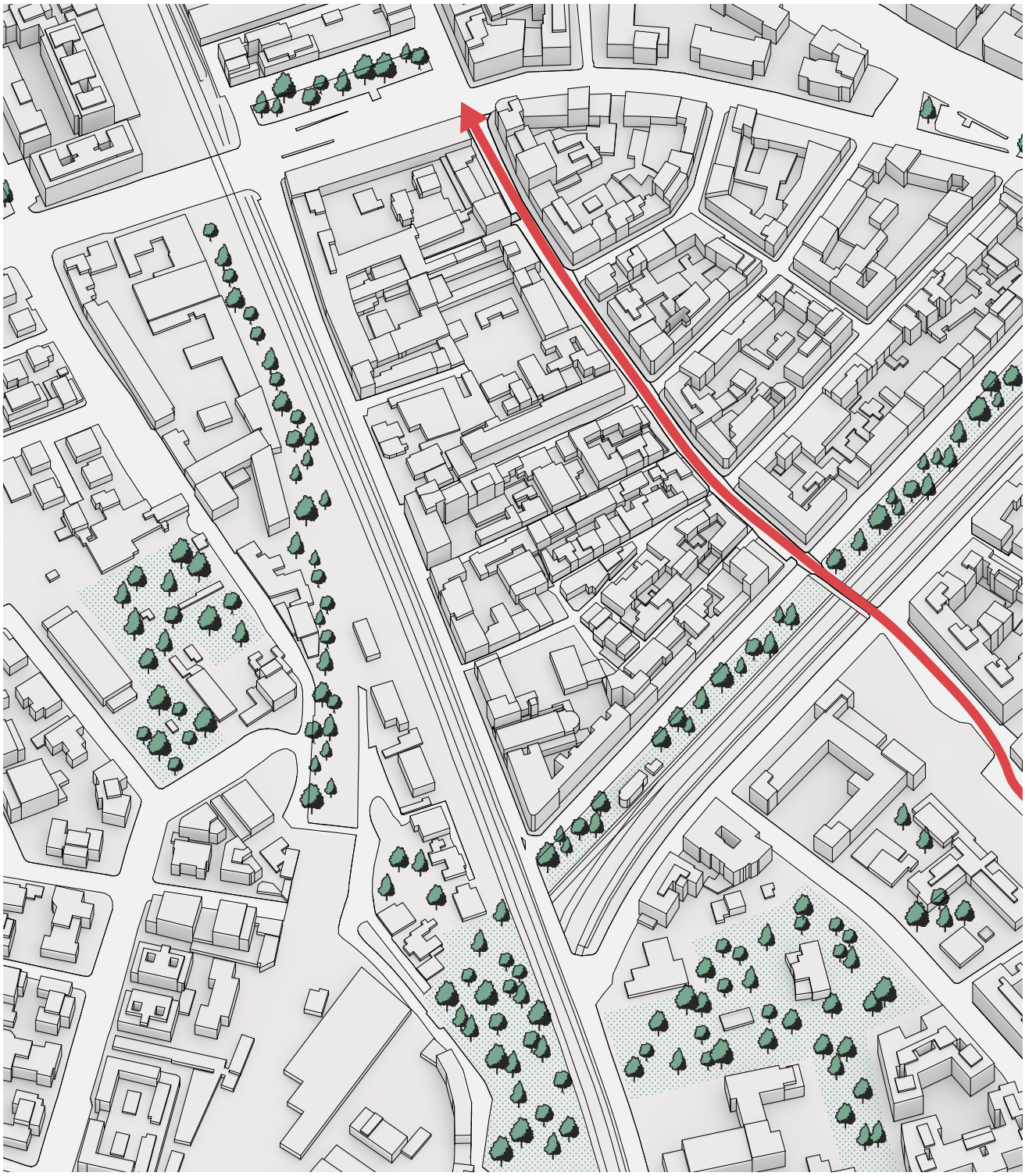
Quartier Flaminio, spazi aperti di fronte all'Auditorium Parco della Musica.

Quartiere Flaminio, ingresso dell'Auditorium Parco della Musica su via Pietro De Coubertin.



Quartiere Flaminio, scalinate dell'Auditorium Parco della Musica.

2.2. Pigneto



Elaborazione personale dei dati a partire dalla cartografia gis del sito dati.lazio.it.

DENSITÀ DELL'EDIFICATO

EDIFICI SPECIALI

MOBILITÀ PUBBLICA

M Stazione metropolitana

F Stazione ferroviaria

Fermata bus

Fermata tram

MOBILITÀ DOLCE

CICLO - PEDONALE

Via Prenestina

VIABILITÀ

h 12.30

h 22.00

Il villaggio dentro la città

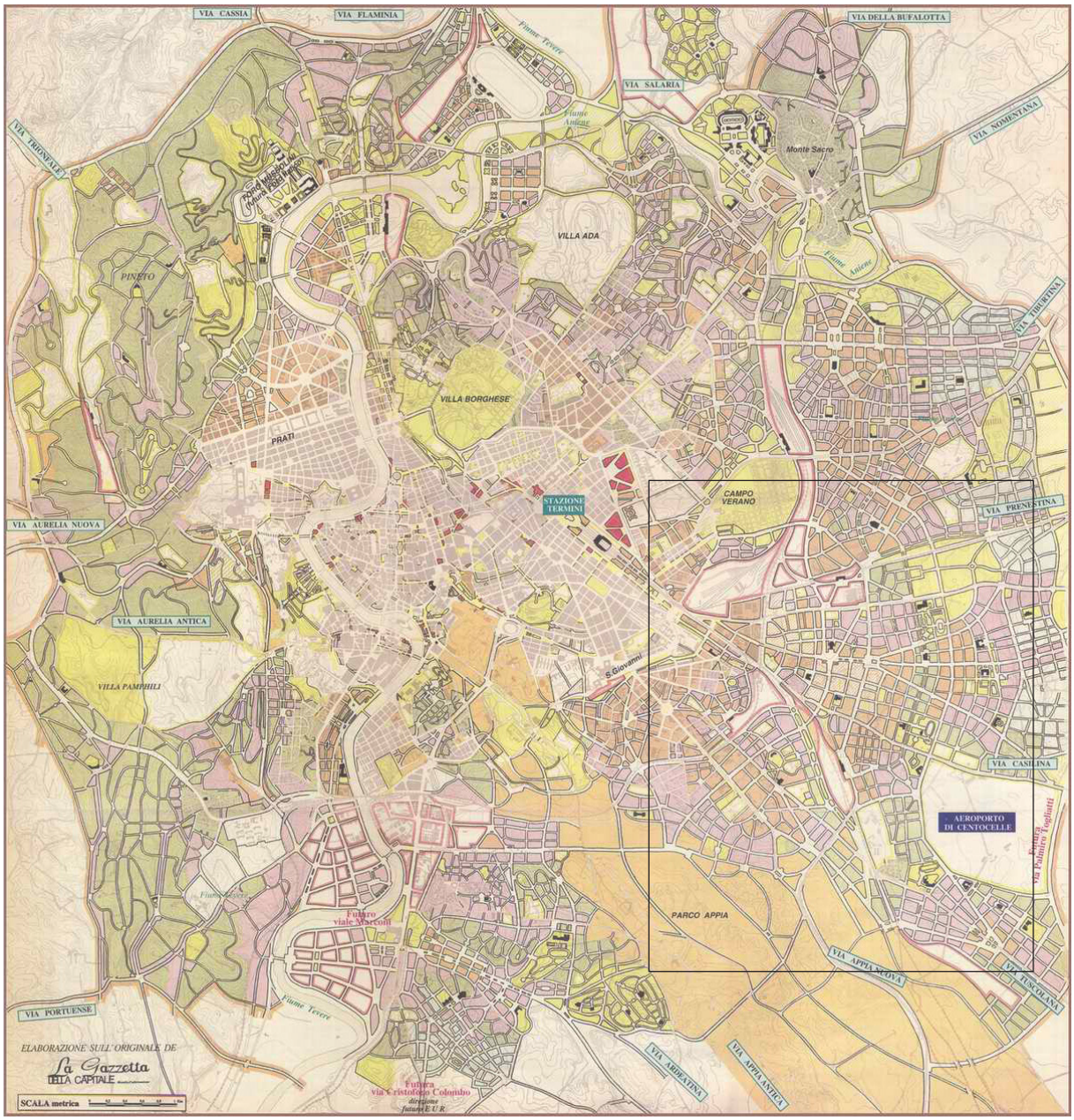
Il nome del borghetto del Pigneto deriva da una fila di pini lungo il muraglione di recinzione della villa Serventi. La sua formazione ha avuto inizio alla fine dell'Ottocento dall'unione di una serie di borghetti, nuclei di misere costruzioni realizzate con edilizia spontanea fuori dai confini del Piano Regolatore lungo le vie di accesso alla città. La borgata è compresa in un triangolo che ha come vertici l'antico accesso all'Urbe di Porta Maggiore, da cui partono le consolari Casilina e Prenestina. Via dell'Acqua Bullicantie determina il limite del quartiere ad est, la ferrovia Roma-Pescara a nord e via Casilina a sud. Via del Pigneto attraversa l'area da est a ovest[1].
Fino al 1870 la zona era totalmente agricola ed utilizzata per il pascolo; vi erano alcuni casali e ville ed il terreno fertile ma paludoso e ricoperto di canneti degradava verso Porta Maggiore fino alla marana dell'Acqua Bullicante. In questa zona era presente un corso d'acqua proveniente dalle sorgenti che alimentavano gli acquedotti romani e che incrociava il tratto finale di via del Pigneto proseguendo il suo percorso di fianco a via dell'Acqua Bullicante, dove erano presenti delle sorgenti.
Alla fine del secolo l'area era suddivisa tra la vigna Serventi (tra la Casilina e via del Pigneto) e la Tenuta di Tavoletti (tra via Prenestina e via del Pigneto) e tutte le strade erano ancora in terra battuta. Durante questo periodo la zona si è sviluppata senza una precisa programmazione urbanistica con la formazione di un rilevante raggruppamento di fabbriche e stabilimenti industriali insieme ad una serie di laboratori e botteghe artigiane. Su via Prenestina si è insediato un agglomerato industriale connesso allo scalo merci ferroviario. Lo sviluppo dell'area industriale è avvenuto grazie anche all'apporto di capitale da parte del Banco di Roma, che aveva deciso di investire sullo sviluppo di servizi di trasporto in conseguenza alla crescita demografica ed economica derivante dall'istituzione di Roma Capitale. La Società Magazzini Generali e Pastificio Pantanella, il Deposito della Nettezza Urbana, il Deposito con officina meccanica per omnibus e tram, la Fabbrica di mattoni in cemento e macchine per lavori in cemento, l'Istituto Farmaceutico Cesare Serono e gli Stabilimenti della Cisa-Viscosa sono i principali complessi realizzati in questo periodo, che a partire dagli anni Settanta hanno subito un inevitabile processo di abbandono e di conseguente riqualificazione e riutilizzo negli anni recenti[2].
Questo agglomerato ha determinato la principale direttrice dell'espansione popolare nella città di Roma, poiché qui, grazie allo sviluppo di diverse cooperative edilizie, sono state realizzate le prime case popolari.
Dopo la Prima Guerra Mondiale, il Pigneto era diventato uno dei maggiori insediamenti popolari e proletari di Roma. In questo periodo si sono aggiunti molti fabbricati a carattere intensivo e popolare, che hanno lasciato traccia nel quartiere, caratterizzato ancora oggi da diverse tipologie delizie prevalentemente residenziali.

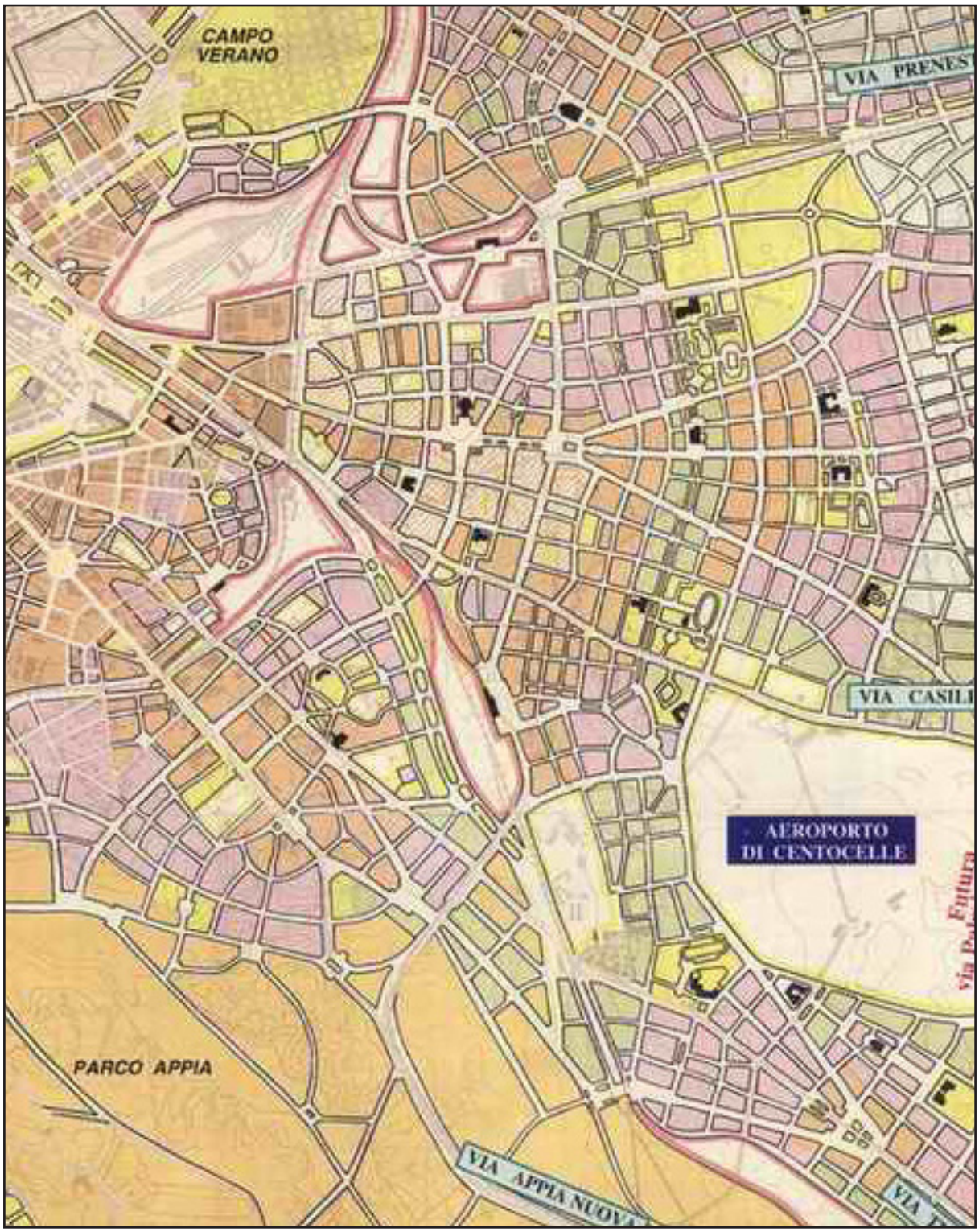
1 Carmelo G. Severino (2005), Roma mosaico urbano: Il Pigneto fuori Porta Maggiore, Gangemi.
2 Il Pigneto, dal sito bandb-rome.it.

Villini di Villa Serventi con via del Pigneto alberata, 1920 ca.

La marana di via dell'Acqua Bullicante

Foto degli anni Sessanta del quartiere Pigneto.


VIA CASSIA
VIA FLAMINIA
Fiume Tevere
VIA DELLA BUFALOTTA
VIA SALARIA
Fiume Aniene
VIA TRIONFALE
VIA NOMENTANA
Monte Sacro
PONTE MILVIO (Antica Pons Milvius)
VILLA ADA
PINETO
Fiume Aniene
VIA TIBURTINA
VILLA BORGHESE
PRATI
STAZIONE TERMINI
CAMPO VERANO
VIA PRENESTINA
VIA AURELIA NUOVA
VIA AURELIA ANTICA
VILLA PAMPHILI
S.Giovanni
VIA CASILINA
AEROPORTO DI CENTOCELLE
Fiume Tevere
Futura viale Marconi
PARCO APPIA
VIA APPIA NUOVA
VIA TUSCOLANA
VIA PORTUENSE
Fiume Tevere
ELABORAZIONE SULL'ORIGINALE DE
La Gazzetta DELLA CAPITALE
VIA ARDEATINA
VIA APPIA ANTICA
SCALA metrica
Futura via Cristoforo Colombo direzione futuro E U R
Palazzine
Villini
Zona Intensiva
Ricostruzione intensiva
Zona industriale
Parco privato
Parco pubblico
Zona di rispetto
Nuovi allineamenti
Nuovi edifici pubblici



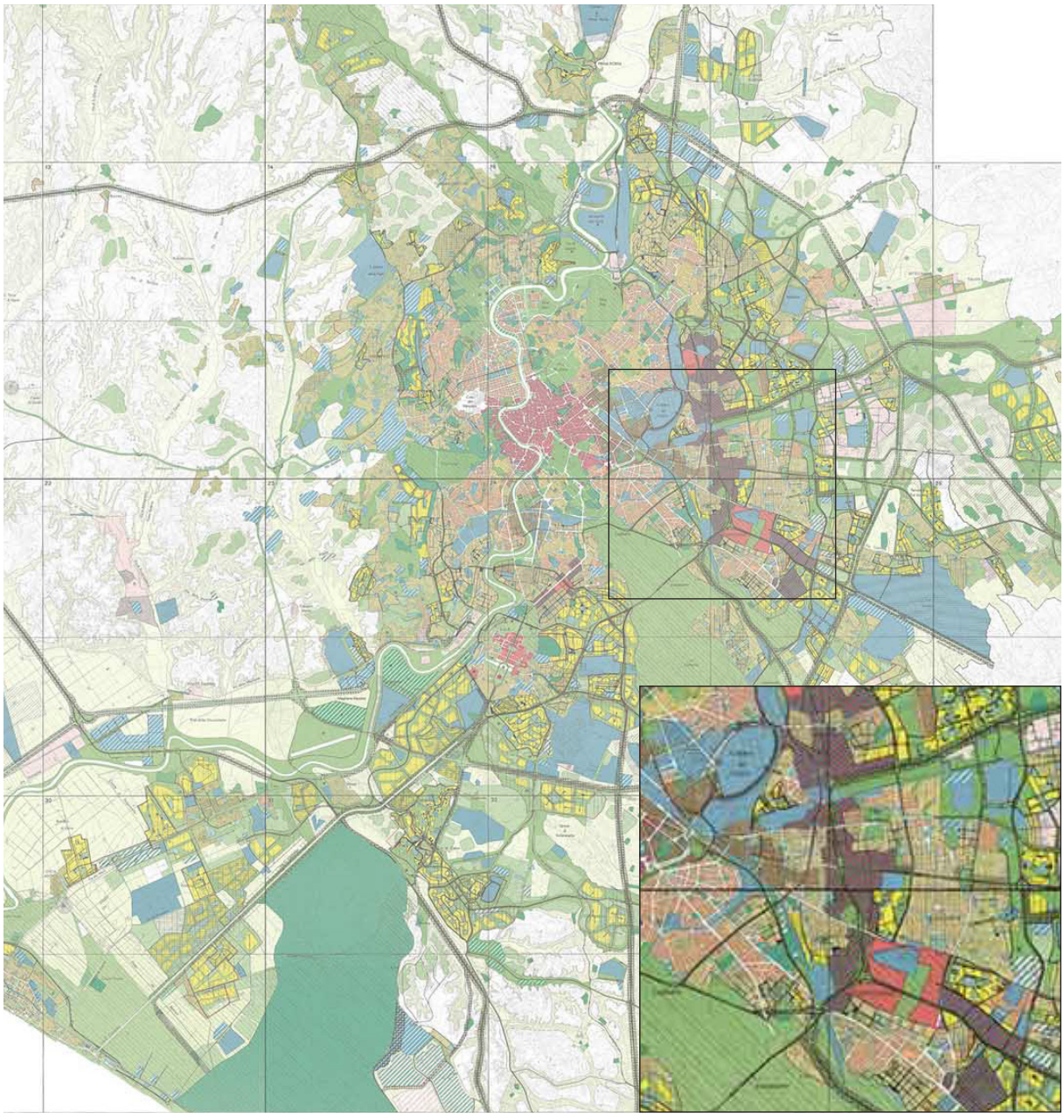
Piano Regolatore di Roma, 1931

Tra il 1921 e 1924 le cooperative dei ferrovieri hanno realizzato il complesso di case popolari più rilevante e di maggiore pregio architettonico della zona: 250 alloggi costruiti in una parte della proprietà dei Serventi, intorno alle attuali piazza Tolomeo e piazza Copernico, hanno innescato l'espansione edilizia ed urbanistica del Pigneto, avvenuta massimamente tra il 1920 il 1935.
Per adattare all'estetica cittadina il quartiere, ma soprattutto per ragioni di igiene e di viabilità, nel 1923 è stata redatta una variante al Piano Regolatore vigente in cui tutta l'area del Pigneto-Prenestino è ufficialmente destinata a edificazione, spostando il confine di Sanjust fino a via dell'Acqua Bullicante. È stata prevista l'edificazione intensiva diffusa con volumi ad alta densità, poche aree verdi e servizi e due aree da destinare ad edilizia scolastica: la prima vicino a via Prenestina e la seconda lungo via Casilina. L'edificazione intensiva si è avvalsa di processi di demolizione e ricostruzione per i quali si è dovuto ricorrere a numerosi espropri: il fine ultimo era quello di ottenere il risanamento igienico e la trasformazione edilizia di una zona già edificata senza alcun controllo. Nel Piano Regolatore del 1931, il quartiere è ormai considerato parte delle zone urbanizzate di Roma. Il quartiere è stato bombardato nel 1943 e mentre molti villini sono stati ristrutturati nell'immediato dopoguerra, tanti altri sono scomparsi e sostituiti tra gli anni Cinquanta e Settanta da palazzine. Infatti, escluso il complesso popolare, la restante parte edificata risale alla fine della Seconda Guerra Mondiale ed ha caratteristiche simili a quelle dei quartieri periferici romani dello stesso periodo. La decisione del Piano Regolatore del 1963 di destinare gran parte del Pigneto a zona B2 (conservazione dell'esistente) non ha incoraggiato interventi di recupero finché, nel 2001, con il Contratto di Quartiere Pigneto[3] è stato avviato un Piano Integrato di recupero Urbano che si fonda su quattro punti: il recupero e la riqualificazione urbana ed ambientale; la mobilità sostenibile; la valorizzazione dell'economia locale; la promozione della cultura e della coesione sociale. Gli interventi più significativi conclusi negli ultimi anni dovuti a questo contratto sono stati il prolungamento della linea C della metropolitana che, con le due fermate Pigneto e Malatesta[4], ha migliorato i collegamenti con il resto della città e la pedonalizzazione dell'area al vertice del quartiere, con via del Pigneto che ospita il mercato mensile molto frequentato dai cittadini. L'impatto di questo cambiamento è stato fortissimo sul modo di vivere il quartiere: con il supporto di una struttura morfologia del suolo tanto articolata in strade e stradine, si è passati da quartiere popolare a villaggio, dove lo spazio pubblico è ovunque e trova forma in situazioni particolari e in pratiche informali che possono avere luogo ovunque. Seguendo questo approccio, molte altre opere di riqualificazione del territorio sono in corso e si è avviato spontaneamente un processo di riqualificazione diffusa per il quale numerosi lavori di ristrutturazione degli stabili degli anni Venti sono stati avviati dai singoli proprietari[5]. Tuttavia, il quartiere conserva ancora aspetti degrado urbano e di marginalità sociale consistenti e l'obiettivo odierno è una trasformazione qualitativa del territorio finalizzata a coniugare iniziative locali con le esigenze di livello urbano.

3 Programma Integrato di Recupero Urbano - "Contratto di quartiere" Pigneto, 2001, dal sito paesaggiocritico.wordpress.com.

4 Piazza Roberto Malatesta protagonista Della nuova Metro C di Roma, 2018, dal sito romaeternaofficial.com.

5 Il Pigneto - un po' di storia, 2019, dal sito wudrome.it.



Piano Regolatore di Roma 1963.

Quartiere Pigneto, via del Pigneto, ingresso alla parte residenziale.

Quartiere Pigneto, alcuni dettagli dell'edificato più antico.

Quartiere Pigneto, dettagli del manto stradale.

118

Quartiere Pigneto, vicoli caratteristici dell'ex borghetto.

Nuova metropolitana C: il quartiere dei fuori sede

La Città Universitaria de La Sapienza ha portato moltissimi studenti fuori sede ad abitare nella periferia orientale di Roma, individuando in San Lorenzo il quartiere universitario per eccellenza. L'aumento dei costi di affitto ha spesso portato l'attenzione sul limitrofo quartiere popolare Pigneto, con affitti più contenuti, adibito per un lungo periodo a quartiere dormitorio e gradualmente più coinvolto nelle dinamiche universitarie con l'aumentare del numero degli studenti fuori sede[6]. Vista la rinascita e il ripopolamento a cui si è assistiti a partire dalla fine degli anni Novanta, uno degli obiettivi del Piano Regolatore del 2003 è stato quello di connettere in maniera più agile ed immediata questa zona periferica al centro. Nel Piano era prevista la riorganizzazione dei trasporti ed il potenziamento delle linee ferroviarie e metropolitane al fine di rendere il servizio delle infrastrutture pubbliche più capillare all'interno del tessuto urbano, arrivando fino ad alcune periferie ancora sconnesse dal centro. Oltre ad una diramazione della linea B della metropolitana in direzione nord-est, era prevista la costruzione della nuova linea C in direzione est dal centro della città. I lavori sono stati molto lunghi e complessi, ci si è spesso imbattuti in reperti archeologici talvolta di pregio e la discontinuità politica nell'Amministrazione, come spesso accade a Roma, non ha fatto che rallentare i cantieri. Tra il 2014 ed il 2018 sono state inaugurate 21 fermate e nel 2018 è stato concluso il collegamento con la linea A, presso la stazione San Giovanni[7]. Il tratto Mirti-Lodi, pensato per ovviare tra gli altri il problema della forte chiusura del quartiere Pigneto per via dei tre importanti e trafficati assi viari che lo delimitano e dei binari che lo separano dal quartiere San Lorenzo, è stato inaugurato nel 2015 e include le fermate Pigneto e Malatesta, che hanno rappresentato un cambiamento radicale specialmente dal punto di vista sociale restituendo il carattere di vivace quartiere popolare proprio dell'ex-borghetto. La maggiore accessibilità e l'effettiva vicinanza con il centro hanno incrementato la popolarità del quartiere, che in pochi anni è stato colonizzato da ristoranti, enoteche e locali notturni, specialmente nella zona al vertice tra via L'Aquila e via Casilina, resa pedonale grazie al Contratto di Quartiere Pigneto nel 2015. Anche altre attività dedicate specialmente ai giovani come cinema e biblioteche hanno arricchito il quartiere. La biblioteca Goffredo Mameli è stata inaugurata nel 2011 e affaccia sulla piazza pedonale all'inizio di via del Pigneto, nel vecchio edificio riconvertito sede della casa farmaceutica Cesare Serono. L'edificio dispone di un cortile interno e un'aula studio molto frequentata[8]. Lo storico cinema Aquila, dopo un periodo di inattività, è rientrato in funzione nel 2017 mantenendo le sue caratteristiche d'epoca, con proiezioni di film d'essai e arricchito da spazi di interazione per eventi di ogni genere, da incontri con autori a corsi di fotografia e così via; il cinema Kino è della stessa tipologia, ma è allestito come un locale notturno di fronte al grande schermo[9].

6 Roma, il quartiere del Pigneto in crescita: dove e come si trasferiscono giovani e studenti che vanno via di casa, 201, dal sito osservatoreitalia.eu.

7 Dal sito ufficiale del Comune di Roma.

8 Aperta biblioteca al Pigneto Patrimonio di 23mila libri, 2011, al sito romarepubblica.it.

9 Roma, dopo tre anni di stop riapre il Nuovo Cinema Aquila al Pigneto, 2018, dal sito roma.repubblica.it.

Queste sono le peculiarità del rinnovato Pigneto: spazi riconvertiti dove contano la scenografia e le nuove pratiche di cui essa viene investita. Il quartiere ha in questo senso cambiato volto, mostrando un grande potenziale a livello di rigenerazione urbana; si è assistito ad un importante e repentino fenomeno di gentrificazione[10]: oggi gli abitanti non sono più solo le famiglie insediate da generazioni ma anche e soprattutto universitari fuori sede o giovani lavoratori che finiti gli studi sono rimasti a vivere nel quartiere avviando nuove attività. Sembra incredibile che seppure il Pigneto sia sempre stato lì, con il suo carattere alternativo e ricercato, ricco di contraddizioni e di arte per certi versi, sia stato riscoperto dai romani solo recentemente. L'anima del quartiere è vissuta da chi vi ha sempre abitato affiancato oggi dagli studenti fuori sede e dagli stranieri, con le giuste quantità di poesia e degrado che si alternano tra le vie. Il Pigneto si è trasformato in pochissimo tempo in una delle zone più in voga della città, dove la nuova generazione imprenditoriale si riconosce per i suoi luoghi audaci e ricchi di personalità.

10 Mattioli V. (2014), Come il Pigneto è diventato il Pigneto, dal sito vice.com.

Quartiere Pigneto, nuova fermata della Metropolitana C Pigneto.

PIER THE RAIN
PISKV
TRATTORIA PIGNERO
TAKEAWAY CORNER

Quartiere Pigneto, nuova area pedonale con i locali all'esterno.

Quartiere Pigneto, smontaggio del mercato mensile nella zona pedonale.

ROSTI SNACK

Quartiere Pigneto, street art tipica della zona.

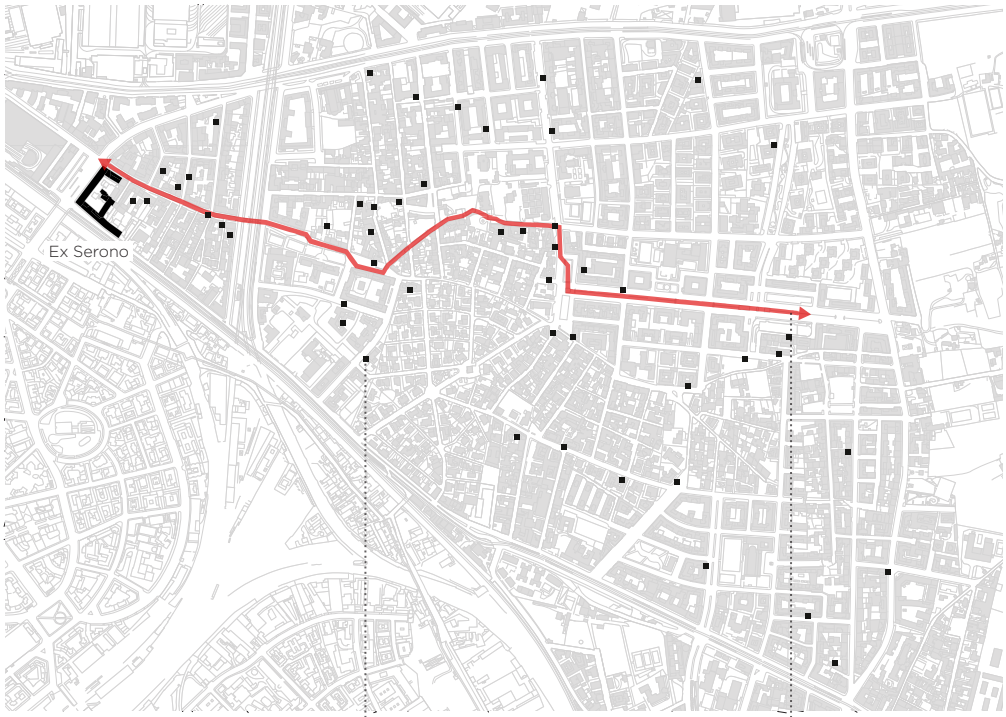
Quartiere Pigneto, locali al piano terra nella zona residenziale.

Via del Pigneto: lo spazio pubblico continuo

Ciò che è rimasto intatto negli anni è l'aspetto delle strade e delle costruzioni più antiche ed autentiche. Difatti, ad accompagnare il fenomeno di gentrificazione che negli ultimi dieci anni ha interessato il quartiere è stato il forte legame al suo aspetto malandato. Aver conservato la morfologia dell'impianto infrastrutturale ha portato ad un fenomeno che si potrebbe definire di vernacolarizzazione determinato tanto dalla morfologia minuta delle strade, quanto dagli elementi che testimoniano l'antichità e la storia del luogo. Un paesaggio figlio dell'abuso edilizio che ha determinato la crescita sregolata del quartiere costituito da agglomerati urbani di diversa natura, più o meno fitti, dove le strade si articolano in modo organico e disomogeneo, insinuandosi nello spazio residuo, generando vicoli suggestivi e nostalgici di una Roma che non esiste più. La composizione varia dell'edificato del Pigneto ha infatti comportato molte differenze all'interno del quartiere e via del Pigneto, che ne collega le due estremità, incontra nel suo percorso tortuoso situazioni lontane tra loro: dalla zona pedonale ricca di attività, passa per le palazzine dai sei agli otto piani in stato di forte degrado per giungere alle villette ben curate. La pedonalizzazione in favore delle numerose attività presenti al piano terra del tratto iniziale di via del Pigneto, incluso tra via L'Aquila e via Casilina, è a dir poco ben riuscito[11]. Il quartiere giorno dopo giorno ha ritrovato il suo aspetto di borgo in una città che di vita di quartiere ne offre ben poca. Il progetto è intervenuto in maniera semplice: nuova pavimentazione, nuove sedute lunghe diversi metri e piantumazione di nuovi alberi. Il risultato è un nuovo spazio aperto ben configurato per accogliere tanto il mercato nel tratto iniziale, quanto i dehors e i tavoli dei locali e dei ristoranti per tutta la sua lunghezza.
È quindi probabile che in un luogo di questo tipo, con un'identità così radicata anche nel processo di trasformazione, non sia necessario intervenire con progetti specifici, ma più probabilmente con il restauro delle facciate per enfatizzarne e valorizzarne le peculiarità, come sta già accadendo. La sensazione di trovarsi in un paesino più che in un quartiere induce a spostarsi a piedi, seppure ad ogni mancano le condizioni per poterlo fare in totale sicurezza. Infatti, nel Contratto di Quartiere sono previsti percorsi pedonali protetti per potenziare la mobilità dolce ad oggi penalizzata dall'intenso traffico e dalle macchine parcheggiate su ambo i lati di strade larghe appena 5 metri. Tutte queste iniziative si muovono verso la medesima direzione: dare una spinta dal punto di vista sociale portando un senso a tutti i meravigliosi scorci di cui è possibile godere insieme ai numerosi murales, spesso vere e proprie opere d'arte, e scene di vita quotidiana.
Del resto, negli anni è stato chiaro ed evidente come in una realtà come quella del Pigneto non siano gli interventi fisici sullo spazio pubblico a determinarne il quotidiano uso, ma è piuttosto la componente sociale di cui devono essere cariche le iniziative. In un luogo dove prevale cosa accade e non dove succeda, progettare spazi che non ricalcano l'identità del villaggio e della vita di strada raccolta tra gli edifici, è un approccio fallimentare. Il Comune di Roma ha previsto negli anni diversi interventi sullo spazio pubblico e molti di questi hanno interessato la zona, integrandosi poco o per niente con l'identità del Pigneto.

11 Polcaro G. (2014), *Riqualificazione Pigneto, il 10 settembre partiranno i lavori*, dal sito abitarearoma.it.

Si è visto bene nel caso della ristrutturazione di piazza Malatesta, sede della nuova fermata della metropolitana C. Il progetto è piuttosto semplice e dal respiro europeo: uno spazio ipogeo a cielo aperto contornato su diversi livelli in superficie da aree verdi che si articolano intorno alla pizza minerale con ampie sedute e numerosi alberi; ampie vetrate e scalinate conducono ai binari sotterranei. Purtroppo, per quanto il progetto sia ben pensato e altrettanto ben realizzato, non è adeguatamente manutenuto, sia dal punto di vista del verde, sia dal punto di vista igienico e di degrado dei materiali, in particolare per quanto riguarda le sedute.



Via del Pigneto

Quartiere Pigneto, nuova fermata della Metropolitana C Malatesta.

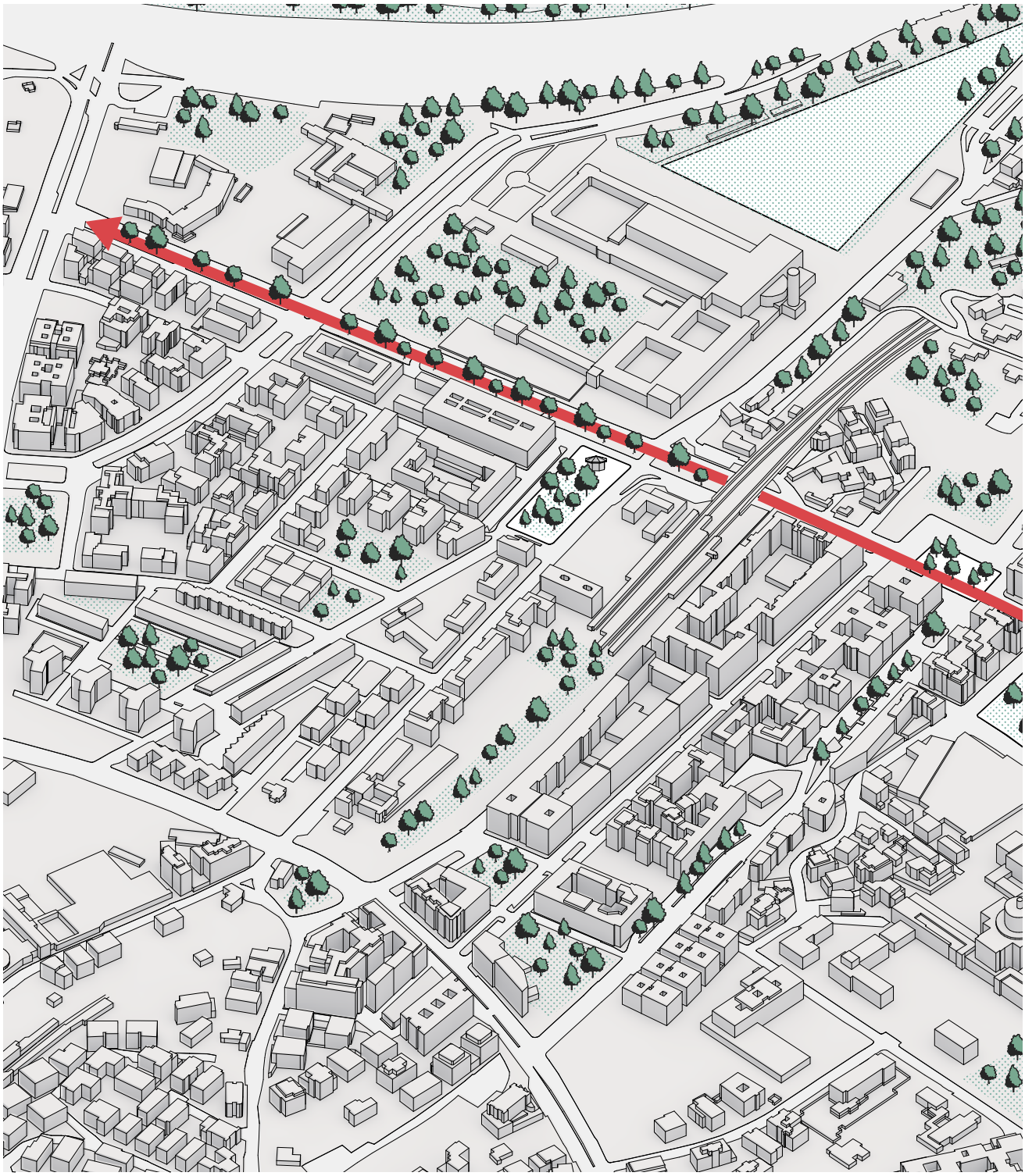
Quartiere Pigneto, scena di movida notturna tipica dei locali nella zona pedonale di via del Pigneto.

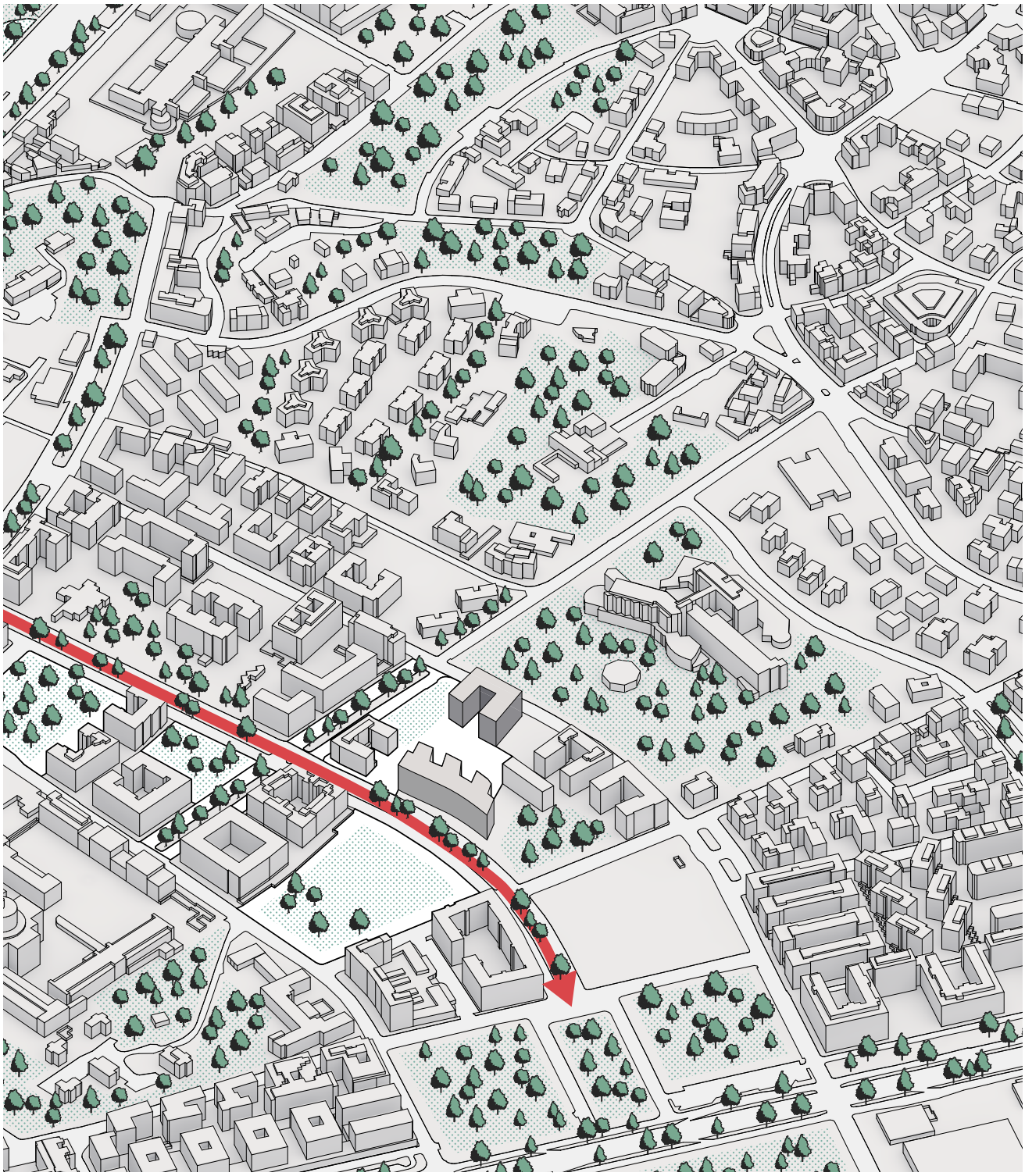
Tea Room
Todis
Todis

Quartiere Pigneto, locali notturni nella zona residenziale.

YASWN della FRUTTA

2.3. Ostiense





Elaborazione personale dei dati a partire dalla cartografia gis del sito dati.lazio.it.

DENSITÀ DELL'EDIFICATO

EDIFICI SPECIALI

MOBILITÀ PUBBLICA

MOBILITÀ DOLCE

VIABILITÀ

h 09.00

h 18.00

h 12.30

h 22.00

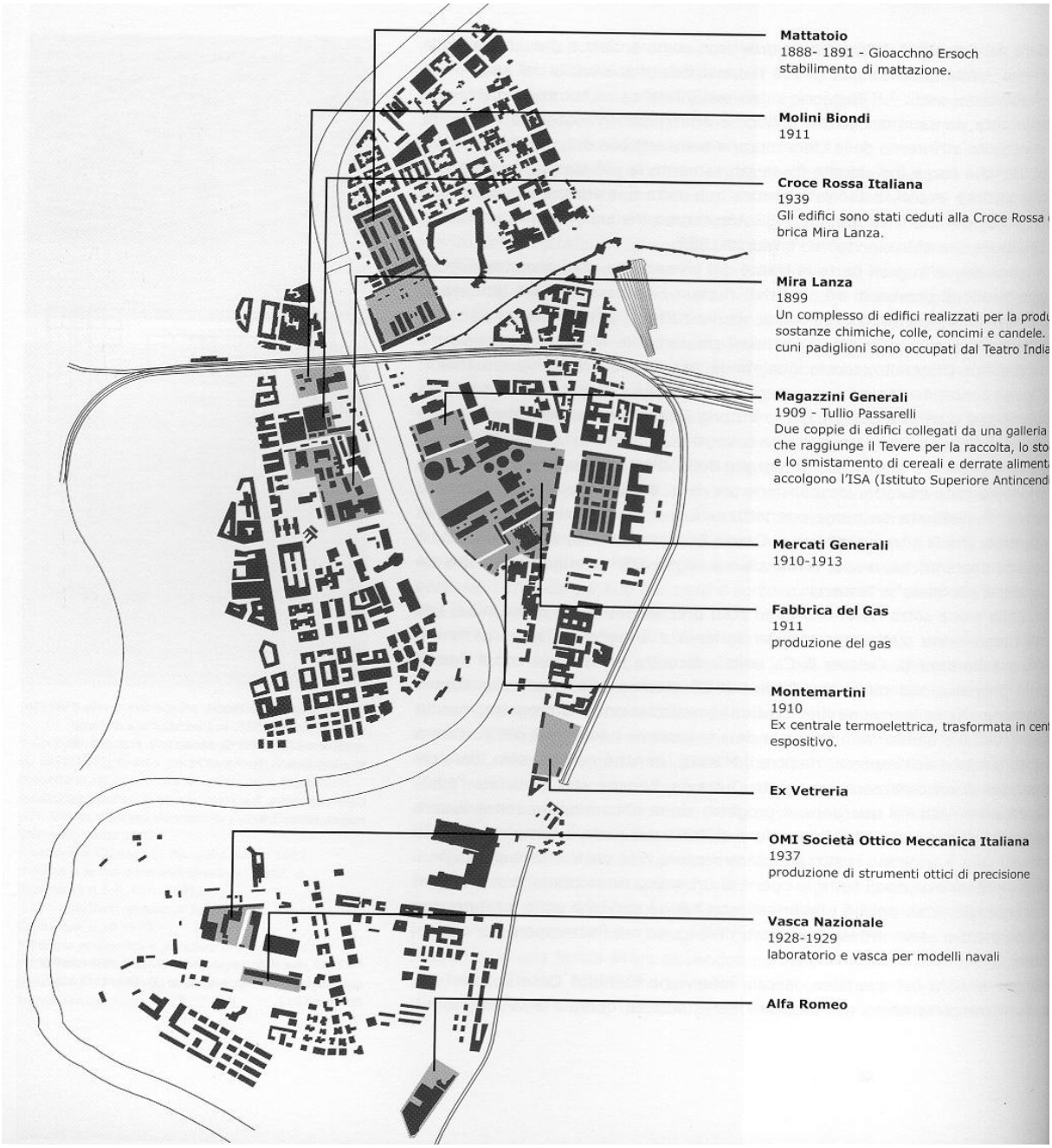
La terziarizzazione del quartiere industriale

L'area del quartiere Ostiense è delimitata ad ovest dal fiume Tevere, mentre da ovest verso sud da via Marmorata e da via Ostiense. Qui sorge la Basilica di San Paolo fuori le mura, intorno alla quale nel IX secolo ha iniziato a formarsi un insediamento fortificato di nome Giovannipoli, da Papa Giovanni VIII.
In seguito al trasferimento a Roma della capitale del nuovo stato unitario, il Piano Regolatore del 1873 e i successivi del 1883, 1916 e 1931 hanno individuato nella grande area pianeggiante e scarsamente abitata di Ostiense la zona ideale per lo sviluppo industriale della città, destinazione motivata inoltre dalle infrastrutture ereditate dal regime pontificio come la linea ferroviaria Roma-Civitavecchia collegata alla stazione Termini attraverso il ponte di Ferro girevole (inaugurato nel 1863) e il porto di Ripa grande con l'arsenale[1]. A partire dal 1883 i lotti sono stati venduti a banche e privati, ma a causa della crisi edilizia di quel periodo, dopo più di vent'anni il quartiere era ancora incompleto. In questo periodo è stato inaugurato lo Stabilimento del Gas, dove grazie al Porto Fluviale e alla ferrovia già dalla fine dell'Ottocento arrivava il gas dall'Inghilterra, dalla Toscana e dalla Sardegna e veniva lavorato e posto all'interno dei gasometri per poi essere destinato all'uso domestico. Il Gazometro, di cui oggi rimane solo l'imponente struttura in acciaio priva dei serbatoi, rappresenta ancora un simbolo del quartiere e l'emblema dell'archeologia industriale a Roma. Accanto al Gazometro, nel 1899 è stata costruita la Società prodotti chimici colle e concimi, che negli anni è diventata la fabbrica di detersivi e saponi Mira Lanza[2].
Il vero e proprio sviluppo urbanistico è avvenuto intorno al 1907, quando il sindaco Ernesto Nathan ha iniziato a promuovere la creazione di un quartiere industriale: la via Ostiense è stata prolungata fino al mare e il Piano Regolatore vi ha localizzato la sede della nuova centrale termoelettrica. L'ampliamento del primo tratto di via Ostiense ha incoraggiato lo sviluppo industriale della zona, che ha visto la sua massima realizzazione nel 1910. A partire da questa data sono stati realizzati i Magazzini Generali nei pressi del nuovo Porto Fluviale e molte strutture industriali ancora oggi esistenti. A partire dal 1912, dopo numerosi espropri, è stato aperto il cantiere dei Mercati Generali ad opera della Giunta comunale che, con 100.000 metri quadri di superficie prevista, hanno costituito una vera e propria rivoluzione per l'approvvigionamento dell'intera città[3]. Il complesso è stato inaugurato nel 1922, con soli 14.000 metri quadri, incrementati da un secondo lotto di lavori concluso nel 1924. Negli anni Trenta, Quaranta e Sessanta sono state aggiunte ulteriori costruzioni con diversi materiali, facendo perdere la funzione e la morfologia originali ai Mercati.
Di pari passo allo sviluppo industriale, sono stati edificati i quartieri operai circostanti di Testaccio e Garbatella. La costruzione è avvenuta in tre fasi: fino al 1906 sono stati realizzati i primi blocchi intensivi sovvenzionati dai privati; nella fase successiva, fino al 1930 circa, è intervenuto l'Istituto Case Popolari insieme a diversi progetti per riqualificare il quartiere; dopo questo periodo, sempre l'ICP ha completato la zona. Nel 1927, nel quartiere Ostiense sono iniziati i lavori per la costruzione della scuola Nicolò Tommaseo in previsione della crescita dei suddetti quartieri.

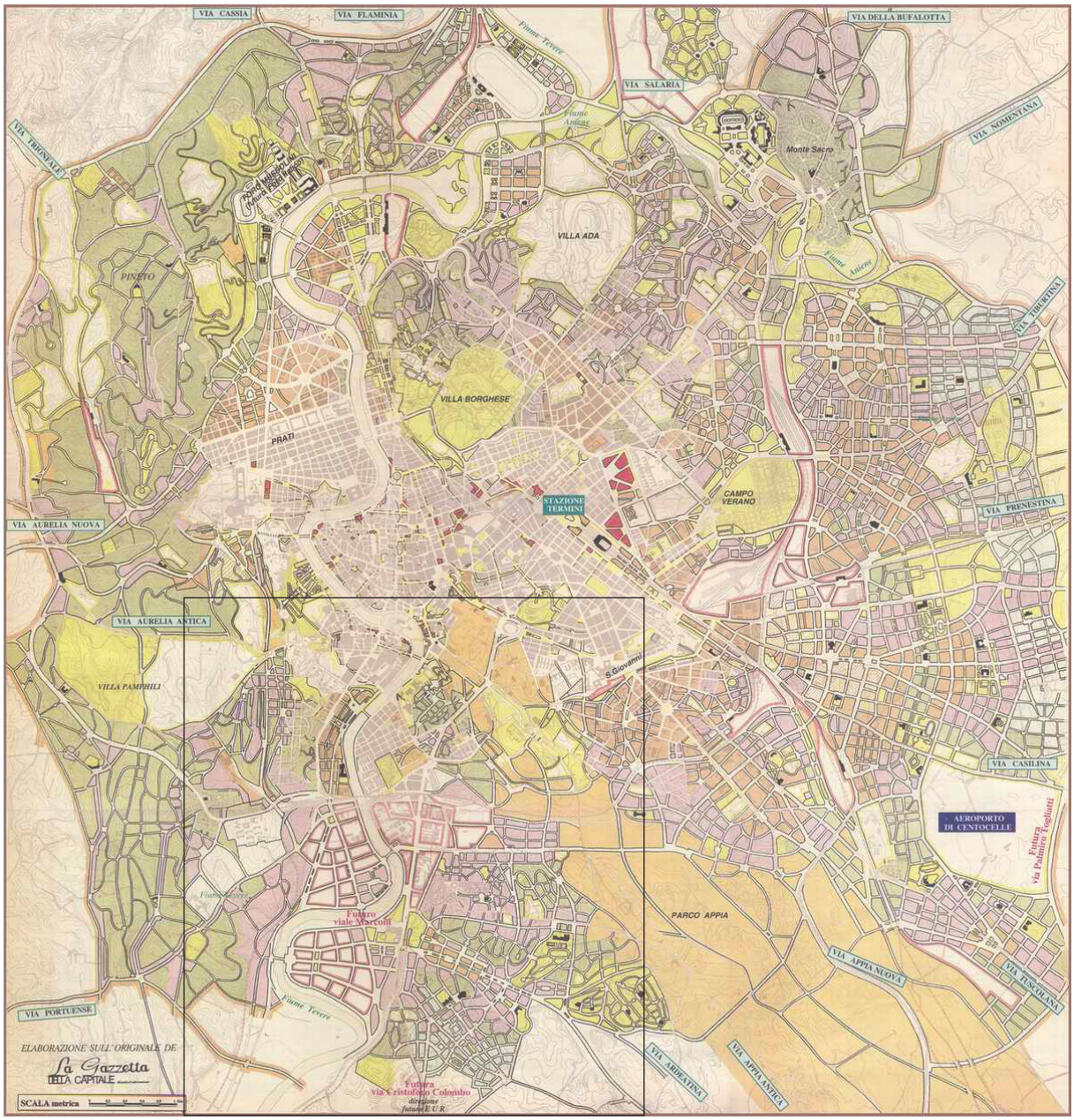
1 Cugini O., *Gli ex raccordi industriali del quartiere Marconi a Roma*, dal sito ilmondodeitreni.it.
2 *La Mira Lanza di Roma* (2017), dal sito lostitaly.it.
3 Bardanzellu F. (2019), *Agroalimentare a Roma. Dai vecchi mercati generali di Via Ostiense al moderno centro di Guidonia*, dal sito inliberta.it.

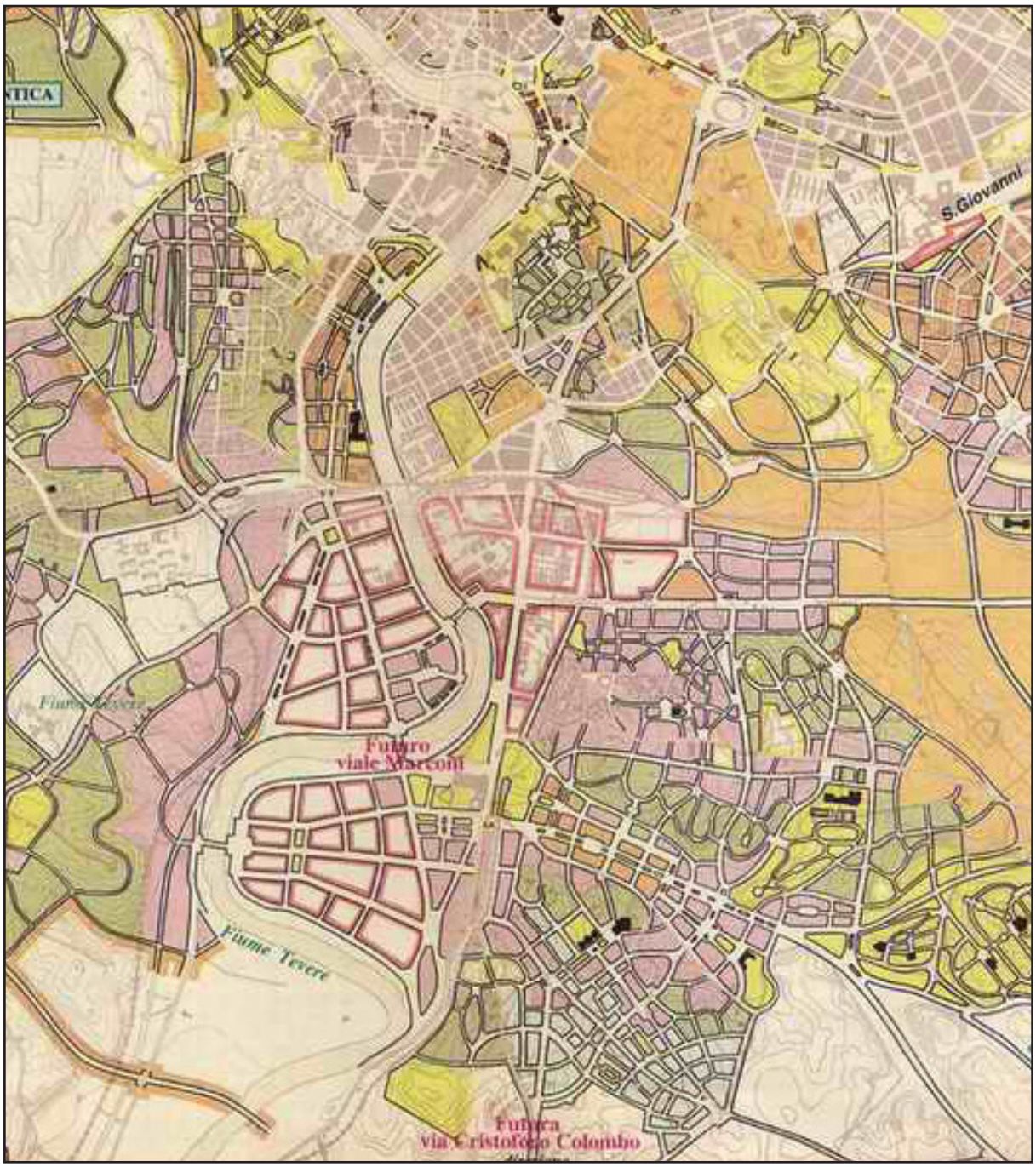
Il primo corpo è stato concluso nel 1929 e poco dopo l'apertura della didattica è stato richiesto dalla direttrice un ampliamento delle attrezzature sportive e la costruzione di un nuovo corpo scolastico, interventi conclusi nel 1937[4]. All'inizio degli anni Novanta, l'edificio e l'area circostante sono stati ceduti in concessione all'Università di Roma Tre.
Altro complesso industriale realizzato agli inizi del Novecento è quello delle Vetrerie Riunite Angelo Bordoni di S. Paolo, che si trovano accanto ai Mercati Generali. La produzione è stata molto attiva fino agli anni Settanta, quando è stata conferita la nuova destinazione a terziario del complesso, la cui produzione era ormai notevolmente ridotta. La fabbrica è stata demolita negli anni Ottanta. Alle spalle degli uffici è stato realizzato nel 2000 un nuovo complesso architettonico che oggi ospita la sede del Rettorato e la Facoltà di Giurisprudenza di Roma Tre. Tra gli altri edifici acquisiti dall'Università di Roma Tre negli anni Novanta ci sono anche complessi costruiti in periodi più recenti, fino agli anni Sessanta, come l'officina Alfa Romeo, la Società anonima Ottico Meccanica Italiana e Rilevamenti Aerofotogrammetrici, l'edificio Segre e la Società aerostatica "avorio".
Naturalmente la vocazione industriale dell'area si è spenta con il tempo ed è stata definitivamente sancita dalla nascita del quartiere E.U.R. negli anni Quaranta, che ha finalmente allacciato la città al mare. Nel dopoguerra sono stati abbandonati il Porto Fluviale e i Magazzini Generali, mentre il Gazometro è stato dismesso con l'arrivo del metano negli anni Settanta. Da questo momento in poi, seppur con alcune attività ancora in uso fino al decennio successivo, dopo un lento e inesorabile declino e graduale abbandono[5], i complessi originariamente destinati a fabbriche, centrali elettriche e mercati che per tutto il Novecento hanno caratterizzato il tessuto urbano del quartiere e di quelli adiacenti, sono stati destinati ad un processo di riconversione verso l'economia della conoscenza[6]. Gli interventi della Terza Università di Roma sono ancora destinati a completarsi secondo le linee del Progetto Urbano Ostiense Marconi.
Nessun altro quartiere di Roma, come quello dell'Ostiense, è in grado di testimoniare la conversione di un'area a forte vocazione industriale verso l'economia post-industriale[7].
Nel Novecento, in seguito alla dismissione delle fabbriche ed ai conseguenti cambiamenti di destinazione d'uso degli spazi, la composizione del tessuto urbano è mutata. A partire dagli anni Cinquanta e in maniera più decisiva con il Piano Regolatore del 1962, diversi interventi di conservazione dell'esistente e di completamento hanno dato un nuovo volto al quartiere valorizzando, come si è detto, le archeologie industriali. Sono state realizzate numerose attrezzature per i servizi pubblici di quartiere determinando un importante cambiamento nella composizione sociale degli abitanti. Vista la presenza della Basilica di San Paolo fuori le mura, di attività sportive come la polisportiva San Paolo Ostiense, nonché degli ospedali Bambino Gesù e C.T.O. Andrea Alesini, di scuole elementari, medie e istituti tecnici, del mercato e di numerose attività commerciali accresciute nel tempo, Ostiense si è trasformato in un quartiere per famiglie.

4 *Ostiense - Breve vita di un quartiere industriale*, 2011, dal sito diversamenteroma.wordpress.com.
5 Stemperini G. (2013), *I Magazzini generali di Roma e il nuovo porto fluviale: dai progetti ottocenteschi al declino*, dal sito romatevere.hypotheses.org.
6 Macera F. (2018), *Quartiere Ostiense - Marconi: Una Storia di Rinascita*, dal sito martebeni-cult.wordpress.com.
7 Torelli Landini E. (2007), *Roma - Memorie della città industriale*, Palombi.

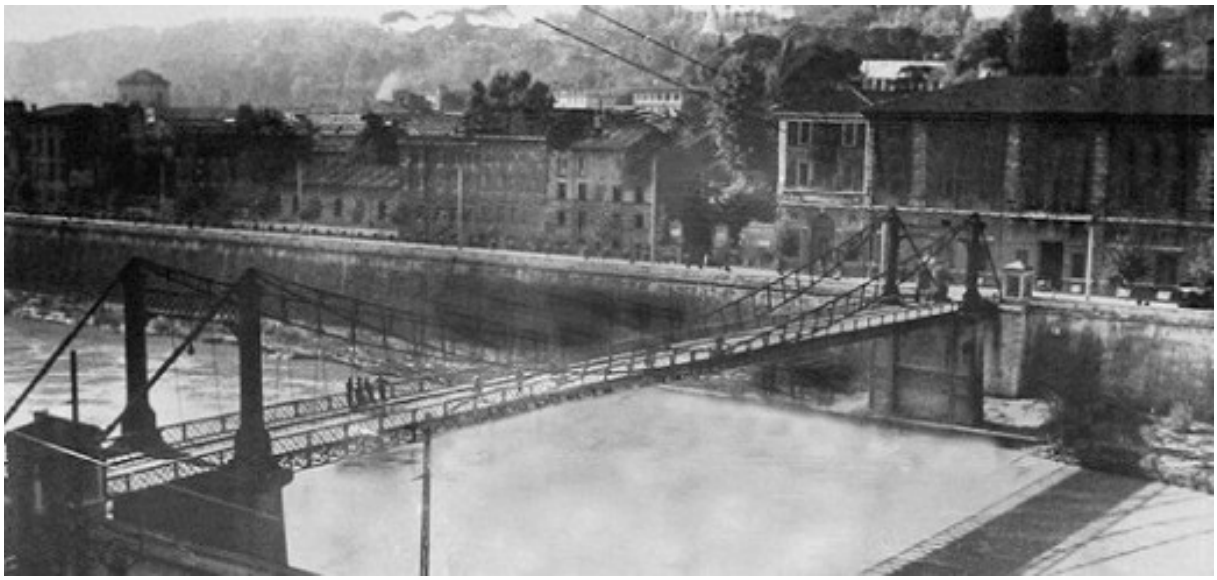


Passaggio di consegne dall'Ente SMIR allo Stato, 1923.


VIA CASSIA
VIA FLAMINIA
Fiume Tevere
VIA DELLA BUFALOTTA
VIA SALARIA
Fiume Aniene
VIA TRIONFALE
VIA NOMENTANA
Monte Sacro
FORO MUSSOLINI
(Foro Italico)
VILLA ADA
PINETO
Fiume Aniene
VIA TIBURTINA
VILLA BORGHESE
PRATI
STAZIONE TERMINI
CAMPO VERANO
VIA PRENESTINA
VIA AURELIA NUOVA
VIA AURELIA ANTICA
VILLA PAMPHILI
S.Giovanni
VIA CASILINA
AEROPORTO DI CENTOCELLE
Futura via Palmiro Togliatti
Fiume Tevere
Futura viale Marconi
PARCO APPIA
VIA APPIA NUOVA
VIA TUSCOLANA
VIA PORTUENSE
Fiume Tevere
ELABORAZIONE SULL'ORIGINALE DE
La Gazzetta DELLA CAPITALE
VIA ARDEATINA
VIA APPIA ANTICA
SCALA metrica
Futura via Cristoforo Colombo direzione futuro E U R
Palazzine
Villini
Zona Intensiva
Ricostruzione intensiva
Zona industriale
Parco privato
Parco pubblico
Zona di rispetto
Nuovi allineamenti
Nuovi edifici pubblici



Piano Regolatore di Roma, 1931



Immagini tra il 1909 ed il 1925 circa.

Il nuovo quartiere universitario

La trasformazione più significativa degli anni recenti è il risultato del Progetto Urbano Ostiense-Marconi, avviato dal Comune nel 1995 e formalizzato nel 2000 (aggiornato poi nel 2005). Il Progetto Urbano è ancora in fase di realizzazione e persegue l'obiettivo di riqualificare l'intero quadrante urbano attraverso alcuni punti: il recupero di aree per servizi pubblici, verde, attrezzature ed infrastrutture; l'inserimento di importanti funzioni urbane quali quelle universitarie; l'introduzione di nuove localizzazioni terziarie e di servizi di livello municipale e urbano; la realizzazione di una parte del parco del Tevere sud[8].
Con l'aggiornamento del 2005 sono stati sottoscritti tre accordi di programma[9]: un nuovo schema della viabilità che, in coerenza con il PRG, prevede un sistema di doppio lungotevere su entrambe le rive e la realizzazione di un nodo di scambio in corrispondenza della fermata Metro B Marconi; il programma di interventi Ostiense-Garbatella; il Piano di utilizzazione dell'ex Mattatoio con l'individuazione delle funzioni generali di utilizzo e del comparto destinato all'Università Roma Tre; la riqualificazione dei Mercati Generali con una nuova destinazione urbanistica a servizi pubblici e privati con un centro di aggregazione giovanile in cui è prevista una gara di evidenza pubblico; il programma relativo agli insediamenti universitari destinati all'Università di Roma Tre localizzati lungo la via Ostiense e nell'ex Mattatoio; alcuni programmi di interventi di interesse pubblico proposti dai privati[10].
Di questo Programma le realizzazioni ad oggi intraprese riguardano la messa a nuovo dell'ex-Mattatoio, non ancora completato, la riqualificazione parziale degli ex-Mercati Generali, dove il nuovo centro civico progettato da Rem Koolhaas è ancora in cantiere[11] e la riconversione ad insediamenti universitari della maggior parte dei complessi ex-industriali[12]. In tal proposito, per la localizzazione delle nuove sedi dell'Università di Roma Tre, distribuite praticamente in tutta la zona, sono stati scelti e riutilizzati diversi dei complessi ex-industriali: la vecchia Scuola Nicolò Tommaseo è oggi sede della Facoltà di Economia Federico Caffè; gli uffici ristrutturati delle ex Vetrerie Bordoni ospitano il Rettorato ed il resto del complesso la Facoltà di Giurisprudenza; presso l'ex Alfa Romeo è situata la Facoltà di Lettere e Filosofia; nell'edificio ex Segre si trova la Facoltà di Scienze Politiche; la Società aerostatica "avorio" è oggi occupata dalla Facoltà di Ingegneria e di Fisica; ed infine nella vecchia fabbrica Omi si trova il Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Industriale e di Informatica e Automazione[13]. La scelta di Ostiense come nuovo polo universitario ha comportato nel tempo un cambiamento sociale considerevole[14].

8 Dal sito ufficiale del Comune di Roma, Progetto Urbano Ostiense - Marconi.

9 Comune di Roma (1993), Ufficio per il Programma di Roma Capitale, Accordo di Programma tra la Terza Università degli Studi di Roma, la Regione Lazio, la Provincia di Roma e il Comune di Roma per la destinazione in via provvisoria di immobili siti in Valco San Paolo - Ostiense a strutture della Terza Università degli Studi di Roma.

10 Dal sito ufficiale della Sovraintendenza Capitolina ai Beni Culturali, sovraintendenzaroma.it.

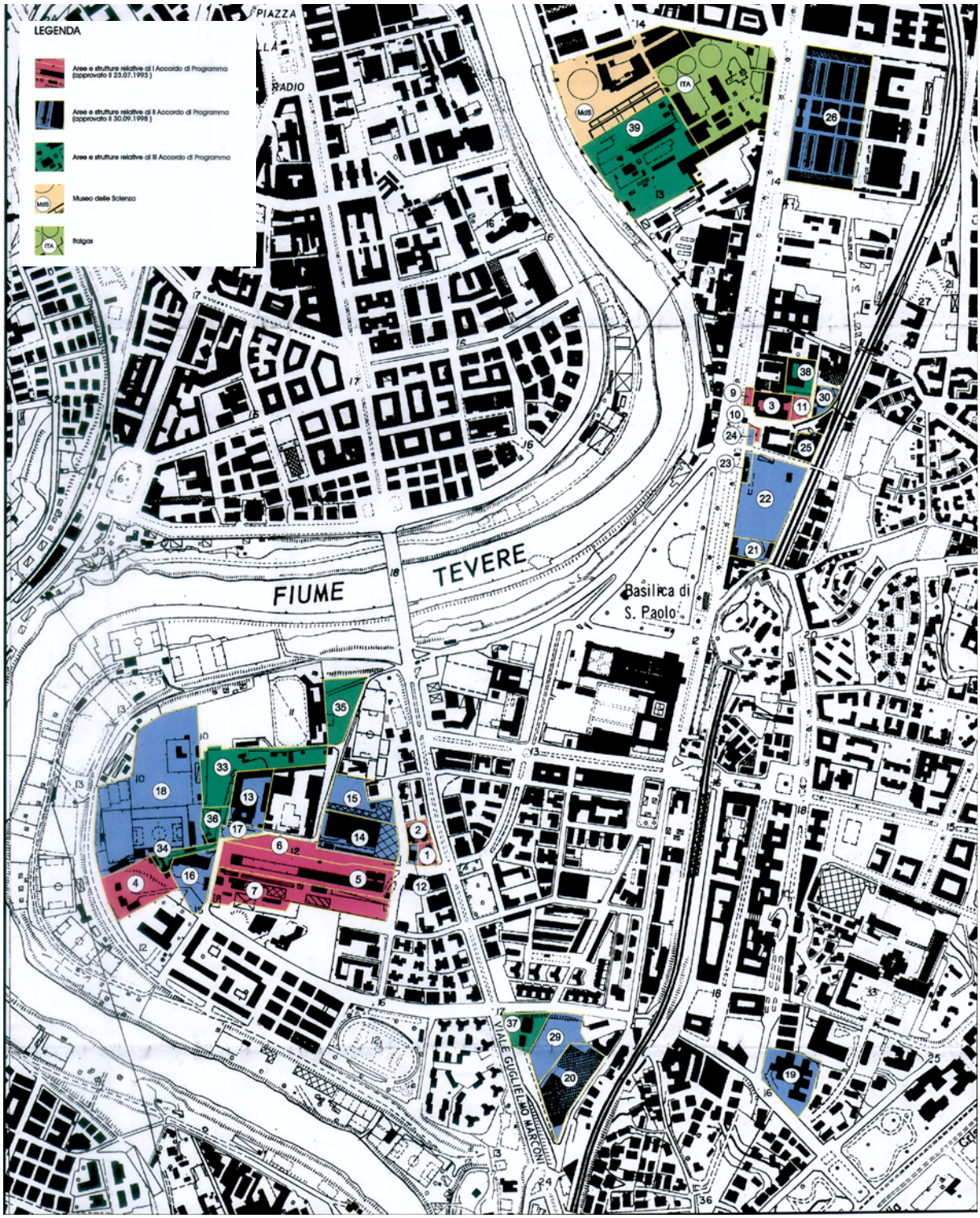
11 Conti V. (2019), *Ostiense, negli ex mercati generali la Città (promessa) dei giovani*, dal sito iltempo.it.

12 Boccacci P. (2017), *Roma, ex Mercati generali: riparte il cantiere della Città dei Giovani*, dal sito ro-ma.repubblica.it.

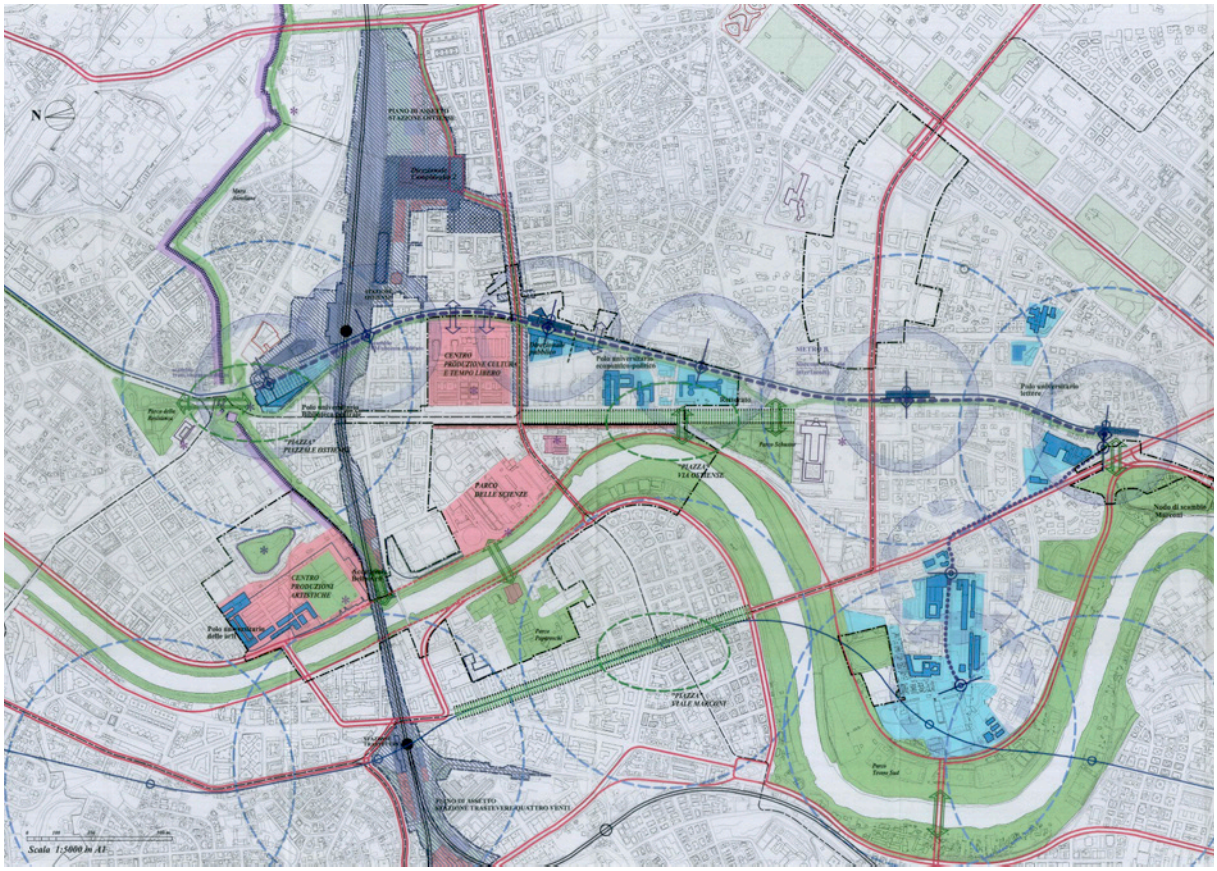
13 Torelli Landini E., Travaglini C.M. (a cura di) (2001), *Le Fabbriche della conoscenza. Roma Tre nel territorio e nella riqualificazione dell'area Ostiense*, La Scuola di Pitagora.

14 Comune di Roma (1998), Deliberazione n. 2, estratto dal verbale delle deliberazioni del Consiglio Comuna-le, verbale n. 4. Comune di Roma (2003), Deliberazione n. 10, estratto dal verbale delle deliberazioni del Consiglio Comu-nale, verbale n. 22. Comune di Roma (1999), Deliberazione n. 240, estratto dal verbale delle deliberazioni del Consiglio Comu-nale, verbale n. 99.

Infatti, sono moltissimi gli studenti che frequentano il quartiere al di fuori delle attività didattiche e molti i fuori sede che hanno scelto di abitare nelle vicinanze delle nuove facoltà. Come per altri quartieri di Roma, la zona si sta arricchendo di attività per il tempo libero come gallerie d'arte, ristoranti e osterie, caffetterie e locali notturni. Anche in questo caso, sono diversi gli esempi di architettura industriale riconvertita: gli ex-Magazzini Generali ospitano oggi una discoteca; le banchine del fiume Tevere immediatamente adiacenti, sotto il Ponte di Ferro, ogni estate si animano con eventi a ridosso del Gazometro; dove sorgeva la fabbrica di detersivi e saponi Mira Lanza vi è oggi il Teatro India, importante punto di ritrovo per i giovani specialmente nella stagione estiva.
Sempre più spesso lo spazio pubblico si esprime in queste nuove esperienze, ben lontane dai giardini disegnati secondo gli standard urbanistici degli anni Sessanta. È in atto un intenso processo di riconversione che trova nelle archeologie industriali l'occasione per fronteggiare la carenza di spazio pubblico adatto al nuovo contesto sociale e alle sue pratiche.



Accordo di Programma, Realizzazione del nuovo Ateneo dell'Università degli Studi "Roma Tre" e del Museo della Scienza.



Legenda

Limite area programma

MOBILITA'

Rete ferroviaria (FM)

Rete Metropolitana

Aree servite dalla rete Metro (raggio=500m.)

Corridoi trasporto pubblico

Rete viaria principale

AREE F.S.

Aree Piani di Assetto Stazioni Ostiense-Trastevere-Quattro Venti

EMERGENZE ARCHEOLOGICHE E MONUMENTALI

Strutture archeologiche

Strutture monumentali

Elementi emergenti archeologici

Elementi emergenti monumentali

RICONNESSIONE UNIVERSITA' ROMA TRE

Insediamenti universitari

Sistema di trasporto interfacoltà dedicato (attuale sede Roma-Lido)

Corridoio verde (pedonale - ciclabile)

Prolungamento sistema di trasporto interfacoltà dedicato (interrato)

Area servita sistema dedicato (raggio=250 m.)

RICONNESSIONE RETE VERDE

Rete del verde

Riconnessione rete

Viabilità interrata

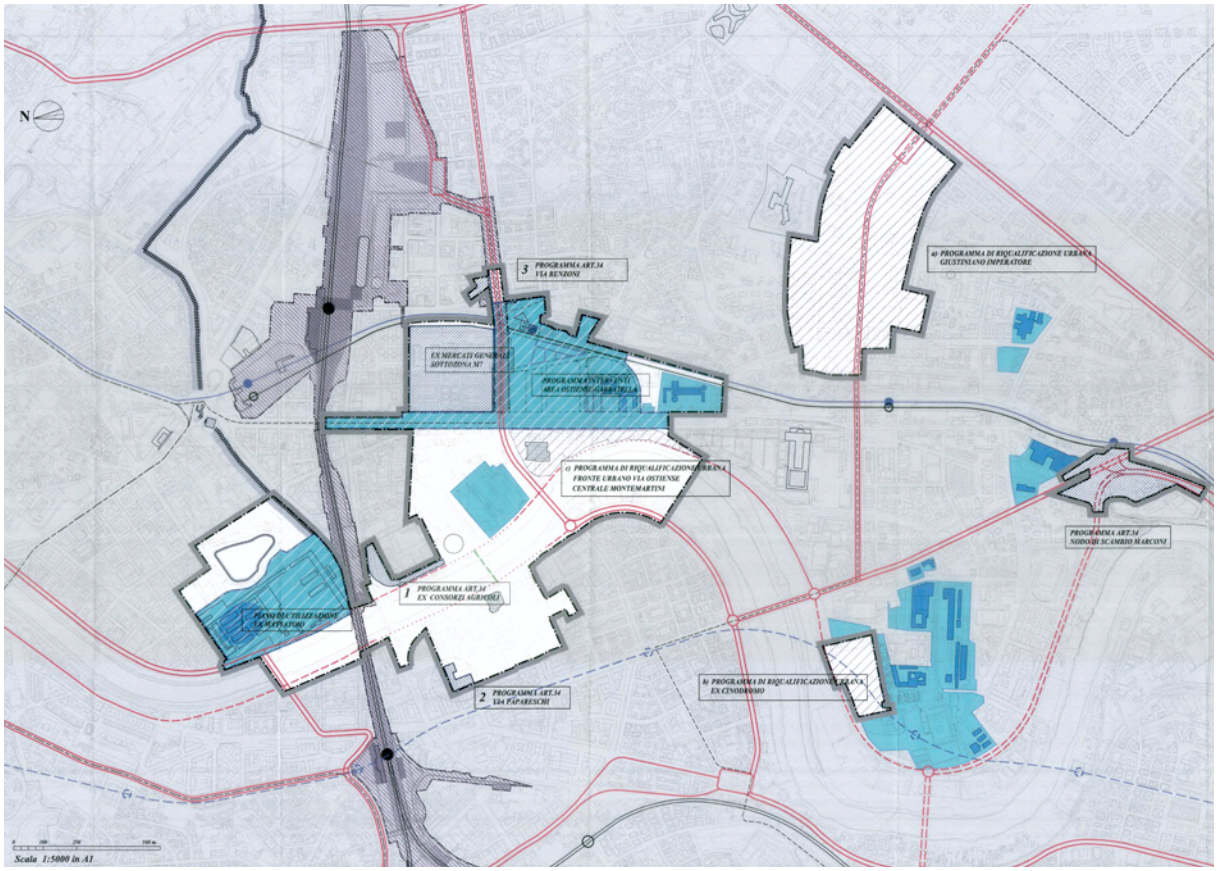
NUOVE "PIAZZE" URBANE

Centri Servizi urbani

Riqualificazione spazi urbani

Nuovi fronti urbani

Riconnessione cesure urbane



Legenda

- Limite area programma
- Accordo di Programma ex art.3 L.396/90
- Accordo di Programma ex art.34 d.lgs. 267/00
- Programmi di riqualificazione urbana

MOBILITA'

- Rete ferroviaria (FM)
- Ferrovia Roma-Lido
- Rete Metropolitana - esistente
- Rete Metropolitana - programmata
- Corridoi trasporto pubblico - esistenti
- Corridoi trasporto pubblico - programmati
- Rete viaria principale - esistente e programmata
- Rete viaria principale - di nuova programmazione
- Lungotevere interrato o in trincea di nuova realizzazione
- Ponte pedonale in programma

AREE F.S.

- Aree Piani di Assetto Stazioni Ostiense-Trastevere-Quattro Venti

SERVIZI UNIVERSITARI

- Insediamenti universitari programmati (I-II-III Accordo di Programma)

Comune di Roma, *Aggiornamento del Progetto Urbano Ostiense Marconi. Programma degli interventi*, marzo 2014.

Limite area programma

AREE F.S.

Aree Piani di Assetto Stazioni
Ostiense-Trastevere-Quattro Venti

SERVIZI UNIVERSITARI

Insediamenti universitari programmati
(I-II-III Accordo di Programma)

MOBILITÀ

Rete ferroviaria (FM)
Ferrovia Roma-Lido
Rete Metropolitana - esistente
Corridoi trasporto pubblico - esistenti
Rete viaria principale - esistente
Rete viaria principale - programmata (P.U.O.)
Rete viaria principale - programmata (P. Ass. FS Ostiense)
Rete viaria secondaria - programmata (P.U.O.)
Ponte pedonale in programma

Comune di Roma, *Aggiornamento del Progetto Urbano Ostiense Marconi. Programma degli interventi*, marzo 2014.

Quartiere Ostiense, exMercati Generali, oggi con i lavori incorso per il Museo della Scienza dell'Università degli Studi Roma Tre.

335
ROMA
TRE
DIPARTIMENTO DI ECONOMIA

Quartiere Ostiense, ex Scuola Nicolò Tommaseo, oggi sede della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi Roma Tre.

Quartiere Ostiense, ex Fabbrica Omi, oggi sede della Facoltà di Ingegneria Meccanica e Industriale e di Informatica e Automazione dell'Università degli Studi Roma Tre.

Quartiere Ostiense, edifici ex Segre, oggi sede della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università degli Studi Roma Tre.

Quartiere Ostiense, edifici ex Alfa Romeo, oggi sede della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi Roma Tre.

Quartiere Ostiense, ex Vetrerie Bordoni, oggi sede del Rettorato e della Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli Studi Roma Tre.

Quartiere Ostiense, ex Mira Lanza, oggi ospita il Teatro India.

Quartiere Ostiense, Ponte di Ferro e Gazometro, oggi considerati archeologia industriale.

Quartiere Ostiense, viale Giustiniano imperatore.

Quartiere Ostiense, fermata della Metropolitana B Basilica S. Paolo.

Viale Giustiniano Imperatore: lo spazio pubblico in forma di giardini tematici

L'ambito di viale Giustiniano Imperatore è collocato nel quartiere Ostiense tra due direttrici di importanza urbana per le quali funge da forte elemento di connessione: via Cristoforo Colombo ad est e via Ostiense ad ovest. La prossimità di queste infrastrutture, insieme alla fermata San Paolo della linea B della metropolitana all'incrocio con via Ostiense, attribuisce alla zona un buon livello di accessibilità. La collocazione baricentrica rispetto ai tanti cambiamenti di cui sopra ha comportato un miglioramento dei servizi, di accessibilità e di valori immobiliari. L'ambito in senso stretto presenta un impianto sostanzialmente unitario, basato su un reticolo a grandi maglie ortogonali, che formano macro-isolati edificati con tipologie intensive a otto-nove piani costruiti tra la seconda metà degli anni Cinquanta e gli anni Sessanta. Viale Giustiniano Imperatore attraversa tutto l'ambito e per la sua ampiezza e articolazione, oltre che per il ruolo di collegamento con le importanti direttrici infrastrutturali di via Cristoforo Colombo e via Ostiense, costituisce l'asse principale del quartiere, l'elemento più importante del suo spazio pubblico. Anche se ormai è edificato in modo intensivo, l'ambito presenta tuttora spazi inutilizzati: alcuni grandi lotti non sono ancora stati edificati e le loro aree costituiscono una risorsa importante per il miglioramento complessivo del quartiere.
La storia recente di viale Giustiniano Imperatore è stata segnata da due eventi particolarmente rilevanti che hanno determinato la composizione dello spazio pubblico.
In seguito ad un progressivo aggravarsi della stabilità di alcuni edifici in via Alessandro Severo che stavano subendo cedimenti strutturali[15], il Comune ha emesso due ordinanze di sgombero (nel 2001 e nel 2004). Con una procedura di urgenza sono stati demoliti i vecchi edifici e progettati appartamenti delle stesse dimensioni di quelli sgomberati così da poterli vendere agli ex proprietari ad un prezzo decisamente inferiore al valore di mercato[16]. Si tratta del primo caso di demolizione e ricostruzione a Roma. Il nuovo complesso residenziale è costituito da due fabbricati rivolti verso una piazza interna. Il basamento, tra via Costantino e viale Giustiniano Imperatore, è dotato di impianti sportivi tra cui una piscina. Grazie ai criteri con cui sono state costruite le abitazioni, il complesso costituisce uno degli esempi più significativi di sostenibilità urbana e ambientale di Roma[17].
Il secondo episodio significativo per gli spazi pubblici di zona è rappresentato dalla mancata realizzazione dell'Accordo di programma sul Piano di assetto di Piazza dei Navigatori e per la riqualificazione di viale Giustiniano Imperatore del 2002 che prevedeva una serie di opere da realizzare da un lato all'altro di via Cristoforo Colombo, collegate da un sottopasso. L'intervento è stato abbandonato dopo la realizzazione di un edificio per uffici da un lato e di un hotel dall'altro per via del fallimento degli enti privati finanziatori e delle molte fidejussioni non escutibili alla base dell'accordo. Questa operazione ha lasciato in eredità alla zona un enorme edificio degradato vittima di occupazioni ed atti vandalici inserito in un lotto completamente verde altrettanto abbandonato.

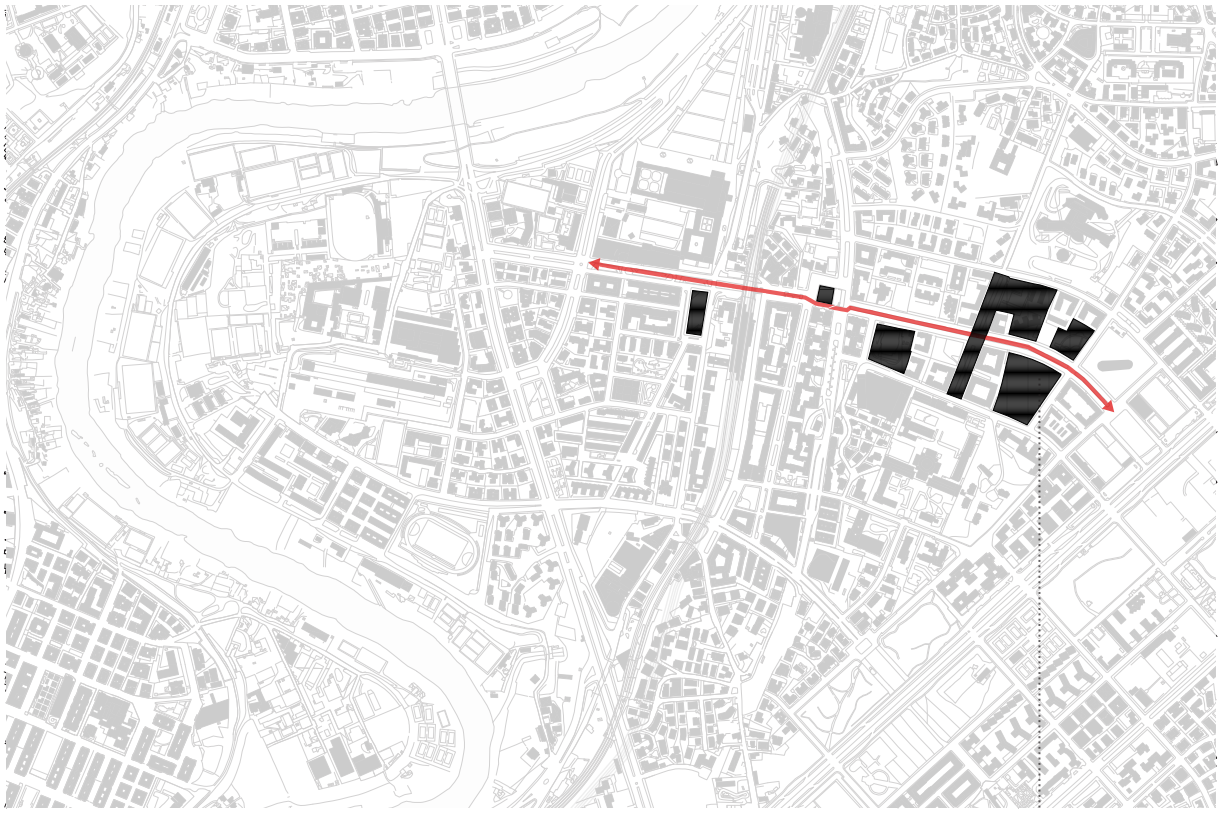
15 Campolunghi M.P., Capelli G., Funiciello R., Lanzini M., Mazza R. e Casacchia R. (2008), *Un caso esemplare: la stabilità degli edifici dell'area intorno a viale Giustiniano Imperatore (Roma, IX Municipio)* in 'Memorie descrittive della carta geologica d'Italia' n. 80, pp. 195-219.

16 Cecchini D., *Pre-fattibilità di un progetto urbano: viale Giustiniano Imperatore*, dal sito cittasostenibili.it.

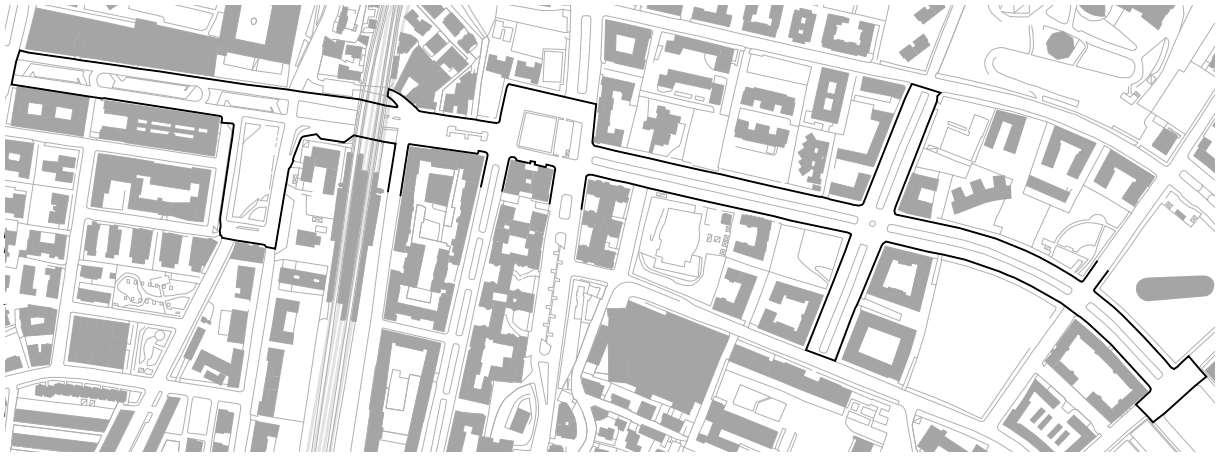
17 Cecchini D. (2005), *Rifare città. Studi per ricostruire un quartiere di Roma*, Gangemi.

Nel 2006 l'Amministrazione Comunale di Roma ha bandito un concorso per la riqualificazione urbana di tutta l'area; il progetto vincitore prevede misure di riqualificazione ambientale, riorganizzazione degli spazi e servizi pubblici in attuazione anche degli strumenti di programmazione definiti, sostituzione edilizia, interventi di completamento ed introduzione un sistema di spazi aperti e di relazione, nonché una migliore articolazione dei servizi pubblici e un più razionale assetto della viabilità locale. Ad oggi è stata realizzata solo la parte che riguarda via Alessandro Severo e via Costantino e di via Villa di Lucina[18], dove è stata pensata una piazza lineare con una nuova pavimentazione e diverse sedute ed è stato elaborato un sistema di raccolta differenziata sotterraneo per i residenti di zona.
Per il resto, lo spazio pubblico, procedendo verso via Ostiense, si esprime in giardini tematici realizzati secondo gli standard urbanistici dei vecchi piani: un campo da football, un giardino con giochi e giostre per bambini, una pista di pattinaggio realizzata grazie al Programma Urbano Parcheggi; oltre via Ostiense, un giardino con un chiosco adibito a bar e il Parco Schuster, adiacente alla Basilica di San Paolo, molto frequentati specialmente in estate quando il quartiere si anima di eventi all'aperto. Tutti questi spazi sono ormai molto degradati e per questo inclusi nel processo di rinnovo che vuole restituire l'aspetto simile a un boulevard con spazi pubblici ben fatti e adeguati alla popolazione di oggi.

18 Mancini L. (2014), *Riparte il Progetto Urbano Ostiense Marconi*, dal sito urloweb.com.



Giardini tematici



Viale Giustiniano Imperatore

Quartiere Ostiense, i nuovi edifici di via Alessandro Severo.

ALGIDA

Quartiere Ostiense, spazi aperti di via di Villa di Lucina.

Quartiere Ostiense, parco giochi di viale Giustiniano Imperatore.

Quartiere Ostiense, giardinetti di viale Giustiniano Imperatore.

Quartiere Ostiense, spazi aperti su via Settimio Severo.

Quartiere Ostiense, spazi aperti molto frequentati dagli studenti.

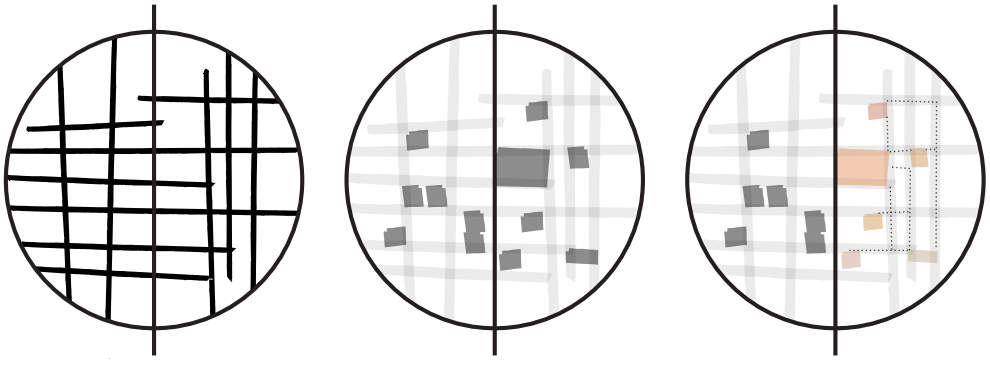
Quartiere Ostiense, gli spazi aperti del Parco Schuster.

3. Lezioni. Questioni. Temi.

Cosa insegna questo studio? Cosa si impara dal progetto dello spazio pubblico, così come elaborato a Roma, nelle sue molteplici e contraddittorie forme? Sicuramente che l'interdipendenza tra forme dello spazio e usi che vi si svolgono costruisce ordini e gerarchie ogni volta diversi. In alcuni casi, come nel quartiere Flaminio, sembrano maggiormente gli spazi a determinarne le modalità d'uso; in altri, come al Pigneto, lo spazio condiziona alcuni usi, lasciando che essi si declinino nelle più disparate forme creative; in altri ancora, come ad Ostiense, il cambiamento sociale indirizza il mutamento fisico dei luoghi che ben funzionano ove ben progettati. Seppure in modo implicito, queste osservazioni individuano tre questioni che aprono temi di lavoro sui quali può riflettere il progetto. Di seguito queste tre questioni sono dette *miniaturizzazioni, happenings e specializzazioni*. La prima torna a confrontarsi con il progetto per parti; la seconda con la vita sociale in strada prodotta da progettualità prioritariamente bottom-up; la terza con la progettazione dello spazio pubblico in funzione di usi specifici e specializzati. Queste tre forme del progetto sono, nelle pagine che seguono, ricondotte ad alcuni progetti esemplari sui quali si propone di riportare, in chiusura di questo lavoro, alcune attenzioni.

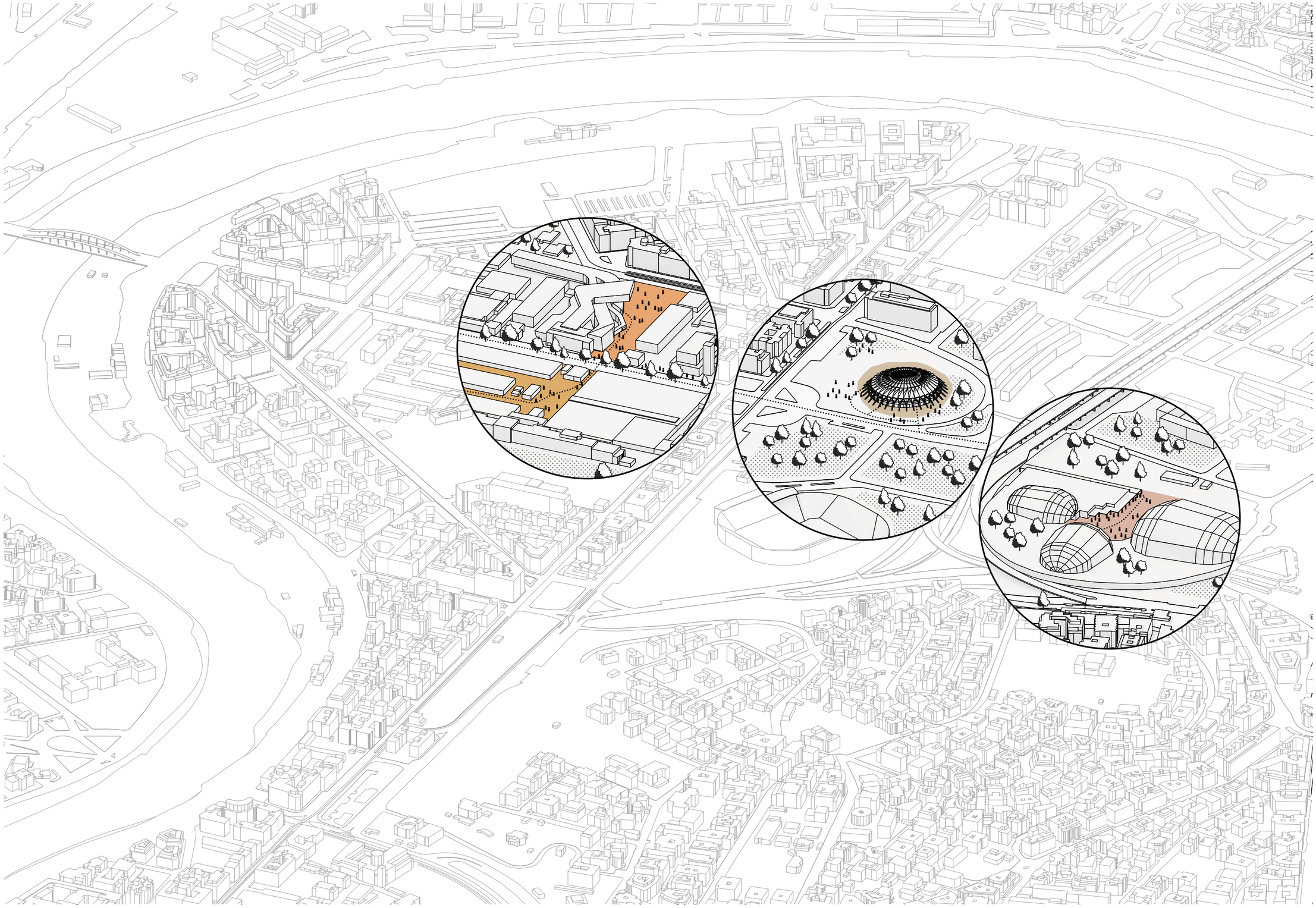
3.1. Miniaturizzazioni

All'interno degli spazi raccolti e circoscritti del Flaminio il progetto dello spazio pubblico assume le forme di una miniatura. Il suolo prende forme e significati diversi a seconda del modo in cui si compongono le parti. E le parti vanno trattate nel dettaglio. Il progetto lavora ad una grana fine, non estensiva. Ogni cosa va descritta e sviluppata a fondo, facendo attenzione ad ogni singolo frammento, particolare. Questo modo di operare, che nell'estensione della grande città si è dimostrato difficile da effettuare, entro i confini di una parte di essa (come i contenitori del Flaminio) è possibile, e forse necessario. Torna così interessante recuperare alcune esperienze passate, come ad esempio il Piano Regolatore di Prato del 1996, dove grande attenzione era stata posta al rilievo di ogni singola parte che componeva lo spazio pubblico. Allo stesso modo, cambiando scala, diventa importante recuperare la migliore tradizione paesaggista europea, come ad esempio quella cui è possibile ricondurre il lavoro di Michel Desvigne.



Nella trama urbana gli elementi progettati nel dettaglio funzionano come un sistema omogeneo costituito da tante piccole parti.

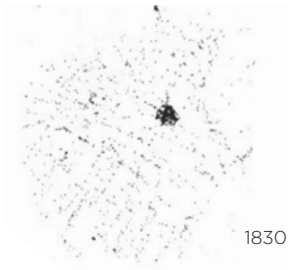
Elaborazione personale dei dati a partire dalla cartografia gis del sito dati.lazio.it.



L'importanza del dettaglio.
Bernardo Secchi e il Piano Regolatore di Prato del 1996

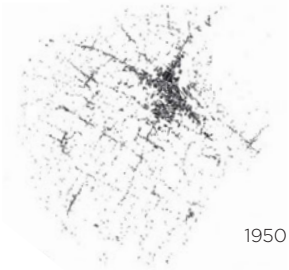
Il Piano di Prato si fonda sul riconoscimento di sistemi che si ritiene strutturino la città e il territorio. L'obiettivo generale del piano era quello di comporre l'esistente in nuove figure capaci di produrre una città che funzionasse entro strutture riconoscibili[1]. Una città composta da sistemi è formata da insiemi di luoghi riconoscibili e dotati di un proprio "statuto" (Secchi) e integrati tra loro. L'integrazione e l'interdipendenza delle parti esprimono concetti lontani dalla zonizzazione. I sistemi costituiscono luoghi riconoscibili cui corrispondono funzioni che si combinano tra loro. Nella organizzazione del Piano di Prato i sistemi sono di cinque tipologie: luoghi centrali, residenza, produzione, ambiente e mobilità[2]. Il Piano di Prato di Bernardo Secchi rappresenta un esempio di come la progettazione delle parti possa rientrare in una logica di insieme, dove le specificità, se adeguatamente disegnate, danno origine a molteplici scenari possibili, legati alle trasformazioni del territorio e dell'abitare. È un piano attento a ristabilire i corretti rapporti tra le parti grazie a interventi di riorganizzazione dei diversi sistemi. La città è costituita da unità elementari ed è necessario cogliere le dimensioni locali per comprendere un senso più ampio[3].

1 Dal sito ufficiale del Comune di Prato, comune.prato.it.
2 Secchi B. (a cura di) (1996), *Un Progetto per Prato. Il Nuovo Piano Regolatore*, Alinea.
3 Dal sito dello studio Secchi - Viganò, secchi-vigano.eu.

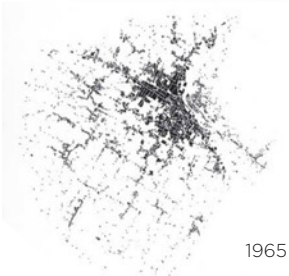


1830

1935



1950

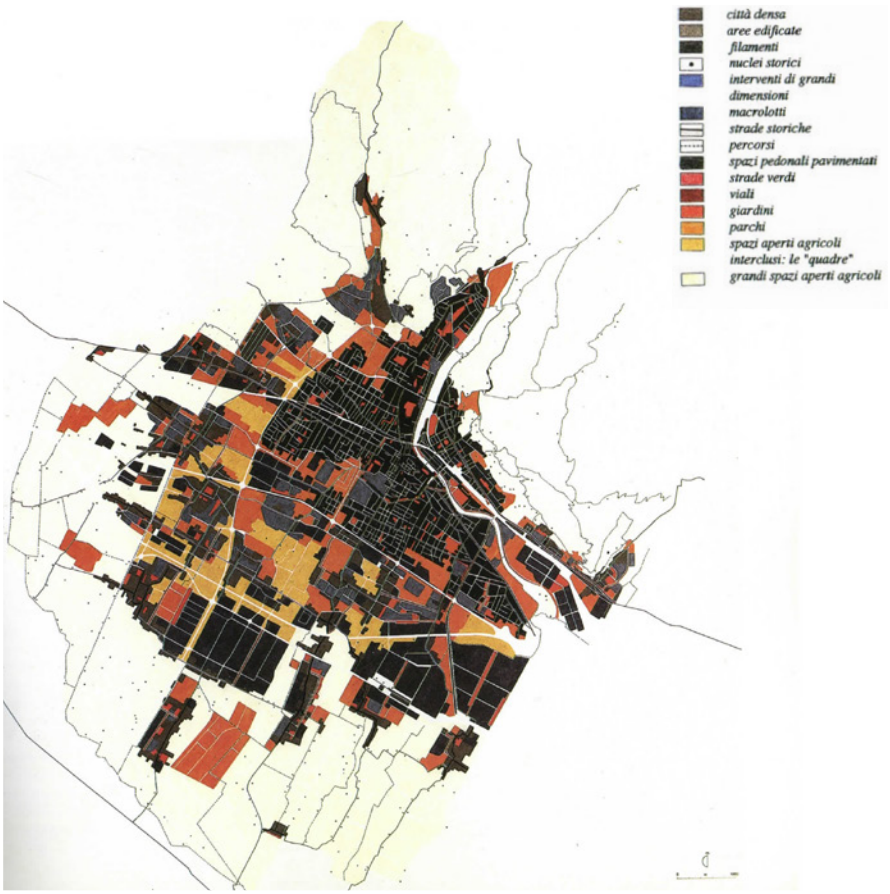


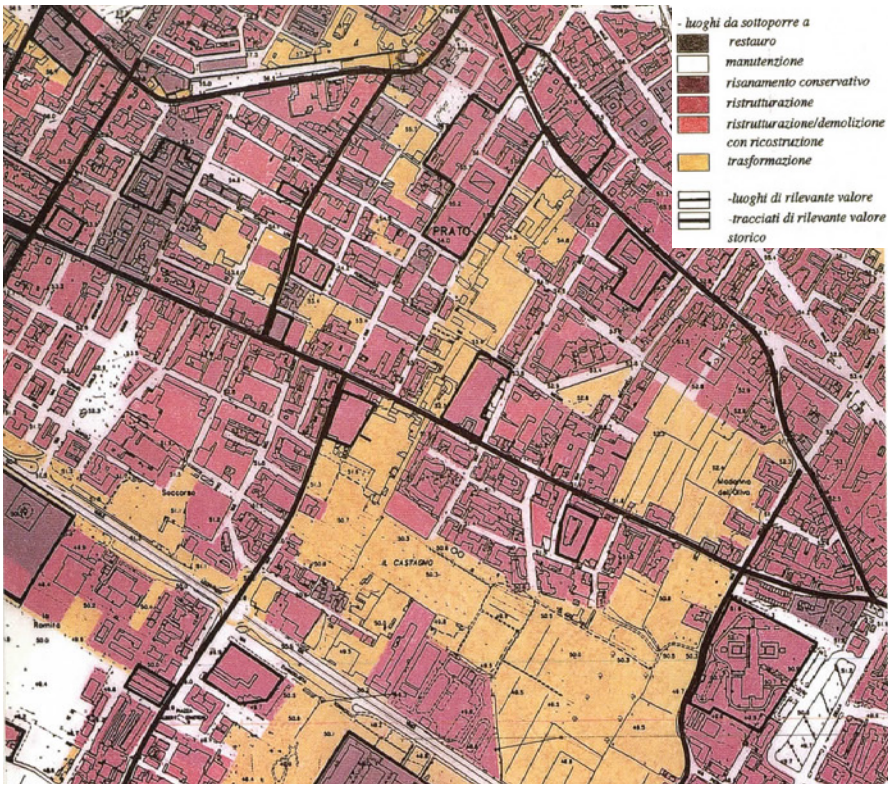
1965

1979

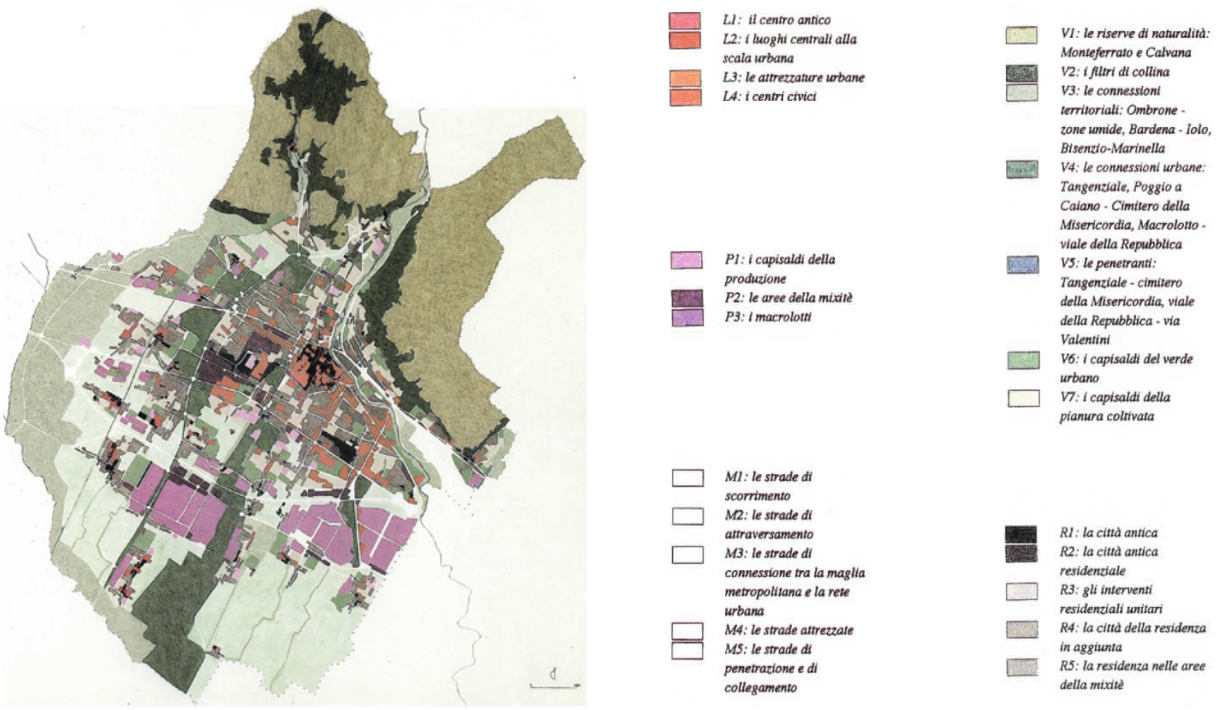
1995

Lo sviluppo degli insediamenti



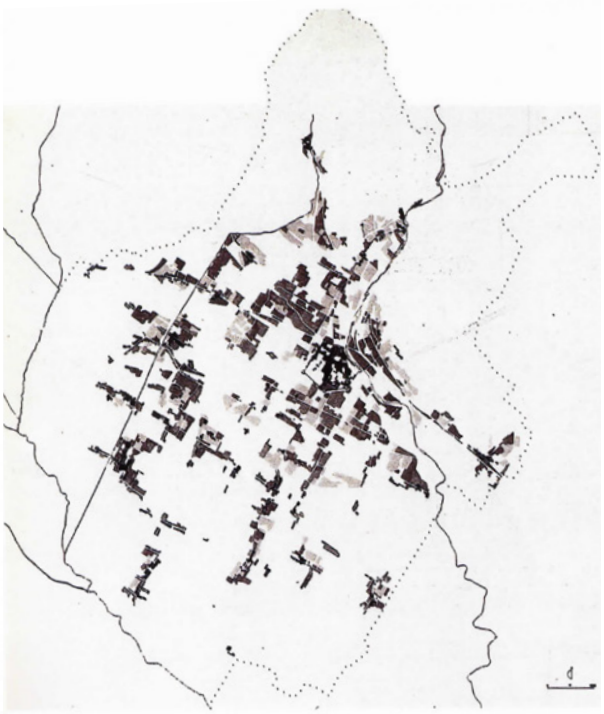


Lo statuto dei luoghi



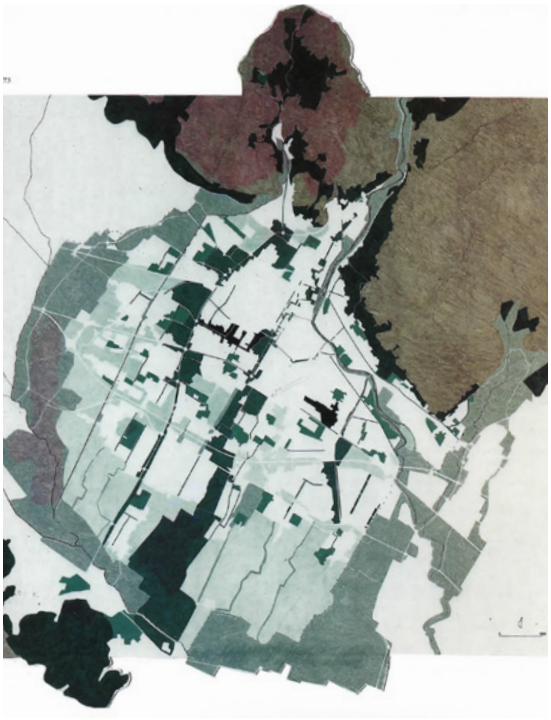
I sistemi

Sistema dei luoghi centrali



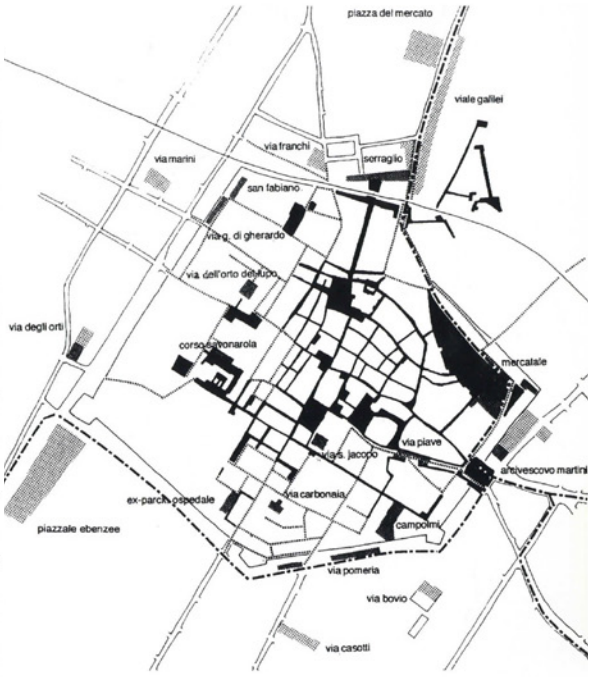
Sistema della residenza

Sistema della produzione



Sistema ambientale

Sistema della mobilità

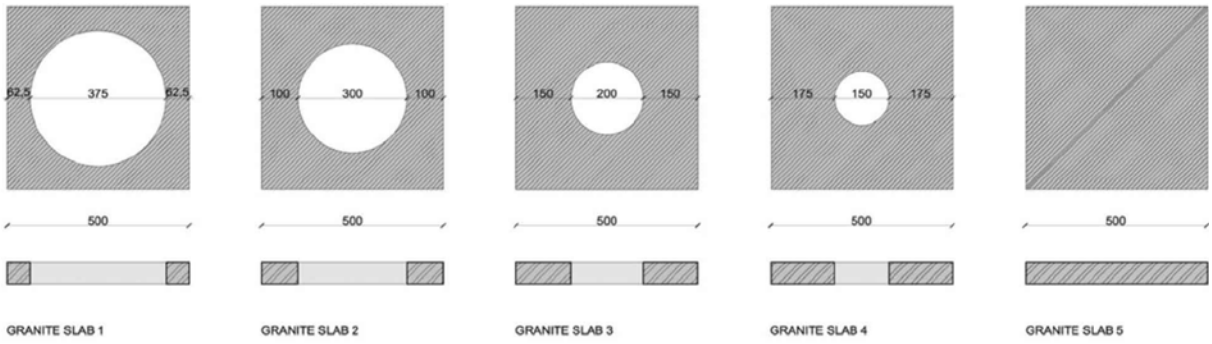


Nuovi aree pedonali e parcheggi

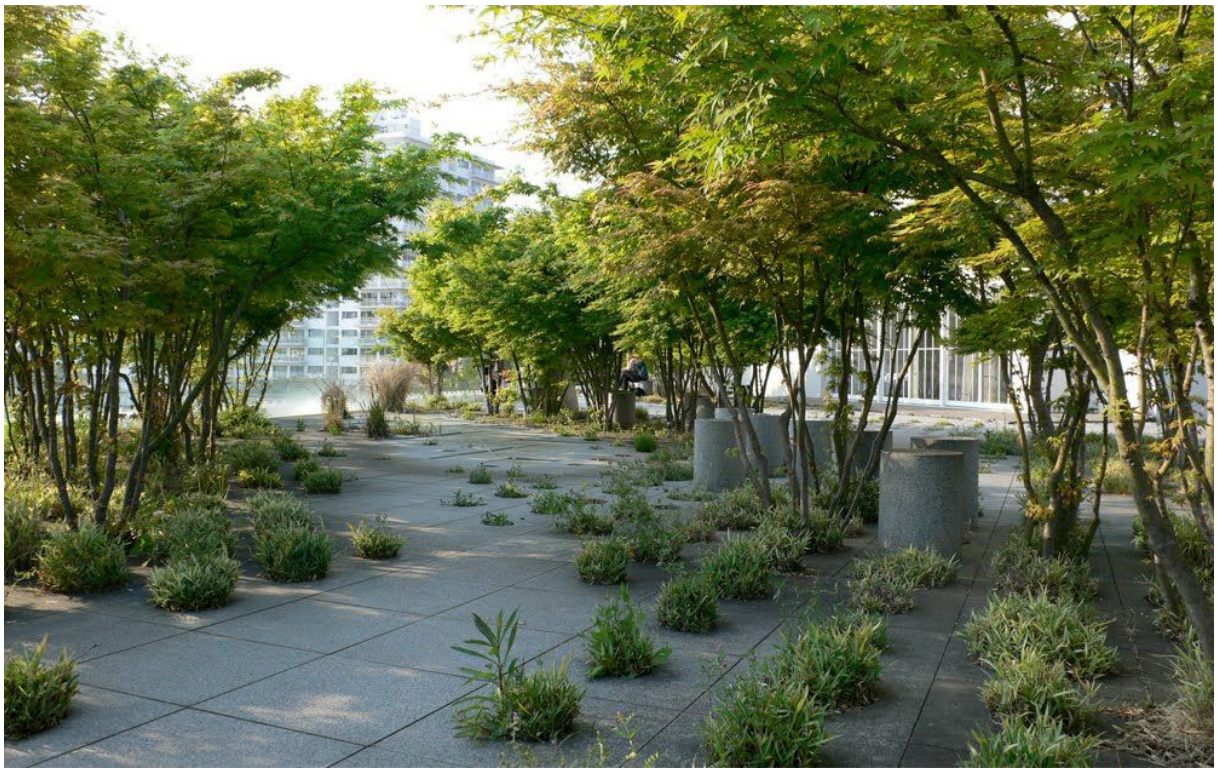
Culture del paesaggio.
Michel Desvigne e il giardino della Keio University di Tokyo

Il progetto di paesaggio di Michel Desvigne si esprime nella ridefinizione di spazi pubblici attraverso la ricomposizione di sistemi territoriali a scale differenti. Sempre però è presente una estrema attenzione rivolta al dettaglio[4]. Per fare questo, non sono importanti uno stile o un linguaggio architettonico ricorrente e riconoscibile, ma piuttosto lo studio dei dettagli e la loro ricomposizione entro un insieme capace di dire della propria pre-esistenza al progetto. È il caso del giardino della Keio University di Tokyo, che rappresenta la trasposizione di un fiume sul tetto dell'edificio. Grandi lastre perforate ricoprono il suolo e alte erbe ed alberi accolgono i visitatori in uno spazio composto da piani e passaggi in successione con variabile densità. La percezione della superficie del giardino è confusa dalla ringhiera che diventa sempre meno visibile verso i bordi e lo sguardo si perde, infine, verso il cielo[5]. E' una miniatura, un mondo concluso, che però si ricompone entro un quadro più grande (il fiume), ove trova ragione e legittimazione.

4 Imbert D. (a cura di) (2018), *A Landscape Inventory: Michel Desvigne Paysagiste, Applied Research & Design*.
5 Dal sito ufficiale dello studio, micheldesvignepaysagiste.com.

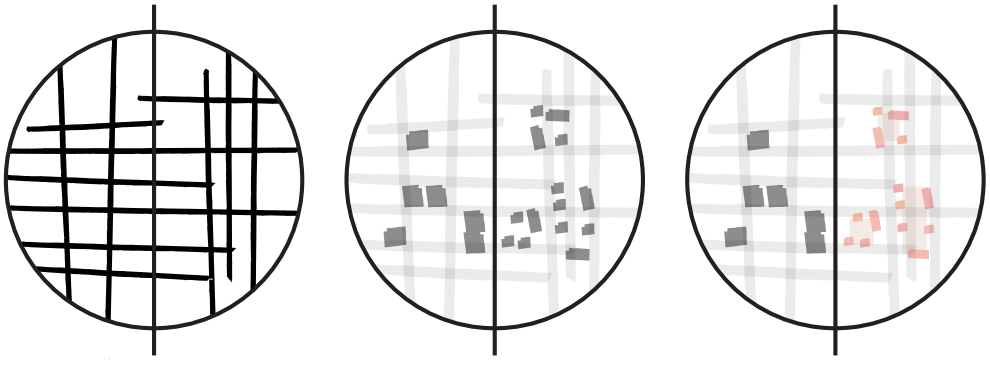


GRANITE SLAB 1 GRANITE SLAB 2 GRANITE SLAB 3 GRANITE SLAB 4 GRANITE SLAB 5



3.2. Happenings

Al Pigneto, lo spazio pubblico continuo, che si accende e si spegne a seconda degli avvenimenti, ricorda, nella forma, la struttura di alcuni animati centri antichi, fitti di negozi e attività. Le pratiche che vi si svolgono, formali, informali, ordinarie e eccezionali, danno una carica particolare a questi luoghi, che nelle loro semplici forme, si mostrano estremamente versatili, capaci di accogliere tante diverse pratiche. Questa vivacità necessita in realtà di occasioni ed azioni. Al Pigneto le azioni sono per lo più innescate dal commercio, dai tanti bar, pub, ristoranti. Un performance continua. Come quelle che, in modo del tutto diverso, intendono attivare le performance bottom up e i progetti poco formalizzati di collettivi e comitati (di architetti e cittadini). Sono ormai ben note le esperienze tedesche che in questa direzione attivano iniziative permanenti o temporanee. Le più note sono forse quelle tedesche, dello studio Raumlabor di Berlino o della Fondazione Stiftung Freizeit.



In una qualsiasi trama urbana possono verificarsi eventi ordinari o straordinari che creano comunità e condivisione che portano a ritrovare spazi spesso dimenticati.

Elaborazione personale dei dati a partire dalla cartografia gis del sito dati.lazio.it.

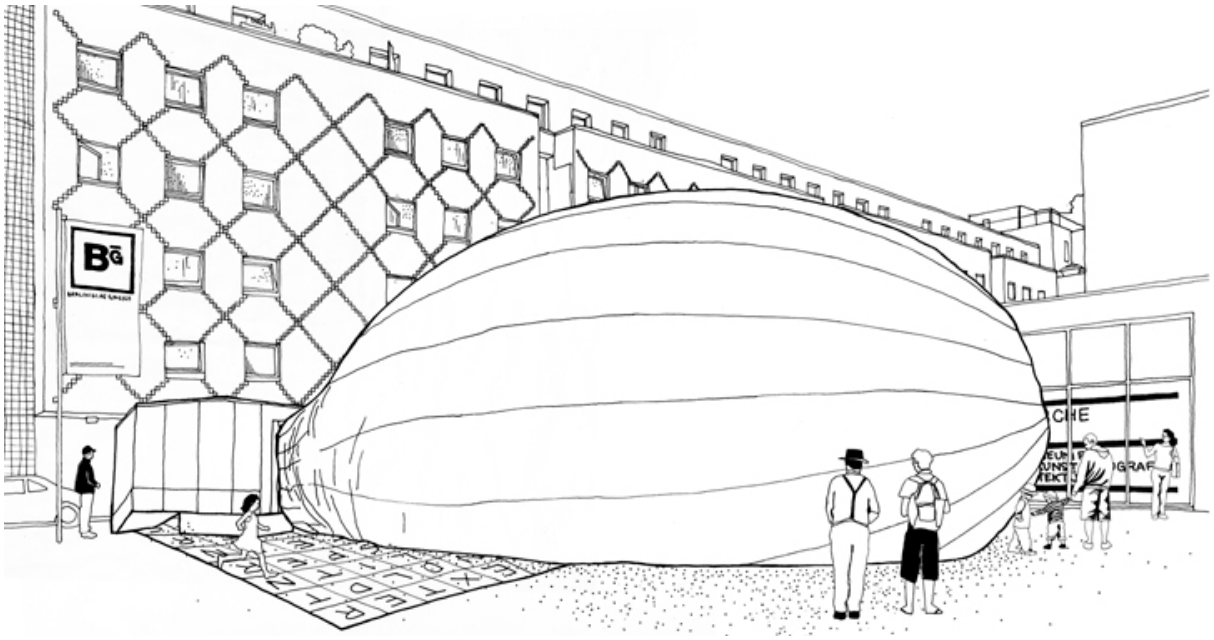
Lavorare assieme. Raumlabor e il Küchenmonument di Berlino

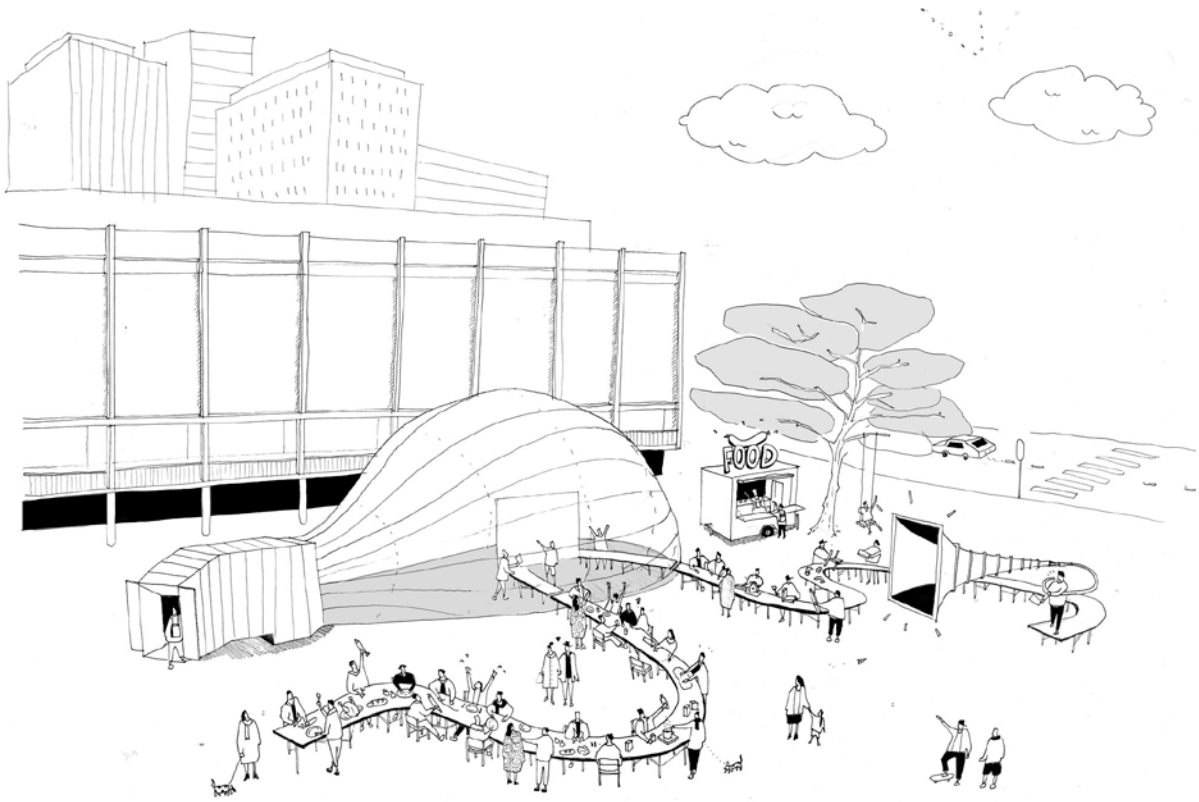
Lo studio Raumlabor Berlin vuole esplorare, attraverso l'inserimento nello spazio pubblico, di architettura temporanee, il potenziale di condivisione di alcuni luoghi centrali europei[1]. Anche chiamato Pop-up Monument, il Küchenmonument è un'architettura temporanea in plastica che nasce come sala da pranzo ma che funge anche da padiglione per esposizioni ed eventi[2]. Il monumento è visibile solo quando viene gonfiato, altrimenti è riposto all'interno di una scatola in zinco. È stato eretto in molte parti d'Europa per trasformarne i luoghi dando un nuovo significato agli spazi urbani, talvolta anche legato a forti simbologie, come nel caso del Museo Judengasse[3].

1 Dal sito ufficiale dello studio Raumlabor Berlin, raumlabor.net.

2 KÜCHENMONUMENT - Raumlabor Berlin, dal sitoberlinischegalerie.de.

3 *Berlinische Galerie present Küchenmonument by raumlabor Berlin*, dal sito smow.com.




FOOD

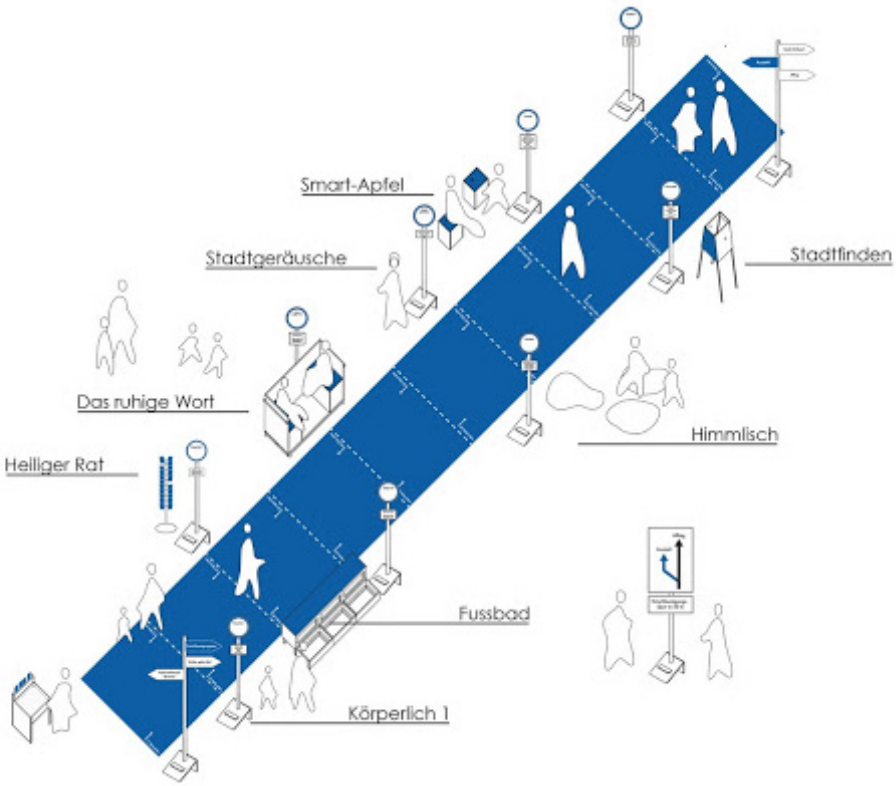
POP UP MONUMENT

Occupazioni e ri-appropriazioni. La fondazione Stiftung Freizeit

La Fondazione Stiftung Freizeit promuove opere temporanee e azioni collettive nello spazio pubblico urbano. Ogni operazione ha la pretesa di affermarsi attraverso un forte impatto simbolico. È questo il caso dei veicoli Trojan, che sono partiti in direzione opposta al traffico urbano per simboleggiare cosa si potrebbe fare dello spazio pubblico se le strade non fossero occupate solo dalle vetture. L'installazione partecipata Nimm dir Zeit raccoglie in un percorso alternativo a quello usuale più corto alcune stazioni e diverse clessidre per tenere sotto controllo il tempo a disposizione per percorrerlo. Il messaggio è quello di prendersi il proprio tempo per passeggiare, parlare, ascoltare o scambiare il proprio telefono per 5 minuti con una mela da mordere. Yellow '15, '16 e '17 rappresenta una ode alla libertà di movimento in città, una interruzione dei comportamenti automatizzati nello spazio urbano[4].

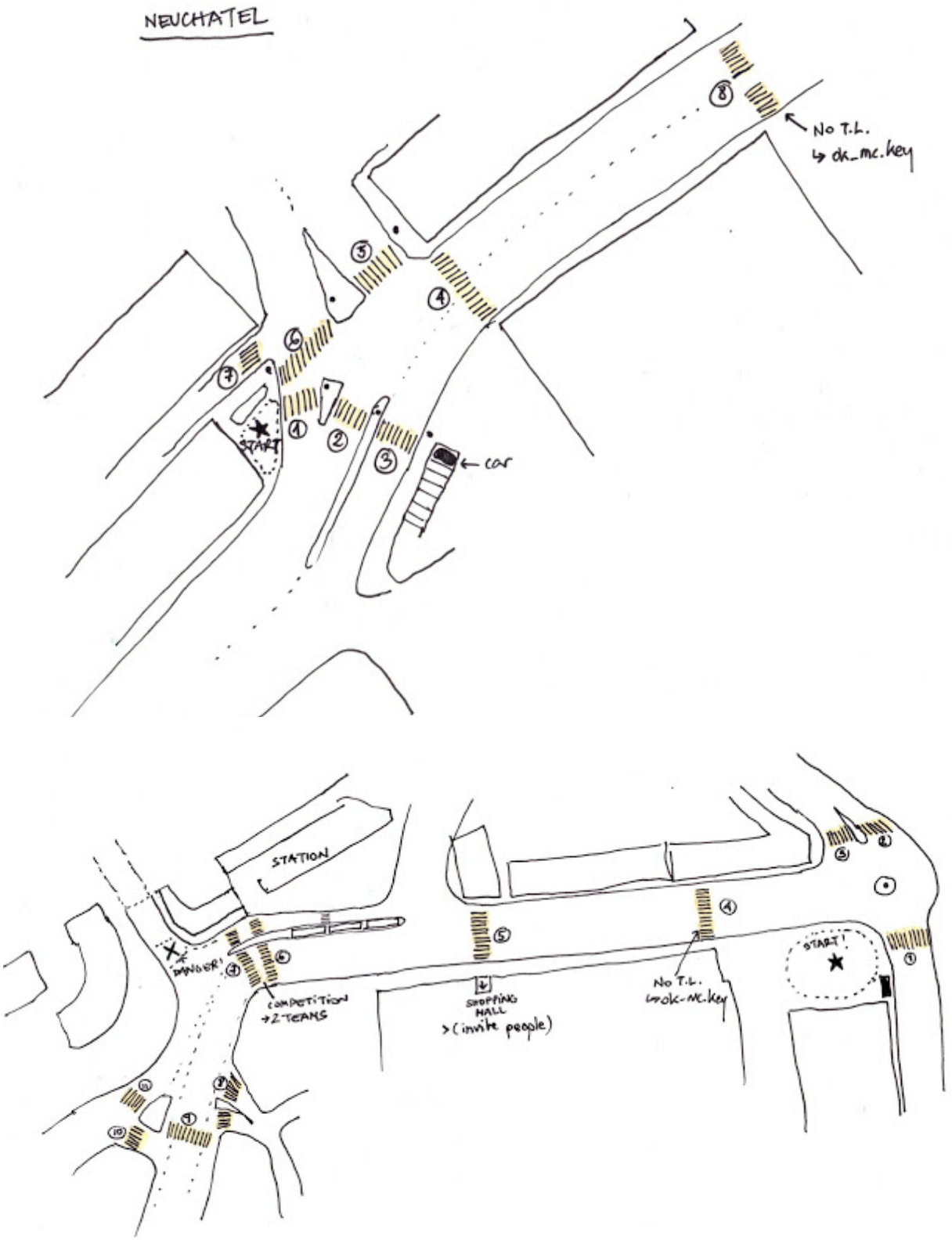
4 Dal sito ufficiale dell'associazione Stiftung Freizeit, stiftungfreizeit.com.

Alltag
Auszeit
Entschleunigungs-
Spur in 15 m


Smart-Apfel
Stadtgeräusche
Stadtfinden
Das ruhige Wort
Himmlisch
Heiliger Rat
Fussbad
Körperlich 1

Rischart

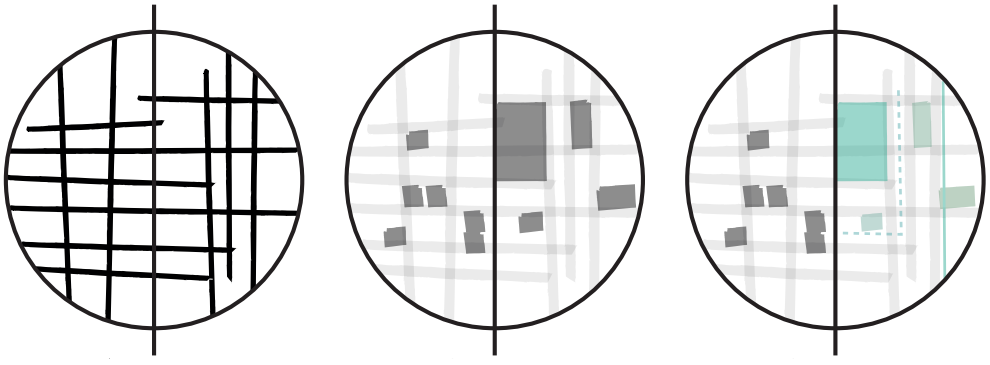
60%


NEUCHATEL
No T.L.
↳ ok_mc.key
START
car
STATION
DANGER!
COMPETITION
→2 TEAMS
SHOPPING
HALL
>(invite people)
No T.L.
Look-MC.key
START!

LIMBO

3.3. Specializzazioni

A Ostiense il disegno dello spazio pubblico è frammentato entro spazi specializzati e ben regolati. In ognuno di essi si svolgono particolari pratiche d'uso: per giovani che fanno sport, per anziani che sostano, per animali. Nel progetto di questo tipo di spazi è posta una particolare attenzione alle dimensioni ed alla quantità e qualità delle superfici e dei dispositivi architettonici. Altrettanto importante è il loro accostamento in una composizione di insieme ordinata e funzionale, ricca, variegata ed equilibrata. Gli spazi ben progettati, basati sulle presunte necessità del quartiere, sono costituiti da elementi architettonici che possono quasi essere codificati e standardizzati. Il lavoro condotto nel corso degli ultimi anni da Jan Gehl in Europa, ma anche in oriente, è in questa direzione esemplare, ma anche la specializzazione promossa attraverso l'inserimento nelle città di spazi pubblici capaci di 'produrre', come ad esempio gli orti urbani permanenti, è ascrivibile a un medesimo atteggiamento: lo spazio pubblico non è uno spazio 'vago', in esso si devono compiere attività specifiche e codificabili.



In una trama urbana organizzata e codificata ogni parte è progettata seguendo un ordine ed un equilibrio spaziale di insieme che funziona a misura d'uomo.

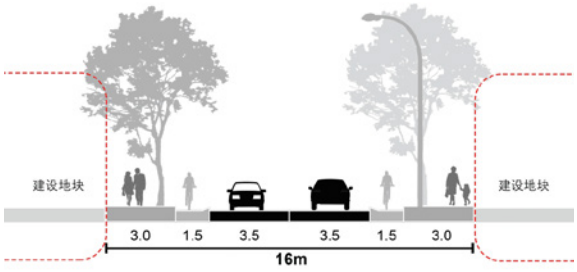
Elaborazione personale dei dati a partire dalla cartografia gis del sito dati.lazio.it.

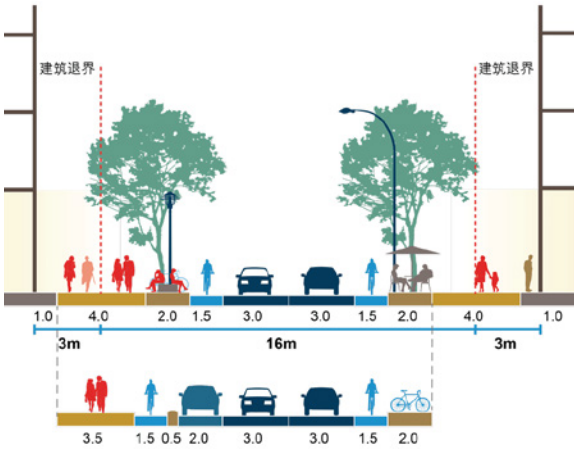
Lo spazio pubblico che funziona. Jan Gehl e la Henan Road a Shanghai

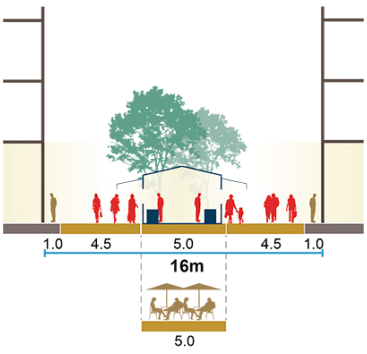
A Shanghai e in molte altre città cinesi, il rapido processo di urbanizzazione ha prodotto la più grande migrazione rurale-urbana della storia del pianeta. Nelle città, il fenomeno impatta profondamente rispetto all'uso delle strade. Nel 2016, nell'ambito della lunga collaborazione con Energy Foundation, Jan Gehl e SHUPDRI hanno definito una serie di "linee guida per il design di strada" per la città più popolosa della Cina[1]. Lo scopo è quello di ridefinirne caratteri e gerarchie a partire da un incremento dello spazio pedonale nei diversi contesti: quello della città, del distretto, del quartiere e così via fino alle dimensioni più minute dello spazio pubblico. In ognuno di questi ambiti il progetto si declina in modo diverso e sviluppa tipologie di strade che possano ammettere limitate attività specializzate, selezionando così ogni volta i potenziali partecipanti alla mobilità urbana[2].

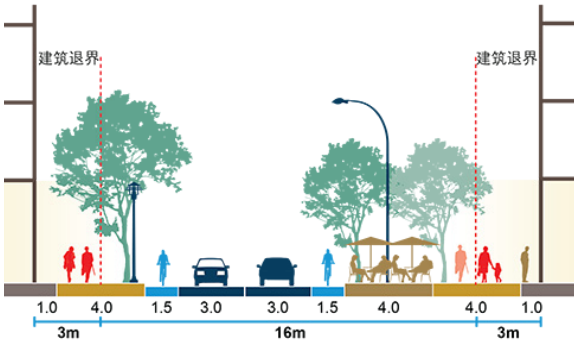
1 Gehl J. (2016), *Changing Cities in 5 steps*.

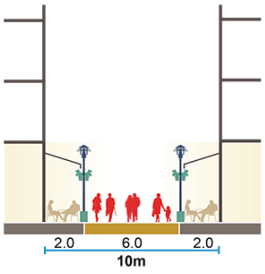
2 Dal sito ufficiale dello studio Gehl Architects, gehlpeople.com.

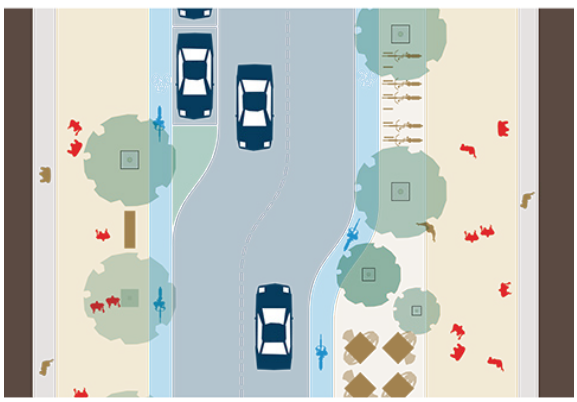

建设地块
建设地块
3.0 1.5 3.5 3.5 1.5 3.0
16m

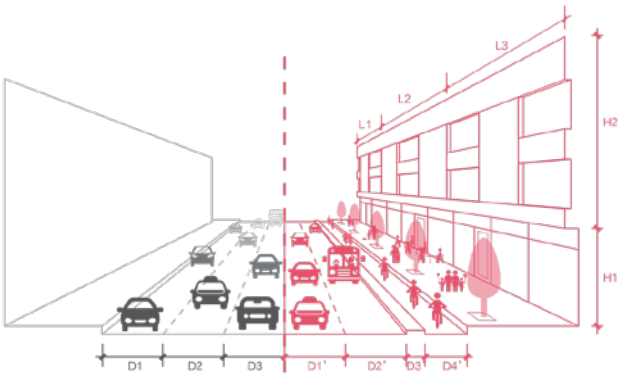

建筑退界
建筑退界
1.0 4.0 2.0 1.5 3.0 3.0 1.5 2.0 4.0 1.0
3m
16m
3m
3.5 1.5 0.5 2.0 3.0 3.0 1.5 2.0


1.0 4.5 5.0 4.5 1.0
16m
5.0

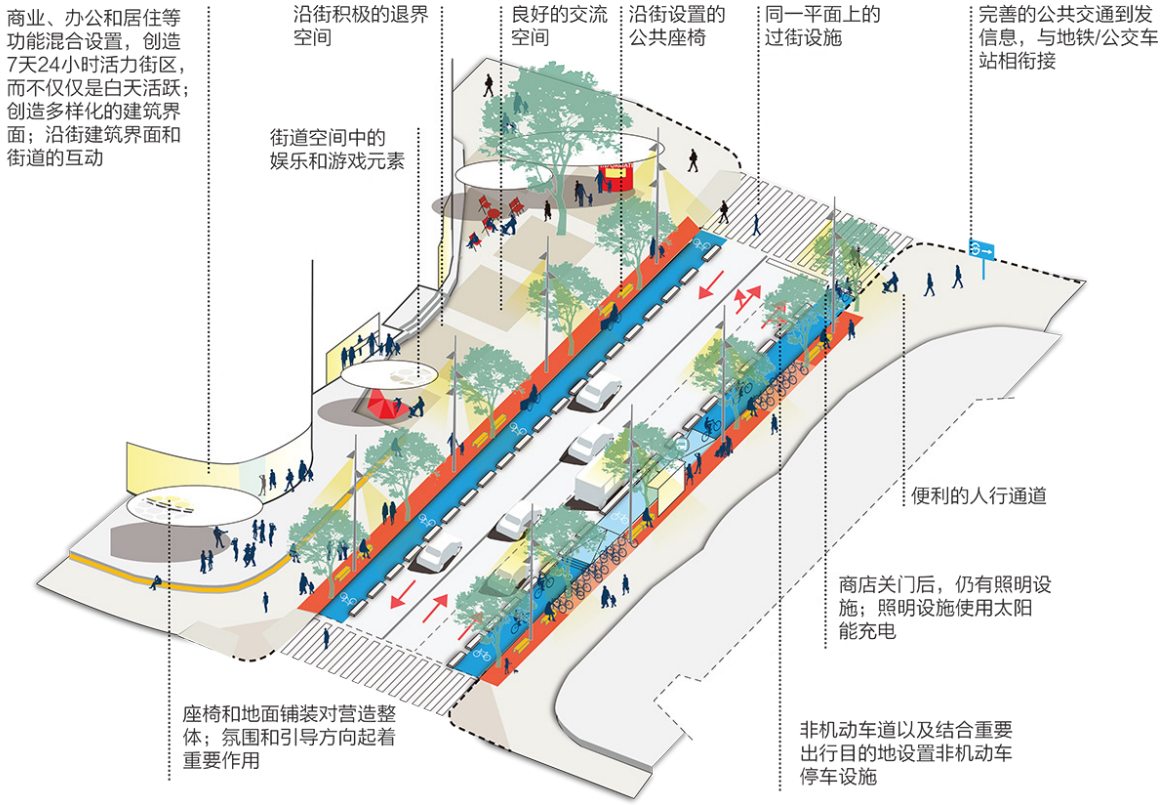

建筑退界
建筑退界
1.0 4.0 1.5 3.0 3.0 1.5 4.0 4.0 1.0
3m
16m
3m


2.0 6.0 2.0
10m




L3
L2
L1
H2
H1
D1
D2
D3
D1'
D2'
D3'
D4'

设计要素 Design elements



基本活动 Basic activities

扩展活动 Additional activities

服务设施 Service facility

Lo spazio pubblico che produce. Agricoltura urbana a Torino

L'Orto Fai da Noi è un'iniziativa di Leroy Merlin nata nel 2017 presso in Corso Giulio Cesare a Torino[3]. L'ampio terreno su cui sorge è rimasto incolto per anni ed è oggi diviso in 22 appezzamenti destinati ad altrettante famiglie che si sono adoperate fin dalla realizzazione del progetto. L'integrazione di spazi pubblici attrezzati con le attività agricole ha favorito l'uso dell'orto da parte degli abitanti del quartiere[4]. Alcune aree comuni tra gli appezzamenti sono state difatti attrezzate con tavoli e pergole dove si svolgono alcune attività di formazione sull'orticultura. Per quanto l'accessibilità allo spazio non sia riservata ai soli nuovi agricoltori, la tematizzazione resta specializzata e prioritariamente orientata a richiamare particolari, selezionati, abitanti[5].

3 Dal sito csr.leroymerlin.it.

4 Dal sito diyandgarden.com.

5 Dal sito torino.mobilita.org.

LEROY MERLIN

LEROY MERLIN

Bibliografia

Introduzione

- Bianchetti C. (2007), *Urbanistica e sfera pubblica*, Donzelli.
- Ceccarelli P., (a cura di) (2018), Lynch K., *L'immagine della città*, Marsilio.
- Mariano C. (2012), *Progettare e gestire lo spazio pubblico*, Aracne.
- Sampieri A. (2016), *Letteratura urbanistica e spazio pubblico. Considerazioni attorno a tre passaggi*.

Capitolo 1

- Biasi R., Scatena D. (a cura di) (2016), *Brevi lezioni di paesaggio*, FrancoAngeli.
- Bohigas O. (1992), *Ricostruire Barcellona*, Etas.
- Comune di Roma (2004), *Patto per la Mobilità: norme, linee guida ed indirizzi strategici per la realizzazione del piano parcheggi, in coerenza con la programmazione integrata degli interventi del Sistema della Mobilità: dalla città per l'automobile alla città del pedone*.
- Bottari A. (2009), *Piazze e Parchi Urbani a Barcellona - Riqualificazione e composizione dello spazio pubblico: piani e progetti per la Barcellona degli anni '80*.
- Capuano A. (2005), Temi e figure nell'architettura romana 1944-2004, Gangemi.
- Comune di Roma (2005), *Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di ROMA* AGGIORNAMENTO (del Piano approvato con Del. C.C. n. 84 del 28.06.1999) - Dipartimento VII 1 S.T.A. S.p.A.
- Cangelli E. (2017), *Mobilità a Roma* in 'AR MAGAZINE', n. 117, pp. 24-29.
- De Bonis L. (2003), *La nuova cultura delle città. Trasformazioni territoriali e impatti sulla società*. Convegno internazionale (Roma, 5-7 novembre 2002), Accademia Nazionale dei Lincei.
- Ferretti L. V. (2008), *Gli spazi pubblici come cuore del progetto urbano. Il caso di Lione* in 'Hortus'.
- Mariano C. (2012), *Progettare e gestire lo spazio pubblico*, Aracne.
- Marchigiani E. (2005), *Paesaggi urbani e post-urbani: Lyon e IBA Emscher Park*, Meltemi.
- Morandi M. (2004), *Fare centro. Città europee in trasformazione*, Booklet Milano.
- Panella R. (1997), *Piazze e nuovi luoghi di Roma - Il progetto della conferma e dell'innovazione*, DAAC.
- Samperi P. (2008), *Mezzo secolo di urbanistica romana: dalle illusioni degli anni '60 alle disillusioni degli anni 2000*, Marsilio.
- Secchi B. (2015), *Il futuro si costruisce giorno per giorno. Riflessioni su spazio, società e progetto*, Donzelli.
- Secchi B. (1986), *Progetto di suolo* in 'Casabella', n. 520, pp. 19-23.
- Secchi B. (1997), *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi.
- Serra E. (1987), *Bohigas. Le piazze di Barcellona*, SAGEP.
- Ufficio Programma Centopiazze (1995), *Progetto Centopiazze del comune di Roma: il programma, il metodo*.

Capitolo 2

- Cangelli E. (2017), *Mobilità a Roma* in 'AR MAGAZINE', n. 117, pp. 24-29.
- Capuano A. (2005), *Temi e figure nell'architettura romana 1944-2004*, Gangemi.
- Carmelo G. (2006), *Roma mosaico urbano: Il Pigneto fuori Porta Maggiore di Severino*, Gangemi.
- Cecchini D. (2005), *Rifare città. Studi per ricostruire un quartiere di Roma*, Gangemi.
- Comune di Roma (2003), *Norme Tecniche di Attuazione, Delibera di Adozione del Consiglio Comunale; Titolo II: Sistema insediativo; Capo 6: Progetti strutturanti; Art. 66: Centralità locali*.
- Panella R. (1997), *Piazze e nuovi luoghi di Roma - Il progetto della conferma e dell'innovazione*, DAAC.
- Savarese N. (2017), *Il ruolo dello spazio pubblico nel futuro delle città* in 'AR MAGAZINE', n. 118, pp. 18-22.
- Secchi B. (2015), *Il futuro si costruisce giorno per giorno. Riflessioni su spazio, società e progetto*, Donzelli.
- Secchi B. e Viganò P. (2014), *Isotropia e porosità: progetti manifesto* in 'Anfione e Zeto', pp. 19-24.
- Torelli Landini E., Travaglini C.M. (a cura di) (2001), Le *Fabbriche della conoscenza. Roma Tre nel territorio e nella riqualificazione dell'area Ostiense*, La Scuola di Pitagora.
- Vittorini A. (a cura di) (2004), *Dalle armi alle arti. Trasformazioni e nuove funzioni urbane nel quartiere flaminio*, Gangemi.

Capitolo 3

- Di Domenico M. N. (2018), *Prato, città laboratorio. Una strategia per il Macrolotto 0.*
- Imbert D. (a cura di) (2018), *A Landscape Inventory: Michel Desvigne Paysagiste, Applied Research & Design*.
- Secchi B. (a cura di) (1996), *Un Progetto per Prato. Il Nuovo Piano Regolatore*, Alinea.
- Gehl J. (2016), *Changing Cities in 5 steps*.
- Gehl J. (2010), *Cities for people*, Island Press.
- Gehl J. (1991), *Vita in città: spazio urbano e relazioni sociali*.

Sitografia

In ordine alfabetico

- www.ar-architettiroma.it
- www.abitarearoma.it
- www.archidiap.com
- www.archivioviscosa.org
- www.artibune.com
- www.bandb-rome.it
- www.berlinischegalerie.de
- www.carteinregola.it
- www.cheapnet.it
- www.cittasostenibili.it
- www.comune.prato.it
- www.comune.roma.it
- www.corriere.it
- www.csr.leroymerlin.it
- www.dati.lazio.it
- www.diarioromano.it
- www.diversamenteroma.wordpress.com
- www.diyandgarden.com
- www.domusweb.it
- www.gehlpeople.com
- www.ilfattoquotidiano.it
- www.ilmondodeitreni.it
- www.iltempo.it
- www.inliberta.it
- www.issuu.com
- www.italiacheverra.it
- www.larepubblica.it
- www.lazanzaradisanpaolo.blogspot.com
- www.martebenicult.wordpress.com
- www.micheldesvignepaysagiste.com
- www.osservatoreitalia.eu

- www.paesaggiocritico.wordpress.com
- www.paesionline.it
- www.progettoflaminio.it
- www.prolocoroma.it
- www.raumlabor.net
- www.roma.corriere.it
- www.roma.repubblica.it
- www.roma2pass.it
- www.romaeterna.org
- www.romaierioggi.it
- www.romaduepass.it
- www.romarepubblica.it
- www.romasparita.eu
- www.romatevere.hypotheses.org
- www.secchi-vigano.eu
- www.seimilano.com
- www.smow.com
- www.sostasostenibile.wordpress.com
- www.sovraintendenzaroma.it
- www.stiftungfreizeit.com
- www.studiopaolavigano.eu
- www.torino.mobilita.org
- www.uniroma1.it
- www.urbanistica.comune.roma.it
- www.urbanistica.unipr.it
- www.urloweb.com
- www.vice.com
- www.webuniroma1.it
- www.wudrome.it
- www.wwfpignetoprenestino.blogspot.com

Ringraziamenti

Vorrei ringraziare il professor Angelo Sampieri per avermi sempre spronato e guidato, anche nei momenti in cui è capitato di perdermi.

Vorrei ringraziare, inoltre, la mia numerosa famiglia cercando di non essere prolissa, ma alcune cose vanno dette. E bene.

Mamma, mamma. Grazie per la pazienza e per la luce che hai negli occhi ogni volta che parli di me.
Papà, grazie per il tuo impegno, soprattutto nell'ascoltarmi le ore anche quando sei stanco.
Peppe, grazie per le tue premure e per la nostra costante e silenziosa intesa.
Edo, a volte la mia migliore metà, a volte no. Ma in ogni caso mi rimetti in equilibrio sempre. Grazie.
Chicco. Anche se te lo rendo difficile, anche se te l'ho reso difficile. Grazie. Grazie per quanto sei orgoglioso di me sempre e grazie per permettermi di essere il tuo punto di riferimento.
Ludo. Ludi. Cicci. Amica. Sorella. Compagna di vita e mille altre cose. Grazie per avermi scelto 13 anni fa e per aver deciso che le nostre vite sarebbero procedute insieme, in ogni momento.
Francesco, grazie per aver trovato sempre tempo per me, tu che di tempo non ne hai mai, in questo ruolo inedito di affettuoso e severo mentore.

Un ultimo ringraziamento va a tutti i miei amici, che hanno sempre creduto in me, che non mi hanno mai lasciata sola e che sono venuti fin qui per la mia gioia. O che non sono qui ma che so che mi pensano forte.

Grazie.