

Il Tevere tra Roma e il mare.

Un progetto di paesaggio come “contratto di fiume”?

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

Il tratto del Tevere tra Roma e il mare partecipa degli intensi processi di trasformazione che da circa tre lustri hanno eletto l'intero quadrante urbano a settore più dinamico e vitale dell'area romana. Basti pensare al crescente richiamo del Comune di Fiumicino per funzioni di eccellenza; alla definizione di nuove centralità “tra Roma e il mare” con il proposito di “rompere la separatezza tra le due città a Nord e a Sud del Tevere” (Relazione al PRG 2000, con riferimento al Distretto internazionale Tevere Sud); all'avvio del decentramento amministrativo e al nuovo protagonismo dei municipi.

A ciò si accompagnano dinamiche diffuse e diffuse in cui l'avanzata dell'urbano si confronta con lembi residuali di naturalità insospettata, sullo sfondo di regimi di tutela sempre più articolati e complessi (Piano Paesaggistico, Piano Territoriale Provinciale, Piano di Bacino, Piano di gestione della Riserva del Litorale romano, Parco archeologico del Porto di Traiano-Necropoli di Porto-Ostia Antica).

La collaborazione recentemente avviata tra Università di Roma Tre – Dipartimento di Studi urbani e Comune di Roma – Dipartimento Politiche Ambientali e del Verde Urbano, si prefigge lo scopo di valutare le concrete condizioni di fattibilità di un “progetto di paesaggio” coordinato dalla presenza del fiume nelle aree interessate dalla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano e di promuovere il coinvolgimento di altri soggetti ai fini di una piena valorizzazione delle risorse in gioco¹.

Perché un progetto di paesaggio

Nell'ambito delle politiche territoriali, il paesaggio è per eccellenza un tema portatore di conflitto: i nodi critici sono fondamentalmente riconducibili alla problematica triangolazione tra “struttura” (come struttura dell'economia agraria, che regola gli assetti produttivi e determina le convenienze), “aspetto” (come paesaggio visibile e sensibile) e “funzione” (nella chiave della funzionalità ecologica e sostenibilità ambientale, ma anche della fruizione pubblica) del territorio aperto.

Tali differenti implicazioni, oggetto di specifiche politiche di settore, trovano lungo il tratto terminale del Tevere, soprattutto nella delicatissima area di Isola Sacra, un'eco particolare: qui le interferenze tra diversi “progetti di territorio”, impliciti o espliciti che siano, hanno conseguenze spesso imponenti sul sistema ambientale ed insediativo, e in definitiva sul paesaggio, inerme “contesto di accoglienza” delle pratiche di trasformazione.

Le tematiche della sostenibilità riguardano il consumo delle risorse non rinnovabili, la salvaguardia dei valori naturali e paesaggistici, il miglioramento delle valenze ambientali, la difesa del suolo e la messa in sicurezza del territorio.

Coerentemente, il “progetto di paesaggio” si incentra sulla considerazione che la nozione di “paesaggio”, e le “ragioni del paesaggio”, si prestano in maniera più immediata ed efficace rispetto a quella di “territorio” a una disamina delle diverse razionalità in gioco legate alle differenti opzioni di conservazione (come difesa del suolo e come tutela delle risorse naturali) in rapporto alle ragioni dello sviluppo, decisamente conflittuali in assenza di mediazioni efficaci: esse sono in estrema sintesi riconducibili da un lato alla presenza di aree urbane nevralgiche in espansione, dall'altro al rafforzamento di alcune radicate attività produttive turistico-ricreative, in particolare legate al comparto della nautica da diporto che costituiscono una significativa fonte di reddito per i residenti. Occorre rammentare che l'area delizia è interessata da un'appropriazione disordinata delle sponde per attracchi dei natanti: si tratta del “porto turistico” più grande d'Europa, con circa 3000 barche ormeggiate e un forte indotto con centinaia di addetti. Qui, la previsione di un nuovo porto turistico all'Isola Sacra, a Nord dell'attuale porto di Ostia, per circa 1500 posti barca, di cui 400 rivolti ad imbarcazioni superiori ai 15 metri e più di 700 ad imbarcazioni superiori ai 18 metri, si combina con la costruzione di un cantiere navale “in grado di garantire sul mercato internazionale l'assistenza alle grandi imbarcazioni e una decisiva competitività alla struttura”². Il progetto del porto, che ha carattere aggiuntivo e non sostitutivo rispetto alle numerose concessioni in

¹ La Riserva, istituita con Decreto Ministero Ambiente 29.03.96 - *Istituzione della riserva naturale statale del “Litorale romano”* e relative misure di salvaguardia, si estende per complessivi 15.900 ettari nei Comuni di Roma (8150 ha) e Fiumicino (7750 ha) Nel Comune di Roma sono interessati il XII Municipio per una superficie di 936 ettari, il XIII Municipio con 3.110 ettari, il XV Municipio con 1.423 ettari, il XVI Municipio con 2.549 ettari e il XVIII Municipio con 135 ettari.

² Il porto turistico è stato fortemente voluto dal Comune di Fiumicino; dopo un iter ultradecennale, la proposta è giunta al progetto definitivo (2008): un'impresa imponente anche in termini di costi (320 milioni di euro), seppur “mitigata” da misure di ecosostenibilità: la società I.P. si è impegnata a fornire “soluzioni progettuali in grado di delineare con nettezza i requisiti di qualità del prodotto, affinché il porto turistico di Fiumicino nel panorama della portualità italiana abbia una sua identità riconoscibile, sul piano dell'eccellenza dei servizi e della ecosostenibilità del prodotto”. Di fatto, il “porto turistico” di Isola Sacra va inesorabilmente ad incrementare il “carico” urbanistico del Comune di Fiumicino, dove le attività di ampliamento del porto commerciale sono a buon punto, senza apportare alcuna convincente soluzione ai problemi dell'accessibilità via terra.

essere ad altri operatori del settore, è ubicato in un'area appartenente al Demanio Statale come richiesto dalla Conferenza di Servizi del 26 novembre 2002, che ha autorizzato la società IP alla redazione del progetto definitivo³.

Completamenti "diffusi" e iniziative "concentrate", concordate dalle autorità competenti con i diretti interessati, rinviano all'urgenza di una governance di processo che chiami a responsabilità i poteri forti delle lobbies di interessi disposte ad investire nell'area, incanalando gli oneri corrispondenti ai cospicui impegni di risorse non soltanto verso una mitigazione degli effetti dei nuovi carichi urbanistici, in termini di sostenibilità e qualità urbana, ma anche e soprattutto per far fronte a un deficit pregresso della compagine urbana.

L'idea di paesaggio, inclusiva e trasversale, incorpora di per sé un'idea di movimento nei fatti urbani e di vitalità nei cicli ecologici, più lenti, della natura. Detto in altri termini, rispetto all'esperienza classica dello spazio, che sanciva il primato della visione prospettica, definita dalla fissità del punto d'osservazione, l'esperienza del contemporaneo non organizza più un racconto univoco e senza residuo tra "esperienza" e "forma", ma propone ambivalenti connessioni (nello spazio) e sequenze (nel tempo) tra forme, funzioni e significati, della scena urbana. Di fatto, tra Roma e il mare non è possibile cogliere una netta linea di demarcazione tra città e campagna, un margine tra differenti modalità e intensità di uso dei suoli. La loro variabile giustapposizione o compenetrazione definisce piuttosto un orizzonte concettuale, che si dispiega lungo le diverse traiettorie evolutive dei fenomeni e attraverso differenti gradienti di trasformazione nel tempo e nello spazio.

I valori attivi della natura e della storia - i tratti di paesaggio "fluviale" incontaminati, le caratteristiche trame del seminativo irriguo della bonifica novecentesca, i segni cospicui e le tracce minori di insediamenti antichi - intercettano in chiave conflittuale valori ed aspetti della modernità fondamentalmente incentrati sulla "utilità" delle sponde fluviali come approdi naturali dei natanti, e la presenza di cantieri navali in piena attività: attività che hanno privatizzato di fatto le aree golenali, costituendo al contempo forti problematiche in caso di esondazione del fiume.

Quali paesaggi, allora?

Nella dimensione dello spazio, un Master Plan del tratto terminale del Tevere su modello di documenti di pianificazione diffusi in molte esperienze europee (Madrid, Lione, Londra) può porsi come preventiva matrice di valutazione delle trasformazioni insediative, attraverso linee guida e indicazioni operative alle diverse scale: si pensi alle *Chartes paysagères* e ai *Contrats pour les Paysages* di alcune esperienze condotte in Francia.

La correlazione tra "paesaggio" e "tempo" si coglie appieno nella dimensione dell'ecologia vegetale, che incorpora una idea di modificazione dinamica della natura, all'opera essa stessa; o ancora, nella dimensione del *landscape design*, dove chiama in causa forme di trattamento di luoghi irrisolti in chiave dichiaratamente progettuale, per tappe evolutive, con il risarcimento dei paesaggi degradati o l'invenzione di paesaggi "altri".

Una governance incentrata sul paesaggio

La sfida è quella di portare al centro della discussione il paesaggio nella accezione proposta dalla Convenzione europea, come "componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale e fondamento della loro identità", estendendo la collaborazione ai diversi portatori di interesse intorno a un tema comune – la valorizzazione della risorsa fluviale – finalizzato a un progetto di recupero dei valori della natura e della storia e di una loro oculata gestione. Occorre altresì considerare il fiume anche nella sua accezione di "corridoio ecologico" che collega, senza soluzione di continuità, la città al mare, attraversando un territorio ricco di storia e di natura, ed è elemento caratterizzante della rete ecologica cittadina.

La presenza di un soggetto "radicato" nel territorio – la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano - con ampio mandato di pianificazione e di coordinamento delle diverse istanze, costituisce un elemento fondamentale per un progetto di paesaggio, frutto di un confronto con i vari soggetti aventi competenze di "tutela" e "valorizzazione" sull'area.

Il Decreto istitutivo della Riserva del Litorale prescrive che la gestione sia affidata ai comuni di Roma e Fiumicino, per le aree di rispettiva competenza. Il Decreto, inoltre, prevede, nelle more dell'approvazione del Piano di Gestione, una Commissione Ministeriale di Riserva (art. 4, D.M. 29.03.96), con la funzione

³ Il PRG di Fiumicino, approvato con Delibera della G. R.n162 del 31/03/ 2006 destina una parte dell'area d'intervento a sottozona F2f "impianti in concessione di supporto alla cantieristica, al rimessaggio, al turismo e alle attività di diporto" e in parte a sottozona F2e "Impianti in concessione per la fruizione della costa, impianti all'aperto per le attività turistiche e del tempo libero".

“di formulare indirizzi e proposte, rendere pareri tecnico-scientifici, vigilare sul funzionamento e la gestione unitaria della riserva”⁴.

Risulta necessario considerare il territorio della Riserva nel suo complesso e nelle sue relazioni con gli spazi antropizzati che la circondano, e in parte la permeano, mettendo a sistema tutte le interazioni tra i singoli interventi discreti. Ciò potrà senz’altro verificarsi da un lato con l’approvazione del piano di gestione, e dall’altro con una più generale attitudine alla programmazione e valutazione condivisa da tutti gli strumenti di pianificazione, che sappia assumere lo sviluppo del territorio come parte integrante della strategia di tutela e recupero della Riserva, riconoscendone le potenzialità di valorizzazione paesaggistica e naturalistica.

I racconti del Tevere

Un “progetto nel progetto”, attualmente al centro del lavoro intrapreso insieme al Comune di Roma, è l’ambiziosa ricerca di un filo conduttore che sappia tenere insieme i soggetti coinvolti e coinvolgibili (istituzioni culturali presenti nel territorio, archivi, musei, ecc.) interpellandoli attivamente nella costruzione dei molteplici racconti del Tevere nelle dominanti della storia e della natura.

La proposta riguarda un progetto di allestimento museale su scala territoriale offerto al vasto pubblico – un “Museo diffuso” lungo il fiume - con postazioni specifiche in luoghi strategici che consentano la rivisitazione delle sue varie “utilità” come teatro e vettore fondamentale di culture, economie ed ecologie differenziate nello spazio e nel tempo.

I temi selezionati intercettano differenti dimensioni, quali:

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

Problemi e difficoltà dell’agire comune

E’ prevedibile che i nodi problematici di questa governance multilivello, dove accanto agli enti territoriali figurano in prima linea amministrazioni dello Stato con missioni legate a mandati settoriali, riguarderanno le difficoltà dell’agire comune, posti i differenti stili e tempi di programmazione e decisione degli attori coinvolti.

La posta in gioco è che lo strumento del “progetto di paesaggio”, nella forma più strutturata di un contratto di fiume, diventi sede permanente per il confronto tra poteri e saperi tradizionalmente separati, ribadendo il ruolo del fiume come componente primaria della “rete ecologica” e della vita urbana, e che in prospettiva esso possa offrirsi come ambito tematico privilegiato per lo scambio di idee e proposte sul destino dell’intero quadrante urbano, per una visione che sia di spunto a elaborazioni e rappresentazioni di scenari più compiutamente organizzate e condivise.

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

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

⁴ La Commissione, presieduta da un rappresentante del Ministero dell’Ambiente, è composta da rappresentanti del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, della Regione Lazio, della Provincia di Roma, delle Università statali degli Studi di Roma e delle Associazioni Ambientaliste. I pareri della Commissione sono vincolanti e devono essere formulati entro sessanta giorni dalla richiesta, scaduti i quali il parere si intende favorevolmente espresso.