



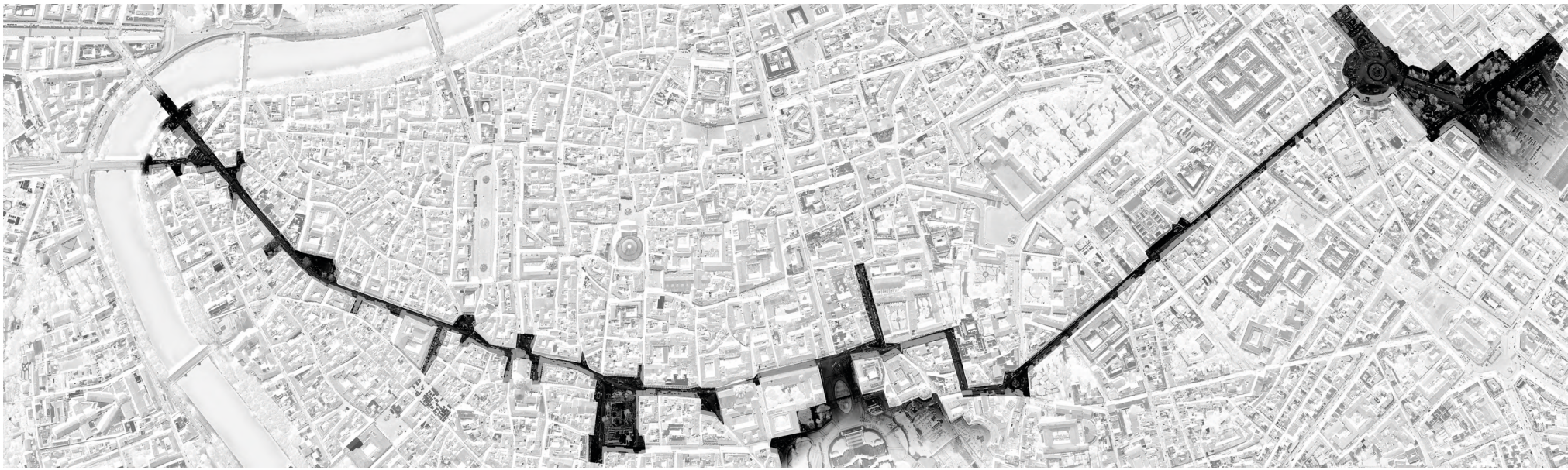
STUDI E RICERCHE PER LO SVILUPPO DELLO SCHEMA DI ASSETTO E DI SOLUZIONI
ARCHITETTONICHE E TECNICHE PER LA VALORIZZAZIONE DEL PIANO URBANO DELL'ISOLA
AMBIENTALE INSISTENTE SULLA TRATTA REPUBBLICA - PONTE VITTORIO DELLA TVA

L'ASSE URBANO VIA NAZIONALE CORSO VITTORIO EMANUELE II

IPOTESI E PROSPETTIVE NEL PROGETTO PER LA NUOVA TRAMVIA TERMINI-VATICANO-AURELIO

DOSSIER DEFINITIVO





STUDI E RICERCHE PER LO SVILUPPO DELLO SCHEMA DI ASSETTO E DI SOLUZIONI ARCHITETTONICHE E TECNICHE PER LA VALORIZZAZIONE DEL PIANO URBANO DELL'ISOLA AMBIENTALE INSISTENTE SULLA TRATTA REPUBBLICA - PONTE VITTORIO DELLA TVA

L'ASSE URBANO VIA NAZIONALE CORSO VITTORIO EMANUELE II

IPOTESI E PROSPETTIVE NEL PROGETTO PER LA NUOVA TRAMVIA TERMINI-VATICANO-AURELIO

Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti
Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità sostenibile



FACOLTÀ DI ARCHITETTURA



ASSESSORE ALLA MOBILITÀ
Eugenio Patanè

DIRETTORE DIPARTIMENTO MOBILITÀ SOSTENIBILE E TRASPORTI
Antonello Fatello

DIRETTORE DIREZIONE INFRASTRUTTURE
Fabio Stefano Pellegrini

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
Daniela Mastronardi

COORDINAMENTO PROGETTUALE
Orazio Carpenzano

RESPONSABILE SCIENTIFICO
Eliana Cangelli

RESPONSABILITÀ DELL'ORGANIZZAZIONE TECNICO SCIENTIFICA
Fabio Balducci, Michele Conteduca

ARCHITETTURA
Orazio Carpenzano
con
Fabio Balducci, Paolo Marcoaldi, Andrea Parisella
Fabrizio Marzilli, Diana Carta, Lorenzo Casavecchia
Lorenzo David Filippi

AMBIENTE E TECNOLOGIA
Eliana Cangelli
con
Michele Conteduca, Elnaz Benham Kia, Valerio Fonti
Zaiter Hassan, Alessandro Coppola

PAESAGGIO
Fabio Di Carlo
con
Wei Chen, Maria Chiara Libreri, Liying Wang

MOBILITÀ DOLCE
Alessandra Capuano
con
Benedetta Di Donato, Federica Amore

MATERIALI E SUPERFICI
Spartaco Paris
con
Carlo Vannini, Antonio Landa

TRASPORTI
Gaetano Fusco, Chiara Colombaroni

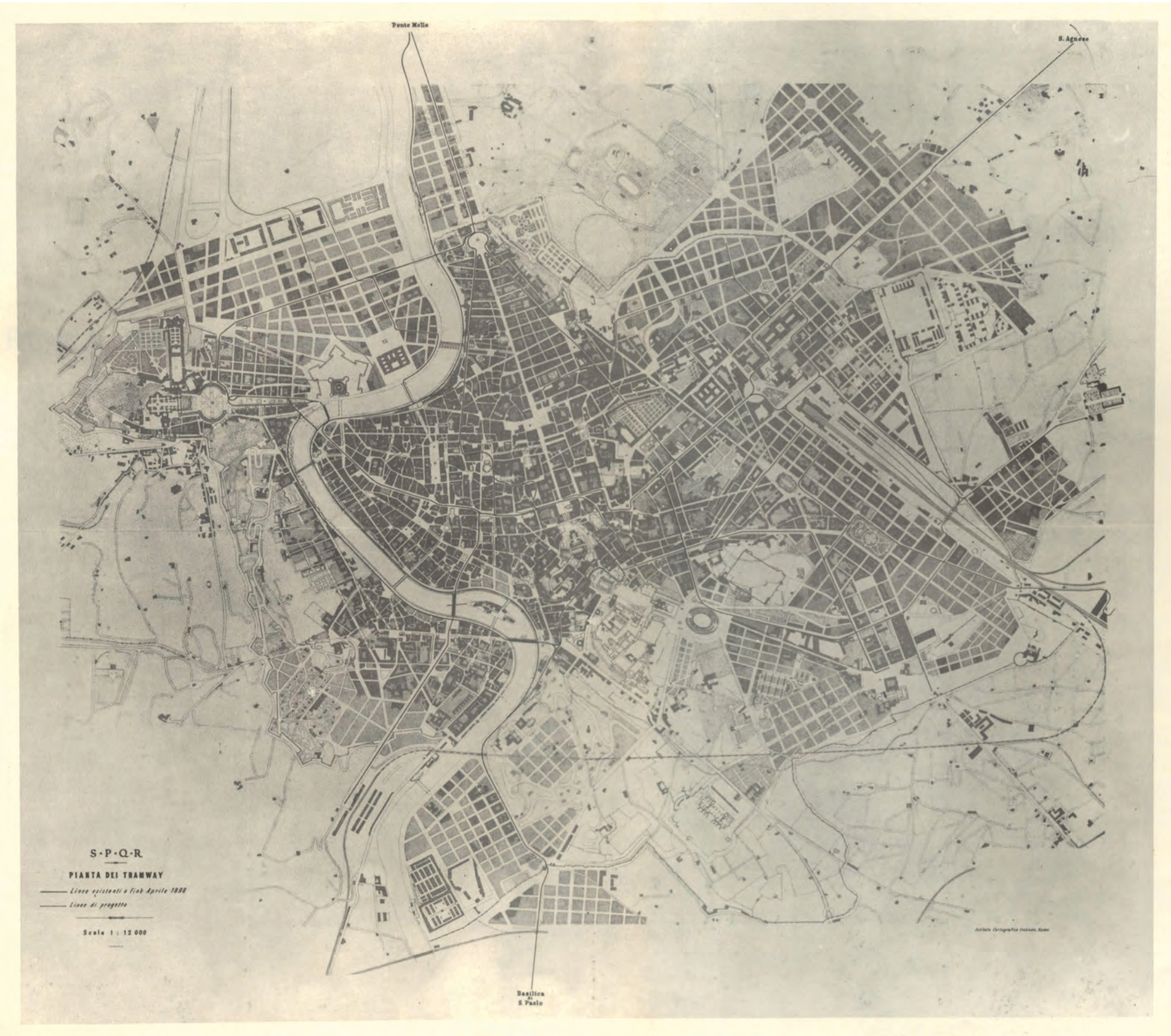
COMUNICAZIONE E SISTEMI INFORMATIVI
Loredana Di Lucchio
con
Alessandro Aiuti, Francesco Burrafato

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ
Francesco Camilli
con
Deborah Navarra

indice

002	Una piazza viaggiante nel cuore di Roma
006	Aspetti metodologici nella struttura del progetto
014	IL SISTEMA VIA NAZIONALE - CORSO VITTORIO EMANUELE II NELLA CITTÀ STORICA DI ROMA
017	Via Nazionale dalle Terme di Diocleziano ai Mercati di Traiano
019	Da Piazza Santi Apostoli a Largo di Torre Argentina
021	Corso Vittorio Emanuele II da Sant'Andrea della Valle a Piazza dell'Oro
026	LA STRADA - IL TRACCIATO E LA TRAMVIA
031	Mobilità dolce
035	Paesaggio e spazio pubblico
040	Carattere, materiali e superfici delle pavimentazioni urbane
044	Il sistema informativo e di orientamento: phygital wayfinding
064	LE PIAZZE - GLI AMBITI E LE STAZIONI
066	Repubblica – Diocleziano
076	Esposizioni
086	Quirinale – Mercati di Traiano
096	Venezia – Corso
106	Piazza del Gesù
114	Largo di Torre Argentina
124	Sant'Andrea della Valle
134	Navona – Campo dei Fiori
144	Chiesa Nuova
152	Sforza Cesarini
162	Piazza dell'Oro - Banco di Santo Spirito
172	UNA VALUTAZIONE OLISTICA DELLA SOSTENIBILITÀ DEL PROGETTO: IL MODELLO DI IMPATTO NEW EUROPEAN BAUHAUS
176	PROSPETTIVE
177	La nuova tramvia nel sistema della disciplina del traffico
182	Implementazione delle zone di carico e scarico merci

Una piazza viaggiante nel cuore di Roma



Pianta di Roma del 1896 con le linee tramviarie

La tramvia è un sistema privilegiato nella rete del trasporto pubblico, perché costituisce la traccia di un itinerario di qualità per l'uso e la conoscenza della città. Questa traccia porta su di sé un veicolo che, per sua natura, è lento, aperto alle visuali: una piazza viaggiante, potenziale luogo di socialità che, interagendo con il tessuto edilizio, è in grado di attivare meccanismi di rivalutazione dei luoghi che compongono la struttura urbana centrale di Roma. Il progetto si correla alle altre reti di trasporto, assolvendo una funzione specifica (quella della movimentazione di un gran numero di passeggeri su una tratta ad alto carico di utenti) ma allo stesso tempo proponendosi come piattaforma privilegiata per la fruizione e la comunicazione dei fatti e dei valori urbani: una caratteristica sconosciuta ad esempio, alla rete del ferro sotterranea, e difficilmente accessibile per la rete di trasporto su gomma.

Questa nuova traccia che congiunge Termini con il Vaticano non attraversa uno spazio unitario, ma un palinsesto interstorico che racconta la lunga e disomogenea storia della formazione e della trasformazione della città storica. È una linea complessa, spezzata, che corre tra ambiti e parterre diversificati, agglomerando attorno a sé elementi di protezione dal traffico, piani di comunicazione, segnaletiche, elementi luminosi e sedute, alberature, nuove piazze che confermano vecchi luoghi e vecchie piazze che acquistano una nuova estensione in favore dell'attraversamento pedonale.

All'interno del progetto, il disegno di suolo segue una strategia continua che si caratterizza in modo specifico e peculiare in rapporto ai luoghi che la linea intercetta, declinando nello spazio aperto il posizionamento di elementi puntuali, delle materie e delle segnaletiche per esprimere una qualità visuale e tattile compatibile con l'importanza e la monumentalità dei contesti.

In virtù di queste considerazioni il progetto è diviso in tre macroaree, tre ambiti all'interno dei quali la tramvia si colloca come un importante vettore di riqualificazione, nodo di scambio delle mobilità che intercetta. Il primo è quello che conduce dal nodo urbano di Piazza dei Cinquecento e, impostandosi sulla cerniera di Piazza della Repubblica, scende lungo Via Nazionale fino a Largo Magnanopoli; il secondo prosegue il tragitto assecondando la transizione dalla traiettoria rettilinea di Via Nazionale al meandro di Via IV Novembre, necessario a superare il salto di quota tra il Quirinale e la piattaforma di Piazza

Venezia, per proseguire poi lungo Corso Vittorio Emanuele II. Il terzo affronta il tema del tracciato postunitario scavato attraverso il Campo Marzio che giunge fino al Tevere. Il percorso della Tramvia identifica una gerarchia tra le fermate della linea, una vera e propria porta da intendersi non solo come filtro del traffico verso il centro città, ma anche come condensatore di funzioni urbane che da qui annunciano il motore della riqualificazione impressa all'intera tratta. All'interno di questa proposta progettuale il progetto promuove alcune strategie per lo spazio pubblico infrastrutturato, nel tentativo di dare risposte ad alcune delle questioni più complesse sui temi della riduzione dell'inquinamento, delle forme di mobilità sostenibili e la promozione di stili di vita più sani in accordo con gli obiettivi del New European Bauhaus.

Lo studio qui presentato, a partire dalle questioni tecniche elaborate dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti - Roma Capitale, integralmente assunte dal gruppo di lavoro di Sapienza Università di Roma quale materiale di base già sottoposto a gara e in vista degli approfondimenti esecutivi e delle possibili varianti migliorative, suggerisce metodi, strategie e obiettivi per conseguire una connessione più significativa con il contesto e con le qualità spaziali dei luoghi che la TVA attraversa. Coerentemente con le premesse dell'incarico, vengono definiti per ciascun ambito alcuni obiettivi, conseguibili attraverso tecniche di valorizzazione delle relazioni tra la tratta, le architetture e gli spazi aperti messi in relazione percettiva proprio dal percorso tramviario: realizzare aree di servizio alla pedonalità ridisegnando, ove possibile, banchine e marciapiedi; creare connessioni tra la linea tramviaria e le architetture circoscrive attraverso ripavimentazioni, elementi puntuali di arredo, nuovi giardini e aree d'ombra; ridefinire i criteri per impostare le quote relative tra marciapiedi, sedi carrabili e su ferro in favore di una più agevole pedonabilità dello spazio e nell'ottica dell'abbattimento delle barriere architettoniche; favorire una maggiore ammortizzazione dell'inquinamento acustico, climatico, percettivo dell'intero tracciato, attraverso l'utilizzo di alcuni dispositivi capaci di generare nuove relazioni di qualità nell'ambiente; infine, integrare il progetto sugli spazi fisici e materici della città con una nuova strategia di comunicazione e orientamento aperta all'uso delle tecnologie digitali. I disegni presentati alludono ad alcune possibili soluzioni progettuali volte a conferire alla strada il carattere di una passeggiata di rilievo monumentale che, attraverso la riduzione delle sedi destinate al traffico privato, riesca a nobilitare gli spazi aperti.



Aspetti metodologici nella struttura del progetto

Lo studio svolto da Sapienza è finalizzato a definire ipotesi progettuali e prospettive di sviluppo dell'asse urbano di Via Nazionale – Corso Vittorio Emanuele II in coerenza con il progetto di inserimento della nuova tramvia Termini Vaticano Aurelio.

L'asse umbertino che dalla stazione centrale conduce al Vaticano, infatti, ha assunto nel tempo una mera funzione di attraversamento, destinando agli spazi aperti definiti da piazze e slarghi un ruolo residuale nella città storica. La nuova linea tramviaria rappresenta il vettore per la rigenerazione di questa parte di città contribuendo a costruire un sistema complesso di infrastrutture culturali, sociali ed ecologiche in grado di ridefinire il carattere degli spazi aperti. Inoltre, l'ambito urbano su cui insistono Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele II è compreso tra aree di particolare pregio storico ed ambientale, definite dal Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile di Roma Capitale, isole ambientali, espressione dell'idea di condivisione degli spazi dove l'automobile perde il ruolo di protagonista a favore di un utilizzo più articolato, da parte dei pedoni, dello spazio della strada intesa quale "spazio abitabile" e "a misura d'uomo".

Lo studio, quindi, mira a fornire un approccio al progetto della strada che, attraverso l'inibizione al traffico del trasporto pubblico su gomma e la riduzione del transito delle auto private, consenta da un lato di ridurre i danni causati dall'eccessiva urbanizzazione e dalle emissioni inquinanti, dall'altro di dare nuovo impulso ad attività culturali, sociali e commerciali ambientalmente sostenibili in un'ottica di un processo virtuoso di crescita e di sviluppo.

Pertanto, in linea generale, il progetto di trasformazione di questo importante asse urbano della Capitale è orientato ad individuare un nuovo equilibrio tra traffico pedonale e veicolare pubblico e privato secondo criteri mirati:

- _ alla valorizzazione dei caratteri storici e culturali degli assi viari e delle architetture potenziando la percezione degli scorci prospettici che si aprono lungo il percorso;
- _ al potenziamento dell'uso pedonale attraverso la creazione di luoghi per la sosta e la socialità;
- _ alla riattivazione economica delle strade prevedendo un assetto che favorisca la vitalità delle aree e il commercio;

_ alla sostenibilità ambientale attraverso soluzioni che favoriscano la permeabilità dei suoli e l'uso sapiente del verde e dell'acqua.

Lo studio è stato svolto attraverso un processo iterativo basato sulla conoscenza dei luoghi e della loro evoluzione storica, dei materiali e degli usi dello spazio pubblico, degli obiettivi e delle prospettive di Roma Capitale sullo sviluppo della mobilità secondo un'ottica improntata alla sostenibilità. Questo ha consentito di individuare le criticità e le potenzialità dello spazio urbano e di valutare diverse alternative di progetto.

La prima fase della ricerca è stata finalizzata allo sviluppo dello schema di assetto delle sedi viarie e delle aree pubbliche concordate con l'amministrazione in coerenza con gli obiettivi di valorizzazione del patrimonio culturale, resilienza, sostenibilità e di riduzione dei carichi ambientali nell'ottica di una più ampia strategia di mitigazione climatica dell'opera.

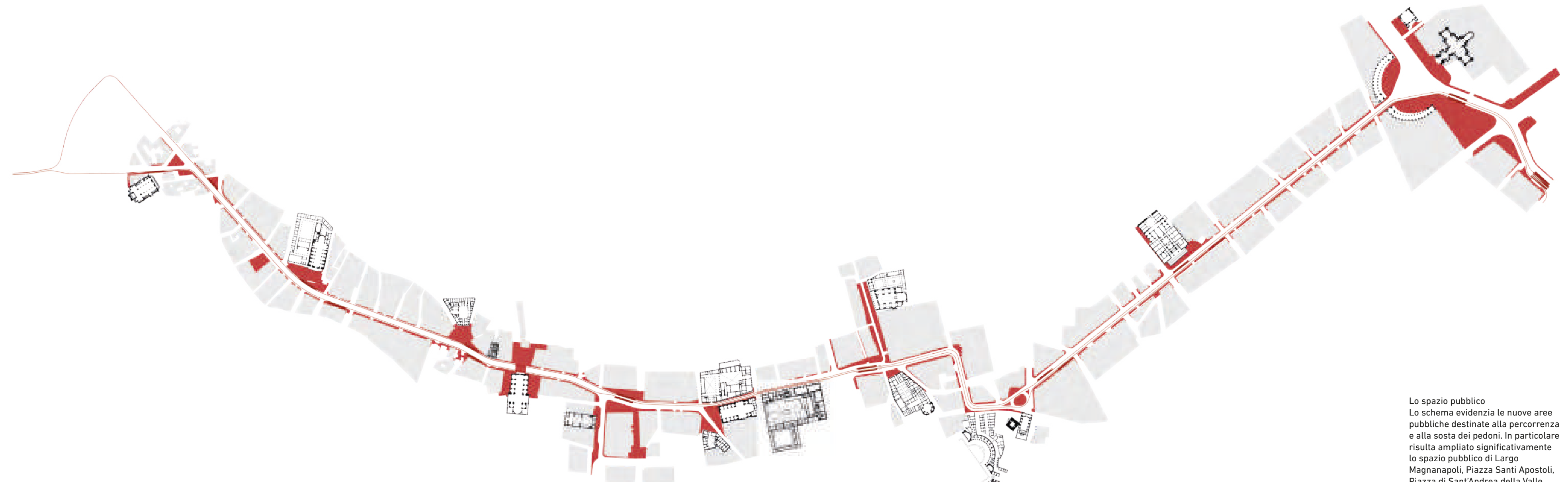
I progetti degli ambiti che si susseguono lungo l'asse urbano mirano ad ampliare le aree pedonali valorizzando la percezione dei caratteri storici dei luoghi e delle

architetture che insistono sulla strada, invitando alla sosta e alla visita delle aree di pregio che lambiscono il percorso.

La definizione del Masterplan e delle soluzioni architettoniche, in coerenza con quanto condiviso con l'amministrazione, perseguono, quindi, obiettivi di:

- _ tutela e valorizzazione del patrimonio culturale che insiste lungo il percorso oggetto di intervento;
- _ adattabilità e flessibilità dell'intervento di trasformazione rispetto ai potenziali sviluppi tecnologici futuri, con particolare attenzione ai temi della resilienza e della sostenibilità ambientale e sociale;
- _ compatibilità ecologica della proposta ricercando soluzioni sostenibili e a basso impatto ambientale utili a riequilibrare il metabolismo urbano nell'area di progetto e nelle aree limitrofe secondo un'ottica di riduzione dei carichi ambientali dell'opera.

La seconda fase della ricerca ha affrontato le questioni tecniche connesse agli approfondimenti progettuali delle intersezioni stradali e degli slarghi attraverso la definizione di soluzioni tipo riferite a sezioni



Lo spazio pubblico
Lo schema evidenzia le nuove aree pubbliche destinate alla percorrenza e alla sosta dei pedoni. In particolare risulta ampliato significativamente lo spazio pubblico di Largo Magnanapoli, Piazza Santi Apostoli, Piazza di Sant'Andrea della Valle, Piazza di San Pantaleo.

stradali omogenee e la descrizione delle esigenze prestazionali delle principali soluzioni proposte.

Nella selezione delle soluzioni tecniche e dei materiali sono stati seguiti criteri mirati al reimpiego dei materiali di scavo e all'uso prevalente, a parità di prestazioni, di materiali ad alta percentuale di riciclato. Va sottolineato che, identificare soluzioni progettuali per un contesto urbano così complesso come quello dell'asse Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II, che attraversa l'area UNESCO della città di Roma, ha imposto, oltre allo studio e all'approfondimento critico dei caratteri storici delle architetture che insistono sul percorso, la conoscenza della quota archeologica della città così come della quota dei sottoservizi urbani. Questi elementi, pur costituendo dei vincoli che impongono il governo puntuale del progetto, hanno stimolato una selezione critica delle soluzioni progettuali e tecniche legate all'identità dei vari ambiti urbani. Il confronto con aree archeologiche quali, ad esempio, quella di Largo Argentina ha fatto sì che soluzioni tecniche e soluzioni ambientali mirate alla mitigazione climatica, normalmente applicate in altre città europee, siano state ripensate e calibrate rigorosamente.

Dal punto di vista culturale il progetto individua una nuova chiave di lettura e visita del patrimonio storico che insiste sull'asse urbano attraverso lo studio di un nuovo sistema informativo e di orientamento, il phygital wayfinding, che viene presentato e approfondito nel paragrafo dedicato. Lo sviluppo di questo sistema informativo ha stimolato anche una riflessione sulla denominazione delle fermate che, nel progetto della tramvia, vengono nominate affiancando al nome della via su cui insistono il nome della strada dell'intersezione più prossima (ad esempio NAZIONALE/MILANO). Sono state quindi proposte nuove denominazioni delle fermate che indicano con chiarezza i luoghi e gli ambiti storici che le accolgono (cfr. Tabella pagina successiva).

Dal punto di vista della compatibilità ambientale delle soluzioni il progetto propone tre strategie principali.

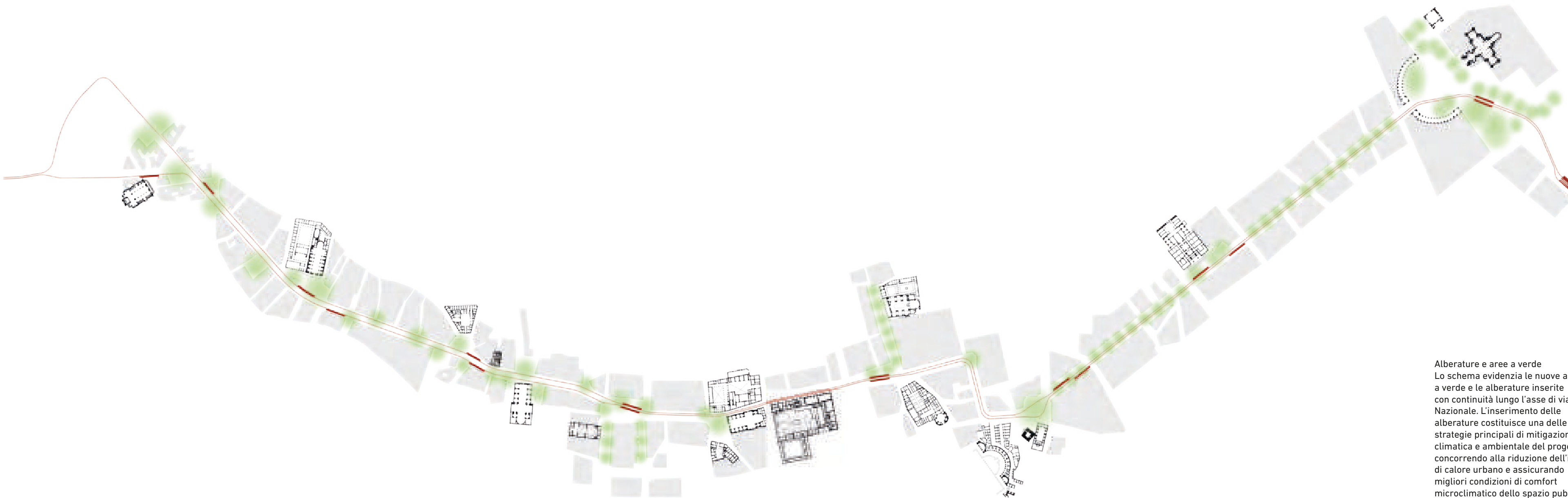
La prima è relativa al paesaggio e prevede l'inserimento sistematico di alberature e aree a verde, che tengono conto dei caratteri storici della vegetazione che nel tempo ha occupato lo spazio pubblico, e che contribuiscono alla riduzione del fenomeno dell'isola di calore urbano, provvedono contemporaneamente al

miglioramento del comfort microclimatico degli spazi pubblici e offrono riparo ai pedoni nelle giornate estive.

La seconda strategia è legata alla presenza dell'acqua nello spazio pubblico. Le fontane presenti nelle aree di Piazza della Repubblica, Piazza di Sant'Andrea della Valle, Piazza della Chiesa Nuova sono state valorizzate, e nuove fontane e specchi d'acqua sono stati previsti nello spazio pubblico che fronteggia il Palazzo delle Esposizioni, a Piazza di San Pantaleo e a Piazza Sforza Cesarini. Anche in questo caso la presenza dell'acqua concorre alla riduzione dell'isola di calore urbano e contribuisce al miglioramento delle condizioni di comfort microclimatico nel periodo estivo.

La terza strategia punta al riequilibrio della falda idrica prevedendo pavimentazioni permeabili laddove possibili. Il progetto, infatti, prevede l'eliminazione dell'asfalto su tutti i percorsi pedonali e la posa di pavimentazioni lapidee su getto di calcestruzzo sui marciapiedi, e la posa di pavimentazioni lapidee su un letto di sabbia negli slarghi e nelle piazze. Quest'ultima modalità di posa utilizzata per ampi spazi pubblici favorisce la permeabilità del terreno.

Tutte le strategie progettuali adottate sono state monitorate dalla Norwegian University of Science and Technology attraverso il New European Bauhaus Impact Model, un modello di impatto multi-modale per la valutazione qualitativa della sostenibilità dei progetti urbani. NTNU Trondheim, ha inserito il progetto tra i casi rilevanti e sta applicando il modello per analizzare olisticamente l'impatto ambientale della proposta progettuale (vedi capitolo dedicato).



Alberature e aree a verde
Lo schema evidenzia le nuove aree a verde e le alberature inserite con continuità lungo l'asse di via Nazionale. L'inserimento delle alberature costituisce una delle strategie principali di mitigazione climatica e ambientale del progetto concorrendo alla riduzione dell'isola di calore urbano e assicurando migliori condizioni di comfort microclimatico dello spazio pubblico nel periodo estivo.

Infine, nel corso dello studio, sono state indagate possibili prospettive di modifica dell'assetto della viabilità finalizzate a potenziare gli spazi per la mobilità ciclabile e ad ampliare la sezione dello spazio pubblico per i pedoni e per la sosta considerando l'ipotesi di introduzione di un senso unico di marcia su Corso Vittorio in direzione del Centro. Sono state svolte simulazioni del sistema di mobilità nello scenario di progetto con soluzione a senso unico e comparate con lo stato attuale. Tale studio è stato affiancato dal progetto di diverse sezioni tipo di Corso Vittorio Emanuele II che prevedono l'inserimento di piste ciclabili a senso unico e a doppio senso di marcia. Gli esiti di questi approfondimenti sono riportati nella sezione prospettive e costituiscono un primo tassello nell'approfondimento di soluzioni alternative che mirano a potenziare la mobilità dolce.

La complessità del contesto di intervento, e del progetto stesso, ha imposto la costituzione di un gruppo di ricerca interdisciplinare che integra la tecnologia dell'architettura e la progettazione ambientale, la progettazione urbana e architettonica, l'architettura del Paesaggio, la trasportistica, la storia e il restauro, la comunicazione, l'estimo.

ATTUALE DENOMINAZIONE DELLE FERMATE	PROPOSTA DI NUOVA DENOMINAZIONE
EINAUDI/PIAZZA DELLA REPUBBLICA	REPUBBLICA – DIOCLEZIANO
NAZIONALE/MILANO	ESPOSIZIONI
NAZIONALE/QUIRINALE	QUIRINALE – MERCATI DI TRAIANO
PIAZZA VENEZIA/CORSO	VENEZIA – CORSO
TORRE ARGENTINA	LARGO DI TORRE ARGENTINA
VITTORIO EMANUELE II/PIAZZA DI SAN PANTALEO	NAVONA – CAMPO DEI FIORI
VITTORIO EMANUELE II/PIAZZA DELLA CHIESA NUOVA	CHIESA NUOVA
VITTORIO EMANUELE II/ACCIAIOLI	PIAZZA DELL'ORO - BANCO DI SANTO SPIRITO



Acqua
Il progetto segue la tradizione delle fontane dell'acqua pubblica di Roma. Le fontane storiche presenti lungo l'asse urbano sono state valorizzate; altre fontane sono state aggiunte laddove possibile: in corrispondenza del Palazzo delle Esposizioni, a Piazza di San Pantaleo e nel giardino di piazza Sforza Cesarini. Lo schema evidenzia la presenza dell'intensità dell'acqua lungo il percorso che costituisce un'ulteriore strategia di mitigazione climatica e di sostenibilità del progetto.



Il sistema Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II nella Città Storica di Roma



Veduta dell'asse di Via Nazionale nella prospettiva rettilinea che guarda il Vittoriano, simbolo mastodontico della nuova Roma Capitale d'Italia che ambisce, gareggiando con la Cupola di San Pietro, a sovrascrivere l'immagine della città sacra e cristiana, con quella laica della nuova nazione italiana.



Veduta di Corso Vittorio Emanuele II da un edificio ad angolo con Largo di Torre Argentina in direzione del Vaticano. Si apprezza l'andamento sinuoso derivante dalla volontà di raccordare le emergenze architettoniche e monumentali lungo il tracciato, come la Chiesa di Sant'Andrea della Valle, visibile in primo piano.

Via Nazionale dalle Terme di Diocleziano ai Mercati di Traiano

Le vicende che condussero all'apertura di Via Nazionale e alla sua prosecuzione lungo Corso Vittorio Emanuele II rappresentano uno dei capitoli più significativi nella storia urbanistica, politica e civile di Roma moderna. L'intervento fu parte centrale di un ambizioso progetto di riqualificazione urbana promosso alla fine del XIX secolo e condotto a realizzazione grazie alla visione modernista di Quintino Sella, allora Ministro delle Finanze del Regno d'Italia.

La nuova strada fu concepita per collegare la Stazione Termini a Piazza Venezia, nodo terminale dell'asse germinativo di Via del Corso ed a sua volta oggetto di un ampio rinnovamento che ne ampliò il sedime per adeguarsi all'enorme mole del Monumeto dedicato al Padre della Patria. L'operazione, che ambiva a migliorare la connettività urbana e facilitare i flussi di traffico, avrebbe contribuito a trasformare Roma, nuova Capitale del Regno, una città pronta a confrontarsi con le altre grandi città europee. Con la successiva prosecuzione di Via Nazionale verso il fiume Tevere, aperta nel 1886 e intitolata al primo re d'Italia, Roma ebbe finalmente un moderno decumano in grado di collegare il centro storico con i Borghi, il Vaticano e il quartiere di Trastevere, situati sulla sponda occidentale del fiume.

La creazione della direttrice di Via Nazionale verso il Corso svolse un ruolo cruciale nello sviluppo urbanistico iniziale dopo l'unificazione dell'Italia. La decisione di concentrare i terminali ferroviari nell'area dell'Esquilino, con l'inaugurazione nel 1867 (ancora regnante Pio IX) della nuova stazione centrale a Termini, fu fortemente voluta da Monsignor de Mérode, arcivescovo cattolico belga che possedeva vaste proprietà terriere in quella zona. La speculazione immobiliare di de Mérode si unì all'urgenza dello Stato sabaudo di creare nuovi spazi direzionali da affiancare a quelli tradizionali di Roma, che erano concentrati nei rioni storici e lungo Via del Corso. La zona scelta, tra Porta Pia e il Quirinale, comprendeva le Terme di Diocleziano fino al Viminale e l'Esquilino fino a via Labicana. In quest'area scarsamente urbanizzata, caratterizzata da un paesaggio periurbano punteggiato di ville immerse tra orti e vigne, i proprietari iniziarono a suddividere i terreni, mentre altri investitori seguirono l'esempio di de Mérode acquistando grandi appezzamenti. Infine, lo Stato stesso, attraverso Quintino Sella, scelse questa direzione come spazio

per l'espansione delle costruzioni pubbliche.

I nuovi ministeri furono allineati lungo quella che sarebbe diventata via XX Settembre, che già correva parallelamente all'asse di Via Nazionale tra Porta Pia e il Quirinale, orientando così il primo sviluppo urbanistico postunitario nella zona "alta" a nord-est della città. Le strade inizialmente urbanizzate furono via Torino, via Firenze, via Napoli e via Modena. Già nel marzo 1871, il Comune di Roma adottò la convenzione edilizia precedentemente stipulata tra lo Stato Pontificio e de Mérode per quest'area.

La sezione iniziale dell'attuale via Nazionale venne chiamata "Strada Nuova Pia" (la storica "Strada Pia" era l'attuale via XX Settembre, ricostruita e ampliata da Pio IV per creare una prospettiva scenografica tra Porta Pia e la residenza papale del Palazzo del Quirinale). I lavori per la costruzione e l'urbanizzazione di via Nazionale comportarono lo sbancamento della parte settentrionale del giardino della Villa Aldobrandini, con la costruzione del muro di contenimento attuale. Durante questi lavori (1875) furono scoperti i resti della Porta Sanqualis lungo le mura serviane, visibili oggi nel giardino centrale di Largo Magnanapoli.

Negli ultimi tre decenni del XIX secolo, lungo la nuova strada furono costruiti grandi alberghi, la Chiesa di San Paolo dentro le Mura (1880), che fu la prima chiesa cristiana non cattolica costruita a Roma dopo l'unificazione italiana, e residenze destinate alla nuova borghesia della Capitale. Furono eretti anche edifici pubblici come il Palazzo delle Esposizioni (1883), il Teatro Eliseo (1900) e il Palazzo Koch, sede della Banca d'Italia (1892). All'estremità dell'antica via di San Vitale, all'inizio del XX secolo (1902-1906), fu costruito il traforo Umberto I, sotto il pendio orientale del Quirinale. Quest'opera, già prevista nel primo Piano Regolatore di Roma capitale del 1873, avrebbe dovuto costituire l'ultimo tratto di una traversa (via Milano) che, tagliando via Nazionale all'altezza del Palazzo delle Esposizioni, avrebbe fornito un collegamento diretto tra il Laterano e il Parlamento (attraverso via del Tritone). Tuttavia, il progetto non fu mai realizzato e via Milano si interruppe al punto di congiunzione con l'antica via San Lorenzo in Panisperna.



1. Stazione Termini
2. Piazza dei Cinquecento
3. Chiostro di Michelangelo
4. Chiesa di Santa Maria degli Angeli e dei Martiri
5. Piazza della Repubblica
6. Aula ottagonale
7. Chiesa S. Bernardo alle Terme
8. Piazza San Bernardo
9. Chiesa San Carlino alle Quattro Fontane
10. Giardino di Sant'Andrea al Quirinale
11. Obelisco Sallustiano
12. Chiesa di Sant'Anrea al Quirinale
13. Villa Carlo Alberto al Quirinale
14. Palazzo del Quirinale
15. Palazzo Massimo alle Terme
16. Palazzi dell'Esedra
17. Obelisco Esquilino
18. Teatro dell'Opera
19. Palazzo del Viminale
20. Basilica dei Santi Vitale, Valeria, Gervasio e Protasio in Foeva
21. Esposizioni
22. Palazzo delle Esposizioni
23. Teatro Eliseo
24. Villa Aldobrandini
25. Largo Magnanapoli
26. Chiesa di Santa Caterina
27. Mercati di Traiano

- Ambiti di progetto
- Linea tranviaria
- Edifici di interesse storico
- Piazze e giardini storici
- Percorsi e collegamenti

Da Piazza Santi Apostoli a Largo di Torre Argentina

Il progetto per il prolungamento di via Nazionale orienta il futuro sviluppo dei quartieri della città storica. Con il Piano Regolatore del 1883, la commissione apporta diverse varianti rispetto alle proposte formulate nel precedente piano del '73 predisponendo puntuali osservazioni riguardo il nuovo tracciato. Il tratto che da via Nazionale prosegue per piazza Venezia fino al Tevere è costituito da differenti tronchi viari che, seppur appartenendo a un'unica visione, si articolano attraverso episodi puntuali di diversa natura progettuale.

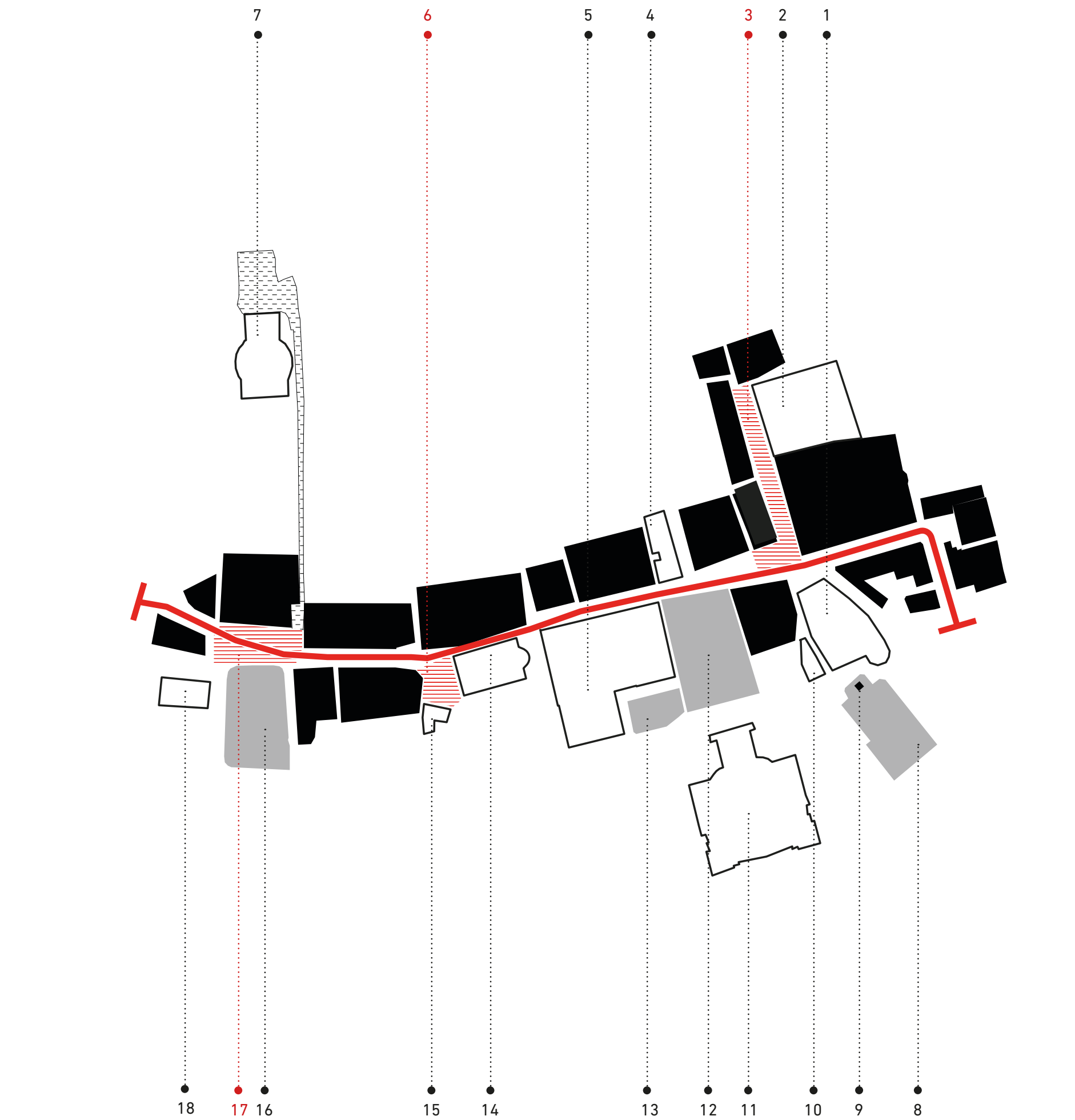
Senza dubbio, le operazioni di sventramento che coinvolgono Piazza Venezia e successivamente, negli anni Venti, Largo Argentina risultano essere azioni catalizzatrici nel processo di trasformazione in corso per la realizzazione del nuovo asse est-ovest.

Il piano dell'83 prefigura fin da subito il nuovo assetto di Piazza Venezia, che si definisce attraverso un principio di simmetria rispetto all'asse di via del Corso. Ciò comporta la realizzazione del Palazzo delle Assicurazioni sulla base dello specchiamento del Palazzo Venezia, riproducendo finanche il volume verticale della torre. Nella ridefinizione della piazza nel suo aspetto definitivo del 1909, il nuovo assetto prevede la ricollocazione del Palazzetto Venezia nella vicina Piazza San Marco e la demolizione del Palazzo Bolognetti-Torlonia. La complessità di questo ambito deriva dall'assenza di una visione unitaria e l'evento più eclatante è la volontà di identificare il centro della città con la piazza. A seguito di due concorsi, a cavallo tra l'Ottocento e il Novecento, viene realizzata una grande nuova quinta urbana costituita dal Monumento nazionale a Vittorio Emanuele II – Vittoriano –, dal quale a sua volta sorgerà negli anni '30 del Novecento via dell'Impero, oggi via dei Fori Imperiali.

Percorrendo successivamente l'asse vero Largo di Torre Argentina, su via del Plebiscito i palazzi rimangono invariati, tra questi il Palazzo Bonaparte, il palazzo Doria Pamphilj, il Palazzo Grazioli e il Palazzo Altieri. Per quest'ultimo era prevista la demolizione parziale, mai realizzata, con l'arretramento della facciata. Si prosegue invece con il ridimensionamento e taglio dei fabbricati fino a Largo di Torre Argentina. Qui, la realizzazione del progetto prevista dal Piano Regolatore del 1883, verrà alterata a causa dei lavori effettuati per lo scoprimento dell'area sacra dell'Argentina, nella seconda metà degli anni Venti.

Analizzando il tratto iniziale del progetto del prolungamento di via Nazionale il nome della strada si modifica in via Quattro Novembre, a seguito della Vittoria del primo conflitto mondiale. L'andamento altimetrico della strada è discendente verso ovest e nel punto più in prossimità della curva a novanta gradi il palazzo dell'Inail di Armando Brasini, che sostituisce il Teatro Drammatico Nazionale, crea una quinta scenografica. Anche lungo questa arteria vengono effettuati diversi sventramenti che hanno portato alla definizione di due slarghi: Largo Magnanapoli e lo spazio antistante piazza Santi Apostoli. La piazza rimane inalterata – così come la Basilica Santi Apostoli, il Palazzo Colonna e il Palazzo Odescalchi con la facciata di Gian Lorenzo Bernini –, ma le demolizioni su via Cesare Battisti annullano l'effetto 'a cannocchiale' originario, evidente invece attraverso una comparazione con la pianta del Nolli.

L'attuale progetto della tramvia lungo questo tronco viario prevede tre fermate e la futura stazione della metro C presso Piazza Venezia.



- 1- Palazzo Valentino
- 2. Basilica dei Santi XII Apostoli
- 3. Piazza Santi Apostoli
- 4. Palazzo Bonaparte
- 5. Palazzo Valentino
- 6. Piazza del Gesù
- 7. Pantheon
- 8. Piazza Foro Traiano
- 9. Colonna Traiana
- 10. Chiesa Santa Maria di Loreto
- 11. Vittoriano
- 12. Piazza Venezia
- 13. Piazza di San Marco
- 14. Chiesa del Gesù
- 15. Palazzo Cenci-Bolognetti
- 16. Area Sacra di Largo Argentina
- 17. Largo di Torre Argentina
- 18. Teatro Argentina

- Ambiti di progetto
- Linea tranviaria
- Edifici di interesse storico
- Piazze e giardini storici
- Percorsi e collegamenti

Corso Vittorio Emanuele II da Sant'Andrea della Valle a Piazza dell'Oro

All'interno dell'asse urbano tra via Nazionale e corso Vittorio Emanuele II, l'attuale tratto compreso tra piazza di Sant'Andrea della Valle e piazza dell'Oro appartiene a un disegno urbanistico concepito ancor prima del Piano Regolatore del 1883, piano che imporrà l'immediata esecuzione delle opere. La strada era infatti già segnata, e approvata, nel precedente Piano del 1873 dove era definita, in linea generale, l'idea di attraversamento del nucleo antico della città. La proposta era orientata a risolvere i soli aspetti principalmente connessi alla scala urbanistica e con le varianti e aggiunte del documento dell'83 ne vengono definiti i generali valori architettonici, artistici e urbanistici che si intendeva far assumere alla nuova arteria. Tra questi, sono incluse le ampie considerazioni svolte in merito al disegno dei nuovi fronti stradali, alla compagine edilizia da demolire e ai dettagli per avviare quella operazione di isolamento dei monumenti più importanti, al fine di conferire decoro e nobiltà alla strada. L'attraversamento del centro non apportava, così, solo una modifica della viabilità ma induceva l'amministrazione a confrontarsi con la necessità di avviare studi particolari sui singoli monumenti interessati all'apertura della strada. In questo scenario, al fine di rispettare i fili del nuovo asse viario, si decide di tutelare gli edifici di rilevanza storica solo in alcune loro parti: i cortili, gli elementi architettonici e decorativi, che vengono traslati in asse ai nuovi prospetti e ricostruiti in arretramento con gli stessi materiali e con lo stesso stile.

La premessa rende evidente lo spirito e i criteri adottati per l'intera operazione urbanistica, finalizzata a rendere lo sviluppo della città consono alle esigenze derivanti dalle trasformazioni sociali ed economiche in atto in una moderna capitale europea. Con il piano dell'83 il nuovo disegno urbano diventa il principale asse est-ovest della città per collegare la stazione centrale di Termini con il Vaticano, strettamente connesso all'asse nord-sud, rappresentato da via del Corso, sostituendo l'antico tracciato della Via Papalis.

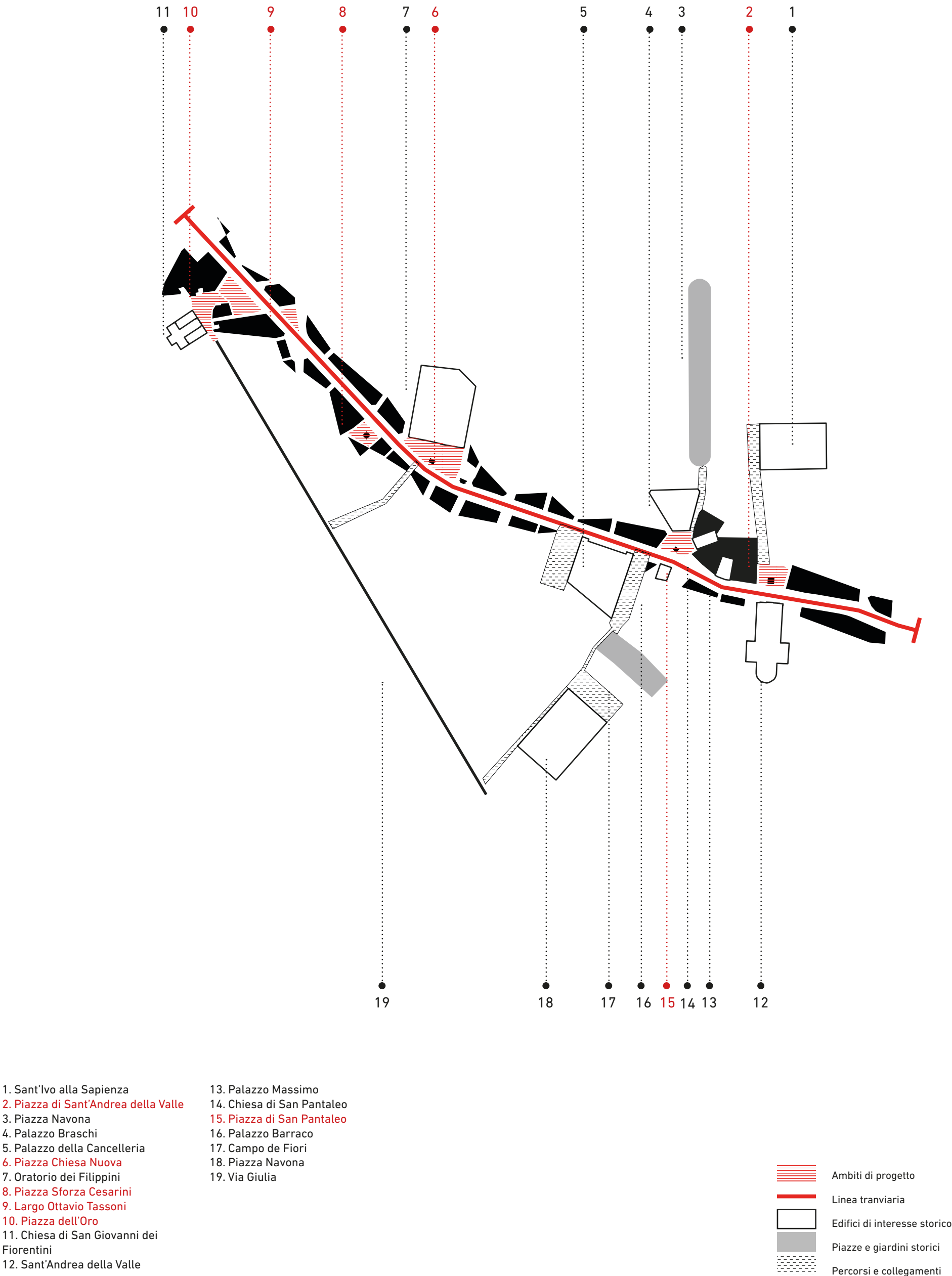
Nel quadro complessivo l'immagine urbana si configura tramite un tracciato rettilineo, che presenta due curvature, una tangente a Palazzo Massimo alle Colonne e l'altra a Piazza della Chiesa Nuova, e mette in evidenza non pochi edifici. In prossimità della Palazzina De Regis – o Farnesina ai Baullari – tra via dei Baullari e il vicolo dell'Aquila, vengono distrutti i piccoli edifici limitrofi per creare uno slargo su cui si affacciano gli edifici monumentali di Palazzo Braschi e della Chiesa di San Pantaleo, la cui facciata viene arretrata per agevolare

la curvatura verso la strada che conduce a Piazza Navona. Anche il Palazzo della Cancelleria verrà messo in maggiore evidenza eliminando le case addossate sul fianco destro. Lo stesso avviene per il Palazzo Sora, che verrà inoltre arretrato di quattro metri per garantire una omogenea sezione stradale del Corso Vittorio Emanuele II. Proseguendo il tracciato verso ovest, nella Piazza della Chiesa Nuova si cerca, con non poche difficoltà, di mantenere lo spazio originario del sagrato, che viene però in parte demolito. Così come viene demolito il giardino del Palazzo Sforza Cesarini che diventa sede stradale. Qui, diviene necessario edificare un nuovo fronte, che verrà realizzato secondo uno stile cinquecentesco. Superata via del Pavone, con la creazione del Largo Ottavio Tassoni si costruisce la visuale verso Castel Sant'Angelo, mentre l'incrocio con la via del Consolato rimane irrisolto fino al 1940, quando si compie lo sventramento per la creazione di via Acciaiuoli – piazza dell'Oro –, al fine di consentire lo sbocco al futuro ponte Principe Amedeo d'Aosta.

La prosecuzione del tratto rettilineo di Corso Vittorio Emanuele II fino al Ponte Vittorio Emanuele II avverrà in successive fasi temporali: la saldatura con il Lungotevere viene portata avanti tra il 1902 e il 1906, mentre nel 1911 viene inaugurato il ponte Vittorio Emanuele II e solo negli anni Venti vengono completati i due edifici simmetrici che delimitano Piazza Pasquale Paoli.

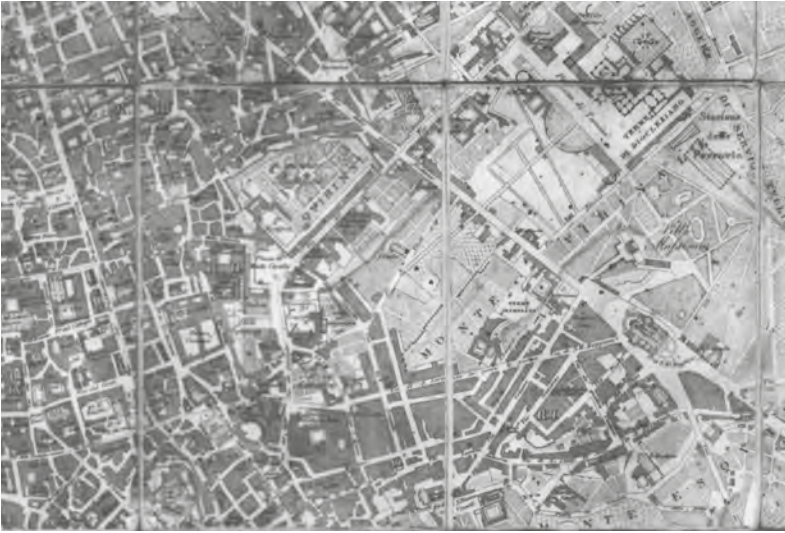
A seguito della realizzazione dell'asse del Corso, vengono inseriti in differenti spazi urbani elementi di arredo pubblico, come la Fontana di Scossacavalli a Piazza di Sant'Andrea della Valle, la statua dedicata a Marco Minghetti a Piazza di San Pantaleo, la statua dedicata a Metastasio e la Fontana della Terrina nell'ampio spazio di Piazza della Chiesa Nuova, il monumento a Nicola Spedalieri nel giardino di Piazza Sforza Cesarini e infine il monumento a Terenzio Mamiani Della Rovere nello slargo in prossimità di Largo Ottavio Tassoni.

Attualmente nel tratto tra piazza di Sant'Andrea della Valle e piazza dell'Oro, si stanno configurando scenari futuri in termini di mobilità, difatti, oltre al progetto della tramvia, si discute sulla fattibilità di localizzare in prossimità della Piazza della Chiesa Nuova l'uscita della metro C. Ciò comporta, non solo una trasformazione del Corso che si predispone per ospitare la sede del tram, ma la ridefinizione degli spazi pubblici tangenti al nuovo sistema di trasporti.





1835
Catasto Pio-Gregoriano



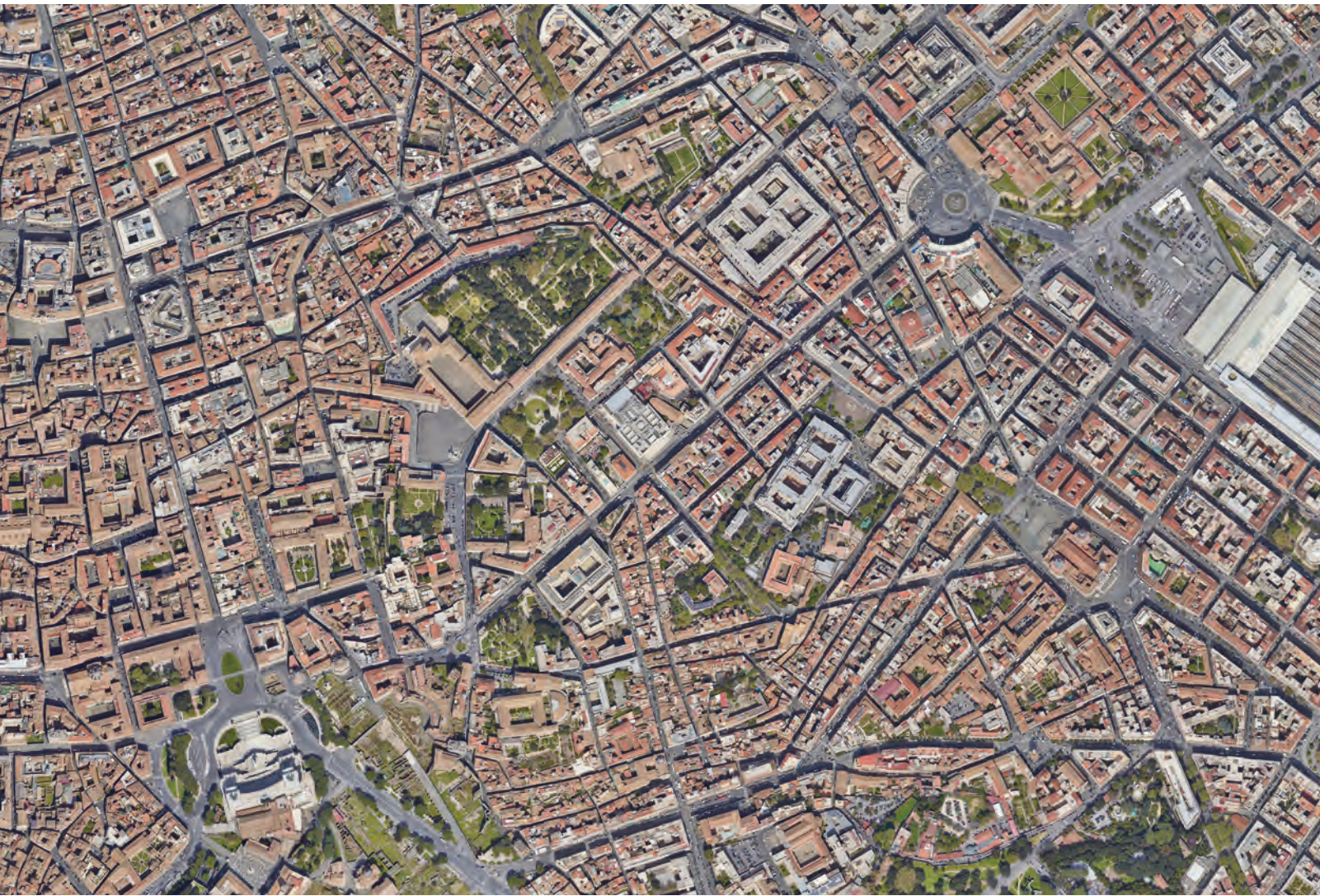
1868
Pianta di Roma di Augusto Fornari



1873
Pianta di Roma di Giuseppe Micheletti



1898
Istituto Cartografico Italiano - Pianta di Roma con le linee tranviarie



2023
Ortofoto della città contemporanea

La successione delle mappe in questa pagina mostra l'evoluzione del paesaggio urbano nell'area compresa tra il Campidoglio e le Terme di Diocleziano, sotto la spinta impressa da Quintino Sella per la realizzazione di un asse scientifico e della cultura che si affiancasse a quello direzionale dei grandi edifici ministeriali. La realizzazione della Stazione Termini, voluta da Pio IX per il collegamento di Roma con Frascati, è la scintilla che accende il processo (che prosegue ancora oggi) di espansione della città verso Est. Ma, allo stesso tempo, determina l'apertura del nuovo grande decumano di Roma impostato ortogonalmente alla giacitura di Via del Corso, vero asse fondativo della Città, nel nodo della rinnovata Piazza Venezia che ospita nel Vittoriano il simbolo del potere sabauda impiantato sulla Roma dei Papi.



La stazione progettata da Salvatore Bianchi, inaugurata il 20 aprile 1873, occupava il sedime dell'attuale Piazza dei Cinquecento, in asse con l'obelisco dedicato ai cinquecento caduti di Dogali realizzato nel 1887 da Francesco Azzurri, ricollocato nel 1925 nei Giardini Einaudi.



Il grande emiciclo porticato disegnato da Gaetano Koch si si imposta sull'esedra dell'antico frabbricato di epoca romana costruendo una quinta edilizia che ingloba gli edifici preesistenti, ancora evidenti in occasione della visita a Roma di Guglielmo II nel 1888.



La chiesa di San Vitale con il sagrato sprofondato di 5 metri rispetto al sedime del nuovo tracciato voluto da Quintino Sella. Sullo sfondo, il Palazzo delle Esposizioni progettato da Pio Piacentini sul quale spicca il sistema di serre vetrate disegnato da Costantino Dardi e confermata nell'ampliamento realizzato agli inizi del XXI secolo dallo studio ABDR.



Il traforo Umberto I, inaugurato nel 1902, che corre sotto il Quirinale collegando l'area della stazione Termini e via Nazionale con quella di Tritone-Piazza Barberini. Entrambe queste zone erano in piena espansione grazie all'urbanizzazione dell'ampia area di villa Ludovisi-Boncompagni, che si stava trasformando rapidamente.



Via Nazionale nella prospettiva verso Piazza Esedra in una foto del 1895, con la facciata della basilica michelangiolesca ancora rivestita secondo il disegno di Vanvitelli, che sarà rimosso da Muñoz con i restauri del 1911. Su entrambi i marciapiedi sono collocati filari di alberi a basso fusto. Sulla destra, la chiesa di San Paolo entro le Mura, la prima non cattolica costruita a Roma dopo l'Unità d'Italia.



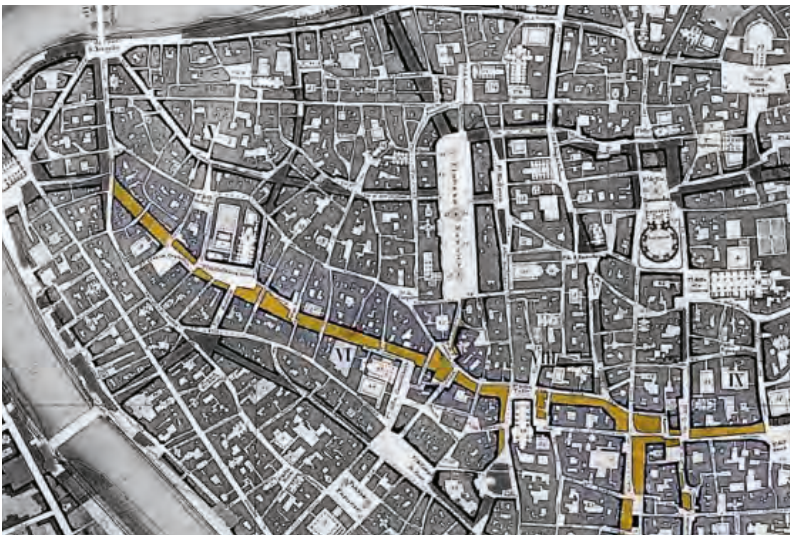
Largo Magnanapoli in un dipinto di Jacopo Fabris del 1761 e in una foto di inizio Novecento con la sistemazione ad aiuola dello spazio centrale con i resti delle Mura Serviane e i due forni di accesso al giardino di Villa Aldobrandini ormai trasformati in finestre per causa dell'abbassamento della quota di imposta del piano urbano.



1748
Giovanni Battista Nolli, Nuova Pianta di Roma



1873
Il Piano Regolatore del 1873 di Pinciani e Viviani



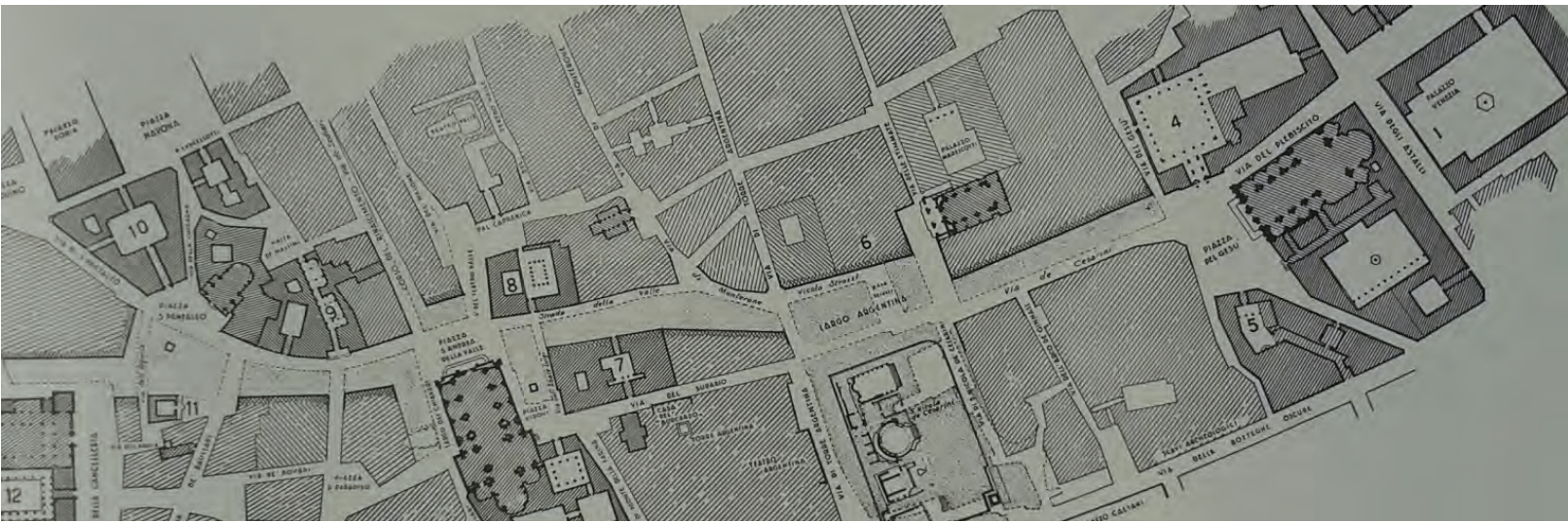
1883
Il Piano Regolatore – Schema degli sventramenti



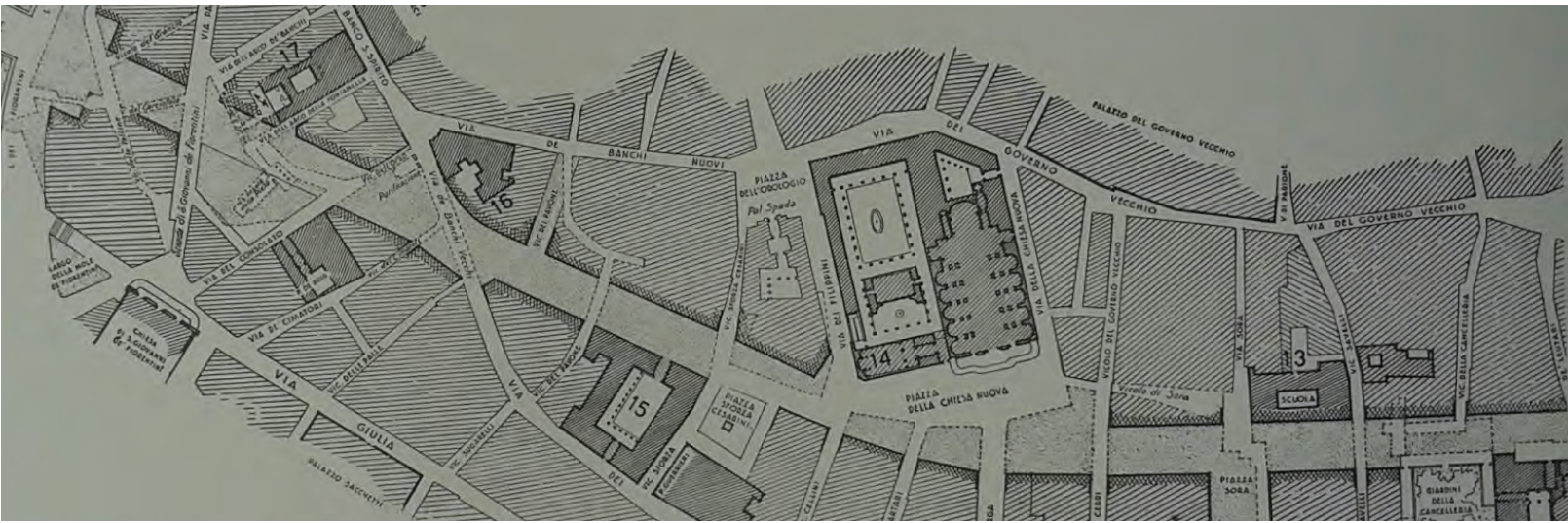
1930
Rete delle Tramvie e Autobus della Città di Roma – Estratto da A.T.A.C.



2023
Ortofoto della città contemporanea



Profilo degli edifici demoliti da piazza del Gesù alla Cancelleria – I "ritocchi" previsti dal Piano Regolatore Generale del 1931



Profilo degli edifici demoliti da Corso Vittorio Emanuele II dalla Cancelleria al Tevere – I "ritocchi" previsti dal Piano Regolatore Generale del 1931



Piazza della Chiesa Nuova – Foto storica



Facciata di S. Andrea della Valle in una incisione del Vasi



Via Quattro Novembre



Largo Torre Argentina - 1929

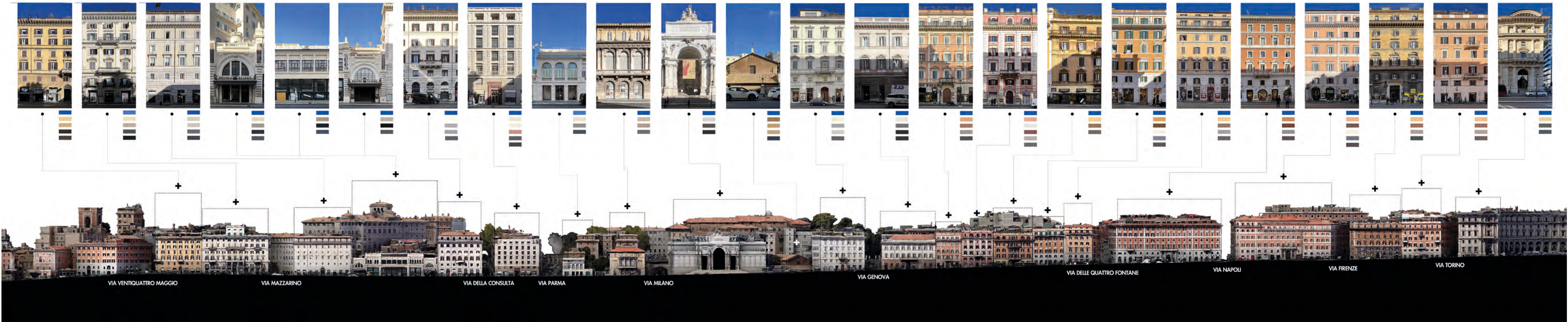
La strada - il tracciato e la tramvia

VIA NAZIONALE
Analisi cromatica degli edifici e delle architetture che insistono sull'asse urbano di via Nazionale.

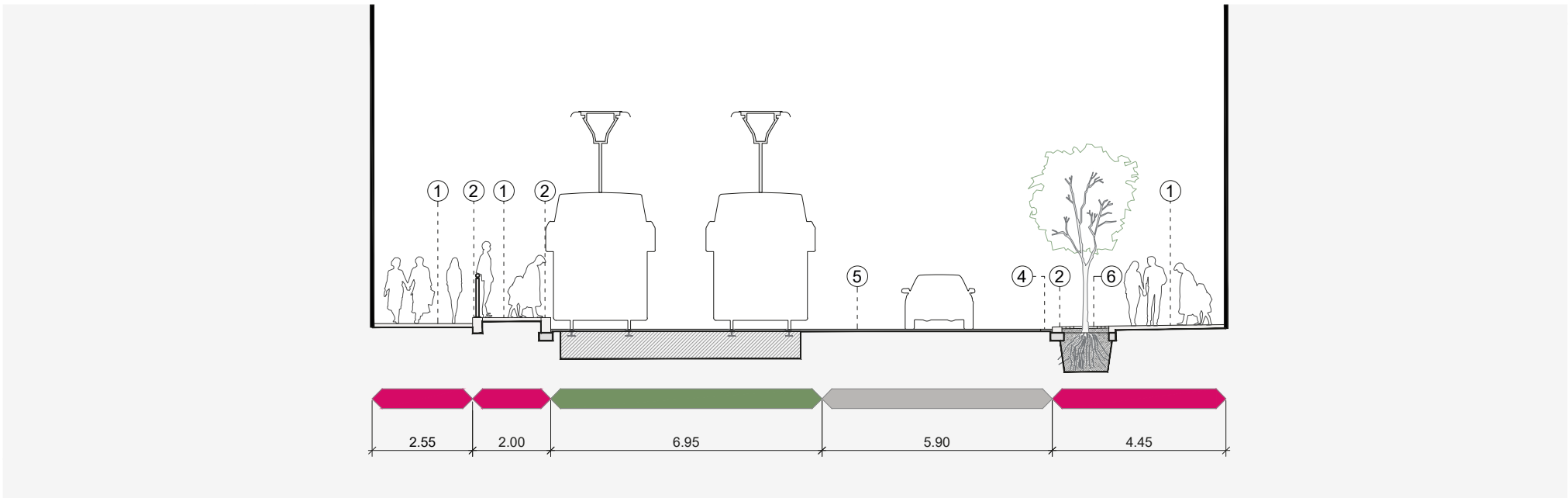
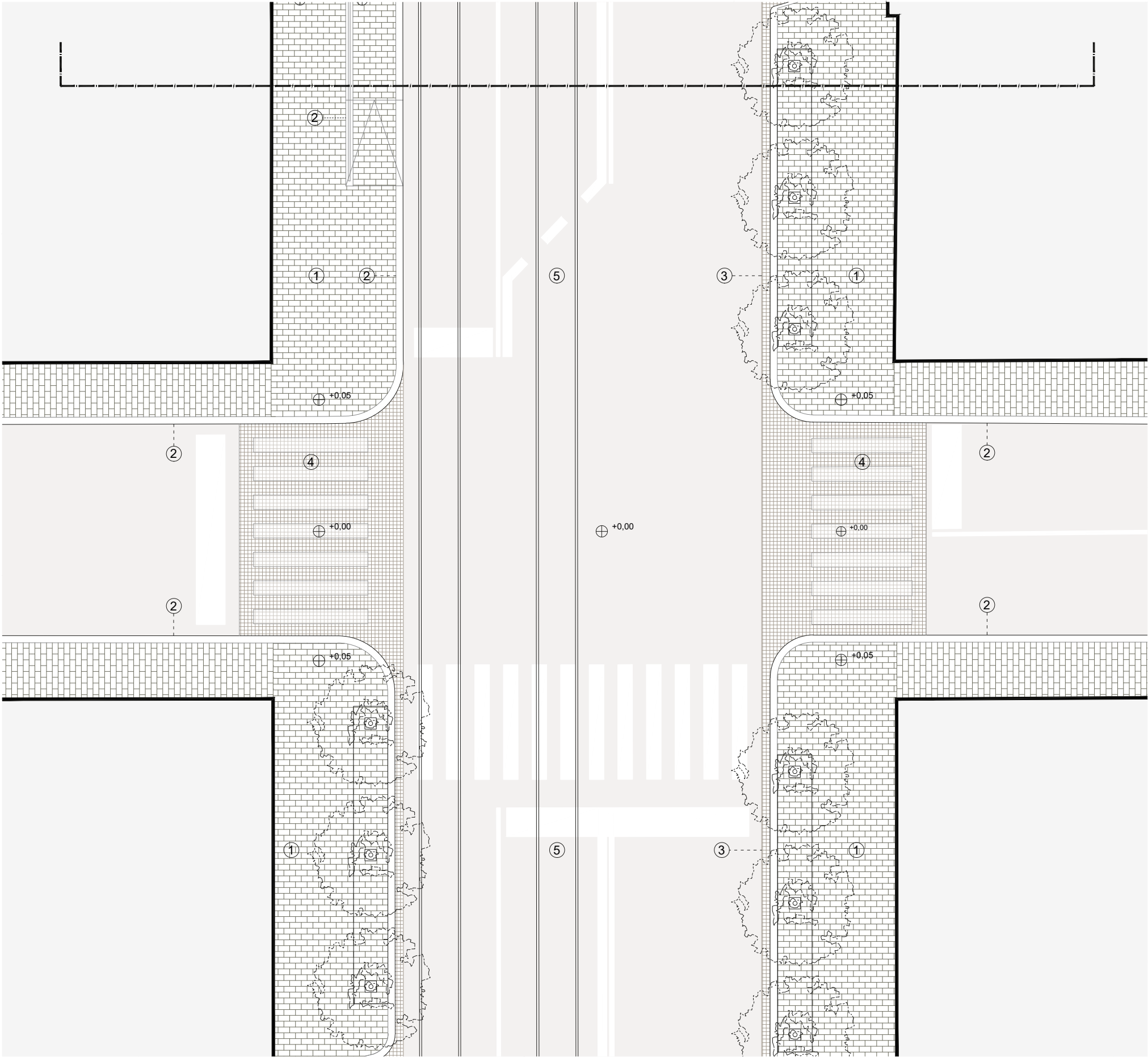
Lo studio riguarda una parte del tracciato della TVA che attraversa la città storica, in particolare il tratto tra la Stazione Termini e l'incrocio tra Corso Vittorio Emanuele II e Via degli Acciaiuoli.

Si tratta del tracciato che già nei primi del novecento fu utilizzato per collegare la stazione Termini con San Pietro, attraversando i moderni sventramenti realizzati dopo il 1870, in particolare Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele II. La capillare rete tramviaria che copriva il centro di Roma fu rimossa dopo la riforma del 1926 e i tram furono sostituiti dagli autobus. Oggi, secondo un ricorso ciclico, ci troviamo di fronte alla scelta di realizzare un sistema di mobilità - l'infrastruttura tranviaria- già praticata un secolo fa negli stessi luoghi.

Le sezioni tipo delle strade attraversate dalla nuova tramvia presentano i caratteri urbani della città tardo ottocentesca, con la carreggiata destinata al passaggio di mezzi di trasporto meccanici fiancheggiata da due lati di marciapiedi ad ampiezza variabile, in diretto contatto con la cortina edilizia delle facciate. Un complesso e articolato sistema di slarghi e piazze si apre lungo il tracciato e costituisce una occasione di riqualificazione dello spazio pubblico in un brano di città di straordinaria qualità.



L'asse urbano Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II



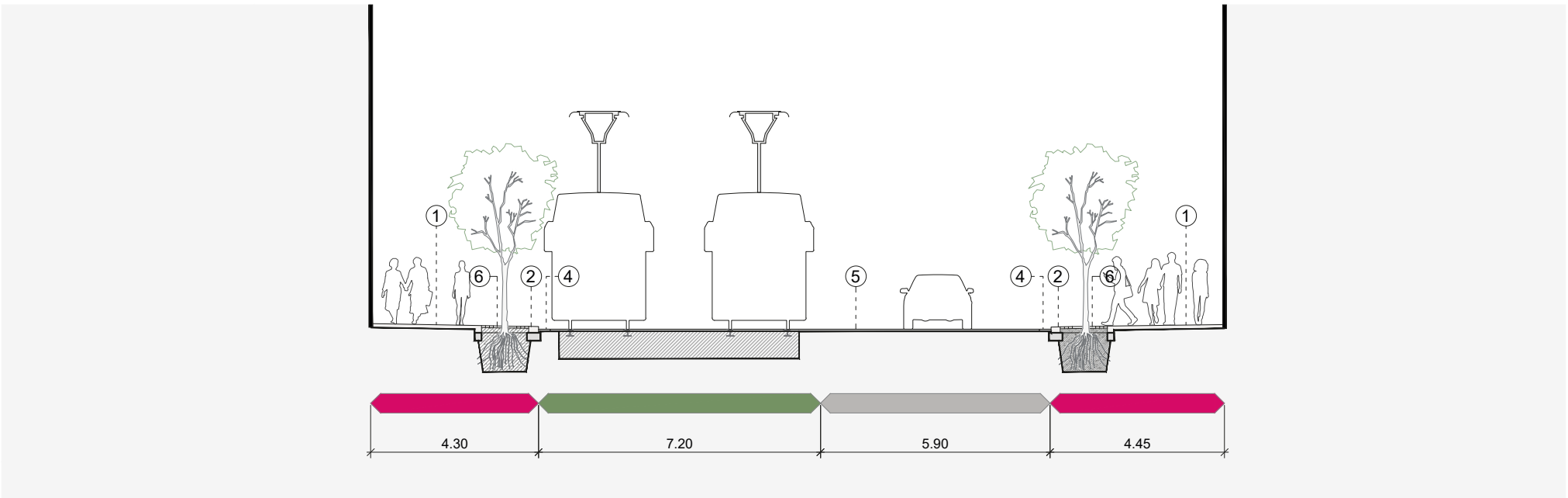
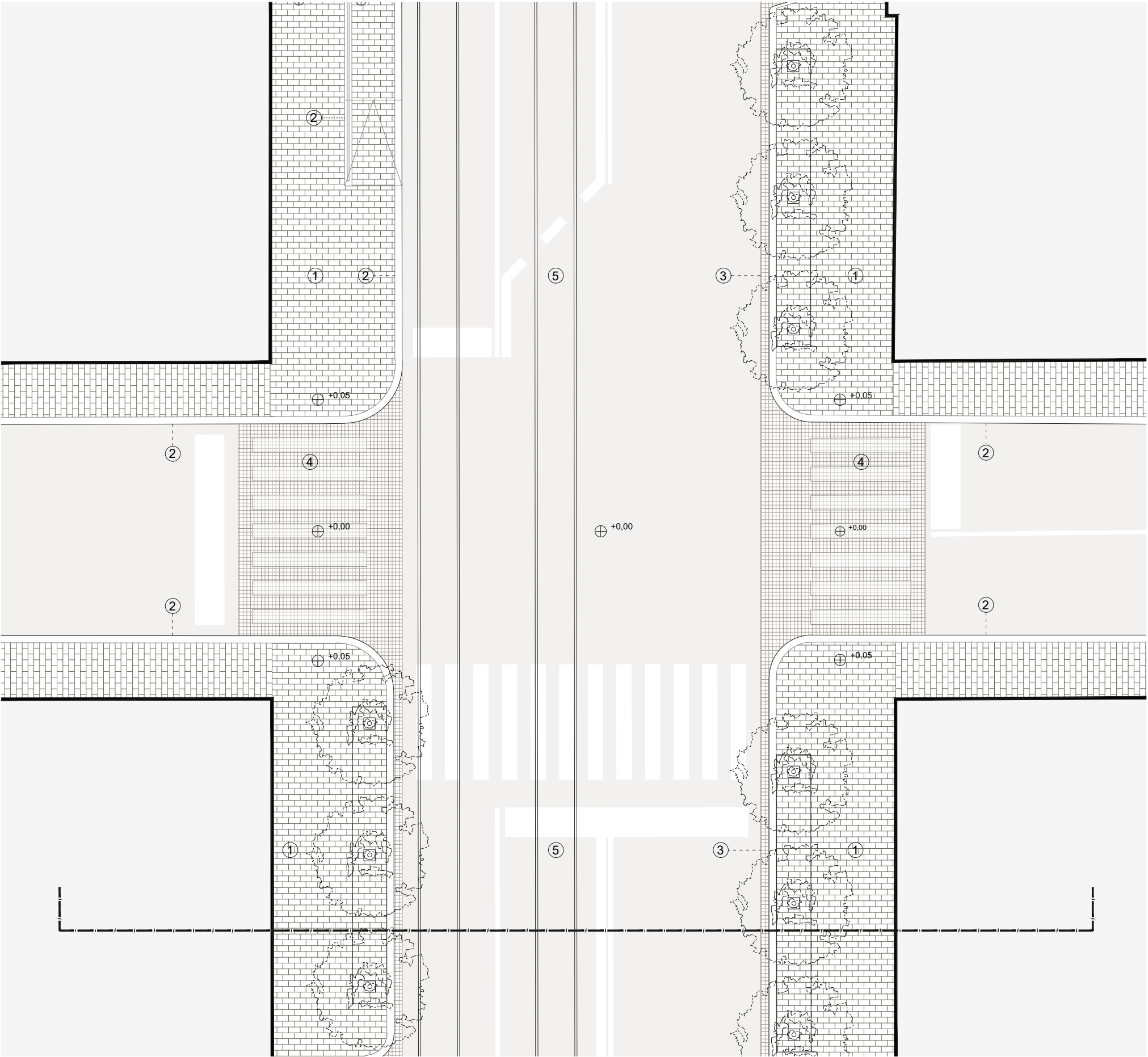
Il progetto della strada
La pianta e le sezioni riportate
rappresentano le soluzioni proposte
per il corpo della strada, ovvero per
i tratti lineari a sezione costante
di Via Nazionale e Corso Vittorio
Emanuele II. L'esemplificazione è
applicata su via Nazionale laddove
incontra via Genova.

Nella pianta vengono definiti i
caratteri materici, il trattamento dei
dislivelli, e le soluzioni tecniche dei
marciapiedi e della quota stradale.
In particolare, per ridurre al
minimo il ricorso a rampe e scivoli
si propone, laddove possibile,
un'altezza dei marciapiedi
pari a 5 cm.

0 5 m

Via Nazionale
sezione tipologica sulla banchina
della fermata Nazionale-Milano
della TVA in prossimità dell'incrocio
con Via Genova

La strada - il tracciato e la tramvia



- (1) Lastre in pietra basaltica di
dimensioni 20x40 cm spessore 5 cm
- (2) Cigli in blocchi di travertino
gallettato di profondità pari a 25 cm
in orizzontale
- (3) Filare di sanpietrini posto a
ridosso dei cigli
- (4) Porzione di pavimentazione
in sanpietrini che segnalano

l'intersezione stradale per indurre la
percezione della priorità del pedone
rispetto alle auto
(5) Asfalto in conglomerato
cementizio ad alta riflettanza
realizzato con bitumi albi a
pigmentazione grigio chiara
(6) Tornello per alberature a pianta
variabile che asseconda la crescita

0 5 m

Via Nazionale
sezione tipologica della strada in
corrispondenza dell'incrocio
con via Genova

Mobilità dolce



Piazza della Repubblica assediata dalle automobili nel 1960.

Nel 2019 il Comune di Roma ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), un piano strategico che propone un ripensamento del modello di mobilità e si pone gli obiettivi di contribuire alla attrattività del territorio e il miglioramento della qualità ambientale attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, l'incremento del 20% della ciclabilità, la creazione di isole ambientali. Oltre alle azioni di sistema, il Piano prevede la realizzazione di nodi di scambio di diverso livello, intesi come luoghi complessi di relazione tra le reti.

Uno degli assi strategici del piano riguarda lo sviluppo della rete ciclabile, che attualmente si estende a Roma per 230 km complessivi, distribuiti in modo disomogeneo sul territorio dei Municipi. Il PUMS organizza la mobilità ciclabile secondo un modello gerarchico che vede la presenza di dorsali di collegamento e tracciati secondari alla scala locale.

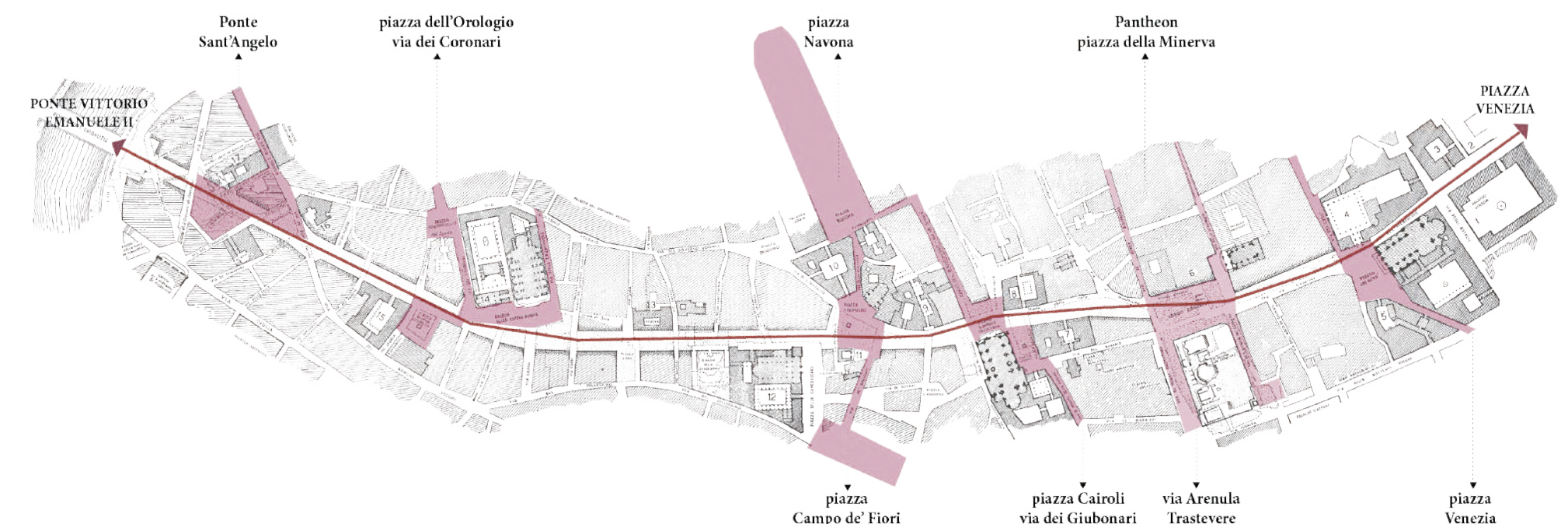
Il progetto della nuova tramvia Termini-Vaticano-Aurelio (TVA), elaborato dal Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti di Roma Capitale, rientra in questa nuova visione della mobilità e pertanto riconosce centralità alla sostenibilità e alla qualità dello spazio pubblico urbano. Nello studio proposto, la TVA, le reti ciclabili e gli ambiti pedonali sono stati considerati come un'opportunità per il ridisegno e ripensamento dello spazio pubblico urbano della città contemporanea.

Il percorso della TVA intercetta una delle dorsali principali della rete ciclabile di Roma che da Termini, passando per Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele II,

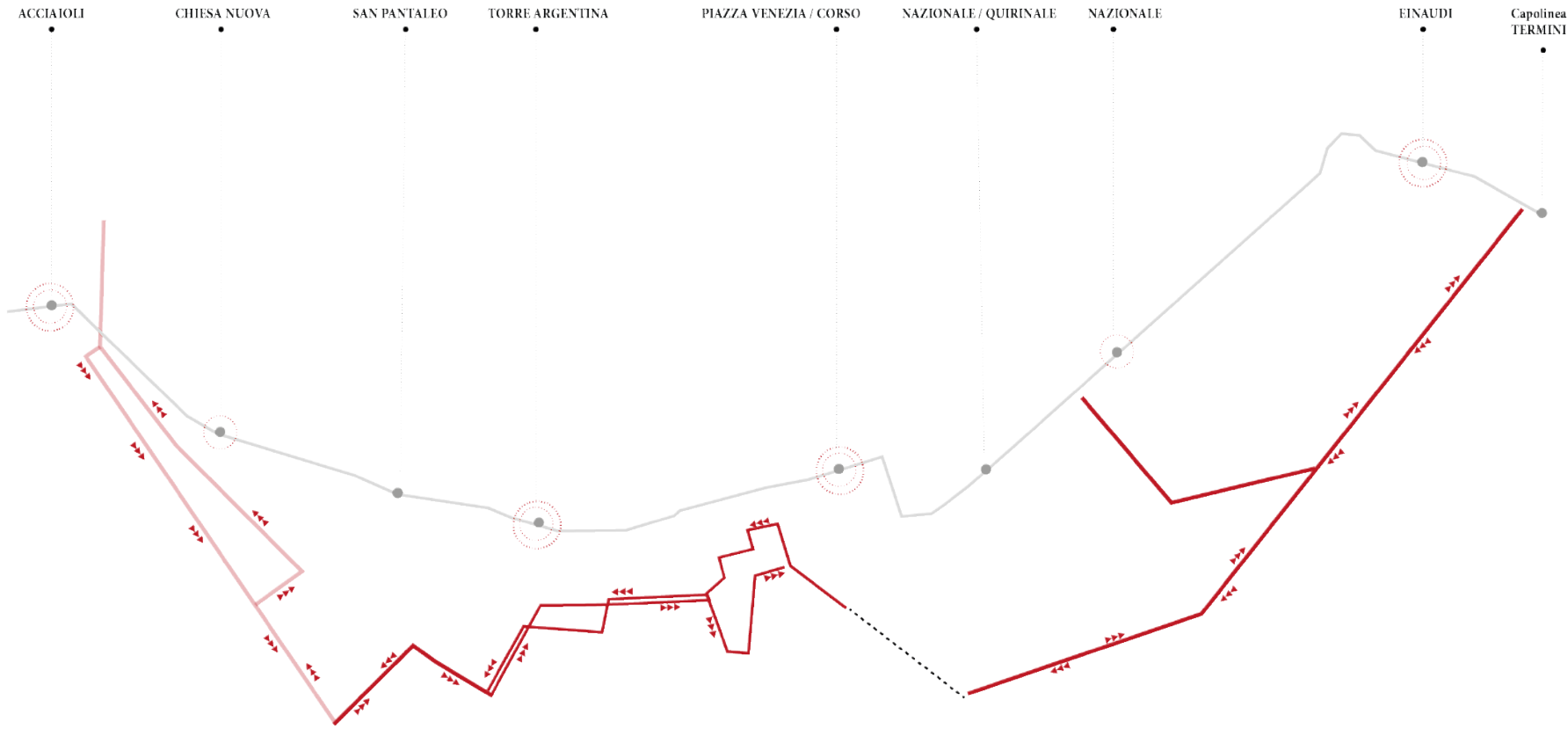
deve mettere in comunicazione i settori orientali con quelli occidentali della città passando attraverso il centro storico e seguendo uno degli itinerari turistici più importanti per chi visita la capitale.

La compresenza dei tracciati ciclabili e della tramvia su questa dorsale riduce notevolmente gli ambiti destinati ai pedoni. Si è deciso pertanto di collocare la prima parte della dorsale tra Termini e Piazza Venezia lungo l'asse di Via Cavour agganciando nell'ultimo tratto la porzione di pista ciclabile esistente di Via dei Fori Imperiali. Questo ha consentito di alberare l'asse di via Nazionale e di guadagnare superfici utili al ridisegno delle fermate del tram lungo il percorso. Il secondo tratto, esteso da Piazza Venezia al Tevere, poneva problemi analoghi al precedente. Pertanto, la nuova dorsale ciclabile prosegue da Piazza Venezia lungo Via delle Botteghe Oscure, per poi traversare il Rione Sant'Angelo e, da via Arenula, raccordarsi al percorso del GRAB (Grande Raccordo Anulare delle Biciclette) lungo Via Giulia.

A questa nuova visione di sistema, sono state associate delle azioni lungo i nodi principali, aggettivati dalla presenza delle fermate per favorire lo scambio tra tram, biciclette e monopattini. In modo particolare, Repubblica, Venezia, Torre Argentina e Piazza dell'Oro sono stati definiti come hub principali, mentre Esposizioni e Chiesa Nuova come hub secondari. Per entrambe le tipologie di hub sono stati immaginati degli elementi di arredo urbano capaci di accogliere e integrare rastrelliere e parcheggi per monopattini nel generale ridisegno degli spazi pubblici urbani.



Il sistema degli spazi pubblici lungo la TVA.



- ESISTENTI
- - - PREVISTE DAL PUMS
- - - PREVISTO DAL PUMS LUNGO LA TVA

Paesaggio e spazio pubblico



Vista dall'alto di Villa Aldobrandini.

Il passaggio di una nuova linea tramviaria lungo il sistema stradale più complesso e articolato del centro storico di Roma impone delle riflessioni generali rispetto all'offerta e alla qualità degli spazi pubblici e nuovi paesaggi che si determinano. Richiede un progetto complesso, capace di riflettere sia considerazioni sui caratteri di storicità e permanenza dei luoghi e sulla valorizzazione degli elementi esistenti, quanto su un necessario adeguamento alla contemporaneità delle sue forme di fruizione e delle opportunità offerte, nonché dei complessivi valori ambientali di cui si fa veicolo e delle nuove sensibilità diffuse su questi temi.

Ovviamente questo discorso riguarda un complesso di componenti diverse, che anche in un'ampia letteratura definiscono i sistemi di spazio pubblico urbano come ambiti dove l'interazione tra componenti materiali e immateriali articolano un dialogo complesso, sfumato e sempre con margini mobili, dove le competenze specifiche si intrecciano e spostano la regia del processo in direzioni diverse.

1. Il paesaggio lineare di Via Nazionale

Via Nazionale era originariamente luogo di importanti ed estese ville signorili, poggiate sulla natura di orografie quasi dolci dei Colli. Prima del tracciamento della strada e della rettificazione dei livelli, qui si univano le immagini morbide di una 'seconda natura' ciceroniana, fatta di estesi vigneti e orti, assieme a quella di importanti giardini di ville per lo più cancellate dalla realizzazione della strada.

Anche nei suoi momenti di gloria però Via Nazionale non ha espresso quella *grandeur* tipica dei boulevard parigini di Alphand. Le immagini storiche ci mostrano marciapiedi di ampiezza limitata come gli attuali, con una timida piantagione di alberi di terza grandezza -forse agrumi che, con difficoltà, si confrontano con

la dimensione degli edifici e che peraltro sembrano scomparire tra le due guerre. Le foto mostrano anche un grande ricorso a tendaggi esterni, segno evidente di necessità di ombreggiamento. Prima delle automobili, la strada è stata spazio pubblico condiviso tra tram, carrozze e cavalli e persone che, in maniera informale, popolavano lo spazio.

Consapevoli delle complessità di ricreare dei nuovi allineamenti arborei continui, ma anche della necessità di superare un'idea meramente decorativa della presenza vegetale lungo la strada rappresentata dalle attuali piante in vaso, la proposta di progetto per il paesaggio vegetale di Via Nazionale si articola in tre giardini e una sistemazione a tratti di Via Nazionale.

I tre giardini sono in Piazza dei Cinquecento, dove con una trascrizione contemporanea di forme ottocentesche, si integra il giardino di Via Einaudi con la nuova sistemazione della piazza; il secondo davanti al Palazzo delle Esposizioni, nella forma di un *parvis* con boschetto urbano misto e una fontana, come spazio di mediazione tra la strada e la scalinata; Largo Magnanapoli, dove la rotatoria e l'organizzazione dei flussi veicolari permettono di proiettare le forme del sovrastante giardino di Villa Aldobrandini, intensificando la piantagione di palme all'interno di parterre di tasso in topiaria e della piazza (circa 900 mq).

Lungo la strada si propone la piantagione di gruppi di tre esemplari di specie diverse, con una maggiore ricorrenza sul lato maggiormente esposto al soleggiamento. Le specie proposte per gli allineamenti sono gli aceri (*Acer campestre* e *Acer monspessulanum*), il frassino meridionale (*Fraxinus angustifolia*), l'Albero di Giuda (*Cercis siliquastrum*) e l'Acacia di Costantinopoli (*Albizia julibrissin*). Puntualmente sono utilizzati anche esemplari di cipressi (Piazza dei Cinquecento), di

Washingtonia robusta (Largo Magnanapoli) e di *Paulownia tomentosa*. Il numero complessivo di nuove alberature previste è di circa 180 esemplari; a queste si aggiungono circa 6.000 mq. di nuove superfici ad arbusti, erbacee perenni e prati.

2. Quattro piazze

Nel secondo tratto dell'intervento, da via Quattro Novembre all'inizio di Corso Vittorio Emanuele II, le opportunità di introdurre elementi arborei assume caratteri più discontinui di punteggiatura e di brevi linee.

La caratteristica principale di questo tratto è nel dar forma a una sequenza stretta di quattro piazze, con una continua alternanza di apertura e chiusura della percezione dello spazio: Piazza Santi Apostoli, Piazza Venezia, Piazza del Gesù, Largo di Torre Argentina.

Nel nodo tra Piazza Santi Apostoli e l'ingresso a Piazza Venezia, la nuova articolazione delle aree pedonali consente di introdurre sia alcuni elementi puntuali (l'ingresso al Museo delle Cere e in direzione di Piazza Venezia), che la realizzazione di una linea continua all'interno di Piazza Santi Apostoli, per complessivi 23 nuovi alberi.



Analogamente a Piazza del Gesù, che resta nel suo assetto attuale, vengono introdotte alcune alberature puntuali. Più significativo è l'uso della vegetazione in Piazza di Torre Argentina, consistente in un filare di aceri lungo i due lati degli scavi, mentre e alcuni elementi puntuali (*Ulmus* e *Paulowia*) caratterizzano alcuni spazi secondari della piazza.

Complessivamente, in questo tratto sono stati introdotti n. 60 alberi.

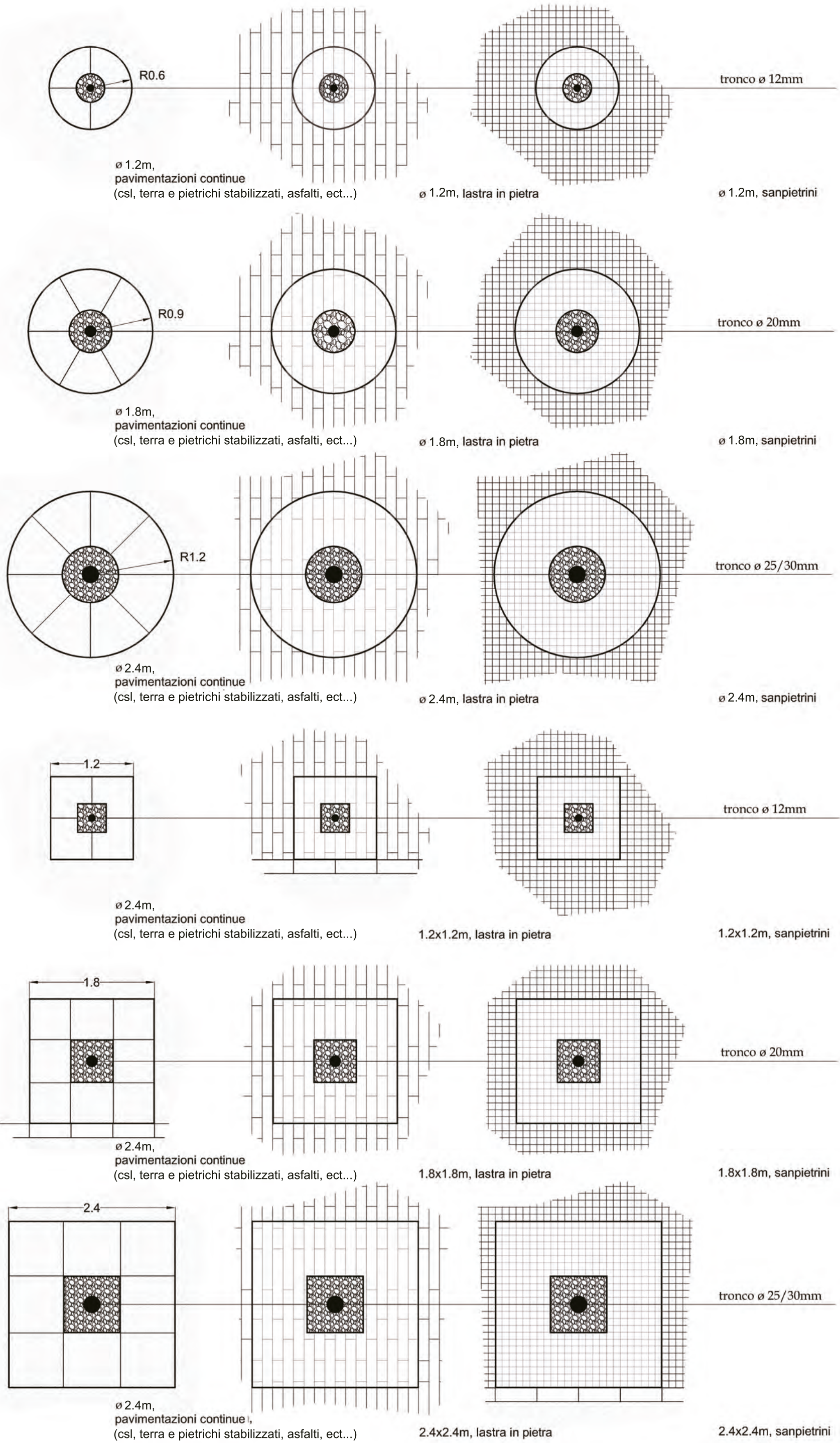
3. Corso Vittorio Emanuele II

Corso Vittorio, per le sue dimensioni, discontinuità e articolazione, si presta molto meno all'introduzione di nuovi sistemi vegetali estesi. Ma il ridisegno del complesso di slarghi, piazze e piccoli ambiti permette anche in questo caso l'introduzione di esemplari o piccoli gruppi che contribuiscono al miglioramento complessivo del comfort ambientale della via, e creano un nuovo strato di significato sulla strada.

Il primo gruppo di spazi ha come centro la chiesa di Sant'Andrea della Valle, dove una nuova pavimentazione accoglie la fontana e 6 esemplari di frassino meridionale. Anche gli spazi sui lati della chiesa, ripensati nella loro



La strada - il tracciato e la tramvia



organizzazione, accolgono alcune alberature puntuali e alcune nuove aiuole. Segue Piazza di San Pantaleo, la vegetazione prende la forma di un boschetto regolare di otto frassini che dialoga con un piano d'acqua nebulizzata. La piazza, che è uno degli accessi più utilizzati verso Piazza Navona, resta quindi libera al passaggio nonostante l'introduzione di questi elementi. Piazza della Chiesa Nuova, che vede principalmente il ridisegno della viabilità e lo spostamento della fontana e che sarà interessata da future trasformazioni per il passaggio della nuova metropolitana, mantiene l'esemplare esistente di *Paulownia tomentosa*, al quale si aggiungono 8 esemplari di aceri Al centro della piazza viene realizzata una grande seduta in pietra.

Piazza Sforza Cesarini vede un ridisegno complessivo che segue parzialmente l'impianto esistente, ma qui viene incrementata la componente di biodiversità, con l'inserimento di una grande pergola di rampicanti, di circa 210 mq e il disegno di *parterre* arbustivi ed erbacei con una grande varietà di specie. Anche per gli slarghi terminali del nodo Piazza dell'Oro, Via Paola e Largo Tassoni. Complessivamente sono stati introdotti 30 nuove alberature

La piantagione degli alberi

In generale, la tipologia di piantagione di alberi sui marciapiedi prevede il ricorso all'ancoraggio sotterraneo delle zolle per evitare il ricorso ai tutori.

La risoluzione della pavimentazione attorno ai tronchi prevede un doppio anello metallico, quadrato o circolare, che permette di posare la pavimentazione al suo interno su letto di sabbia. Ciò rende permeabile lo spazio attorno all'albero, abbatte leggermente la temperatura e diminuisce l'incidenza di radici affioranti. Semplifica inoltre la pulizia dei marciapiedi e le necessità nel tempo di adeguare la finitura del tornello alla crescita dei tronchi, eliminando progressivamente e con semplicità filari di pavimentazione. In tal modo inoltre è possibile scegliere tra dare continuità visiva alle pavimentazioni utilizzate, utilizzando le stesse lastre di pavimentazione, o al contrario di evidenziare differenze, utilizzando ad esempio manti drenanti di graniglie stabilizzate, senza però rinunciare all'areazione del terreno e al drenaggio delle acque meteoriche.

Tale sistema si presta all'uso di diverse tipologie di pavimentazione, ma in particolare per quelle di piccola dimensione, più economiche e sostenibili.

In caso di particolari difficoltà di piantagione, dovute a interferenze con i sottoservizi esistenti (lateralali o in profondità, puntuali o estese) non risolvibili con spostamenti o adattamenti puntuali dei sottoservizi stessi, sarà possibile ricorrere a differenti opzioni:

- a. Nel caso di interferenze al lato delle zolle, è possibile l'interramento di vasi in calcestruzzo o altro materiale, o creazione di vasche interrate, opportunamente dimensionate e comunque con ampiezza netta non inferiore a cm. 150 – 120 di lato, con altezza minima di cm. 100. Tale soluzione può essere abbinata a sistemi di fertilizzazione e di irrigazione, nonché di smaltimento delle acque in eccesso;
- b. In caso di interferenze a profondità pari o maggiori di cm. 50, è possibile ricorrere alla creazione di 'fiorerie', in elevazione rispetto al piano pavimentale, di altezza esterna compresa tra cm. 40 e 50 (per la possibilità di creare sedute), e una dimensione netta non inferiore a cm. 150 – 120. In questa condizione è forse possibile che la parte interrata a disposizione della zolla possa essere più estesa della

- c. Nel caso che le soluzioni a) e b) non siano applicabili, si ricorrerà al posizionamento di vasi, isolati, in linee o in piccoli gruppi, realizzati in metallo o in materiali ricomposti (preferibili per limitare il surriscaldamento delle zolle). Le dimensioni, anche in questo caso, non possono essere inferiori a cm. 120.

È utile evidenziare che le soluzioni elencate permettono di utilizzare le specie già identificate, anche se con una certa riduzione dello sviluppo dimensionale della chioma e dell'ombreggiamento rispetto alla piantagione ordinaria. Dimensioni inferiori rispetto a quelle indicate costringerebbero a una ridefinizione delle specie da utilizzare, verso classi di grandezza minori, con una ulteriore riduzione di ombreggiamento, e un 'declassamento' dell'intervento vegetale al ruolo di 'soluzioni di arredo', già sperimentate in altre aree del Centro Storico (es. via Barberini).

Acer campestre



Acer monspessulanum



Albizia julibrissin



Fraxinus angustifolia



Melia



Palma



Carattere, materiali e superfici delle pavimentazioni urbane

Nel ripensare la qualità degli spazi pubblici che la nuova tranvia attraverserà, la riflessione sui caratteri materiali della pavimentazione deve fare i conti con alcuni fattori, sottoelencati senza una gerarchia precisa:

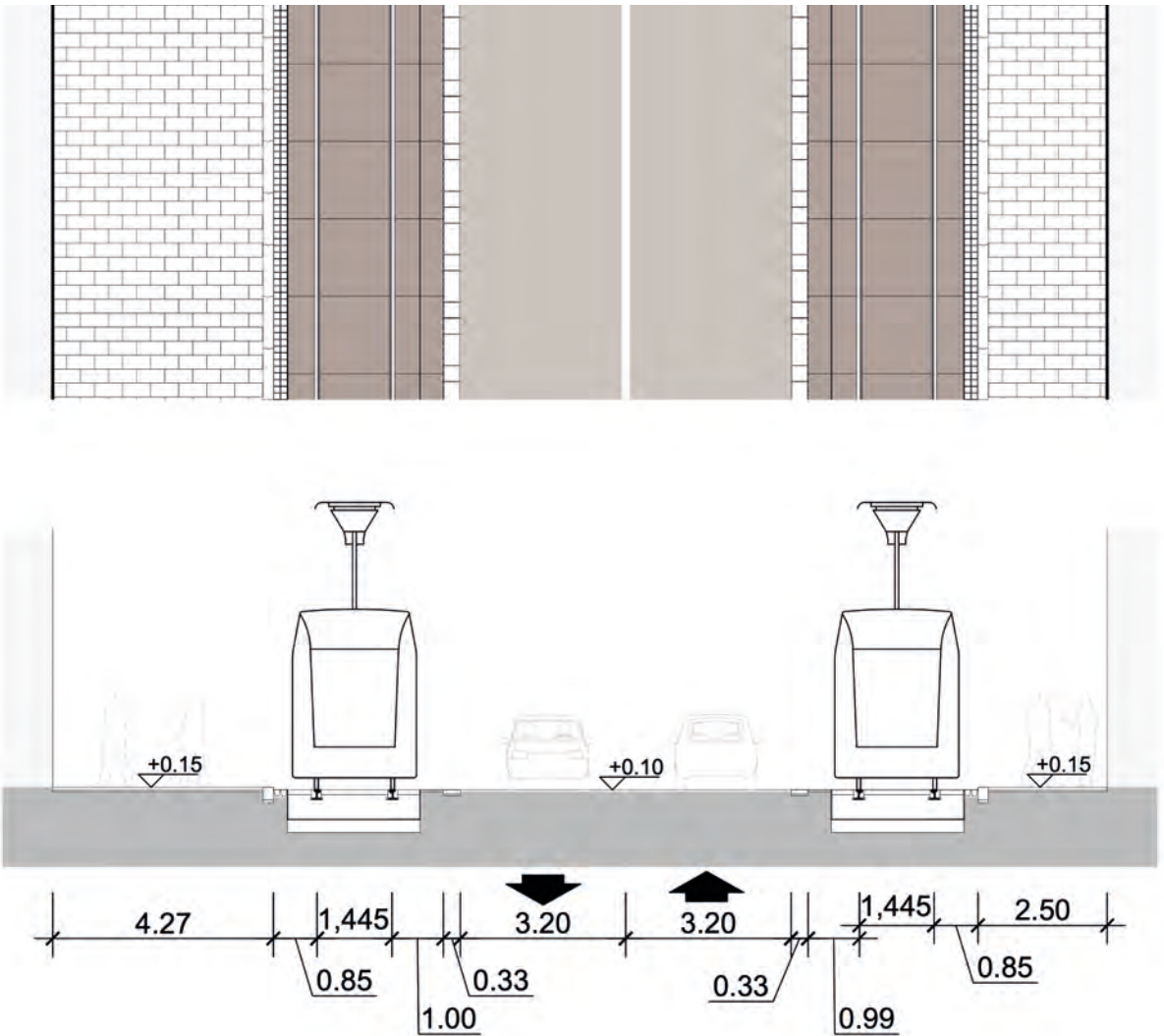
- le esigenze funzionali di una infrastruttura “pesante” qual è la tramvia, all'interno del tessuto della città storica;
- la condivisa responsabilità per la sostenibilità ambientale degli interventi infrastrutturali e edilizi nelle nostre città, alla luce dei cambiamenti climatici in corso: ciò impone una riflessione sulle caratteristiche e la stratigrafia delle pavimentazioni urbane, sulle tecnologie e sui materiali impiegati (cfr. Criteri ambientali minimi); più in generale, sui caratteri costitutivi degli elementi costruttivi dello spazio pubblico;
- Il carattere urbano dei brani di città attraversati dalla tramvia è riconoscibile da una varietà di elementi, tra i quali proprio le pavimentazioni e i suoi componenti, giocano un ruolo molto importante. Chi di noi non riconoscerebbe di trovarsi a Roma per i suoi cigli in travertino, benché troppo spesso

malconci e maltrattati? O camminando sui sanpietrini, versione romana delle pavimentazioni in pietra che da sempre caratterizzano la città storica? Manto stradale, marciapiedi, cordoli, modi con cui edifici si congiungono con la pavimentazione, oltre a una numerosa quantità di altri elementi, sono “frammenti” che identificano ciascuna città e che è opportuno considerare in modo adeguato.

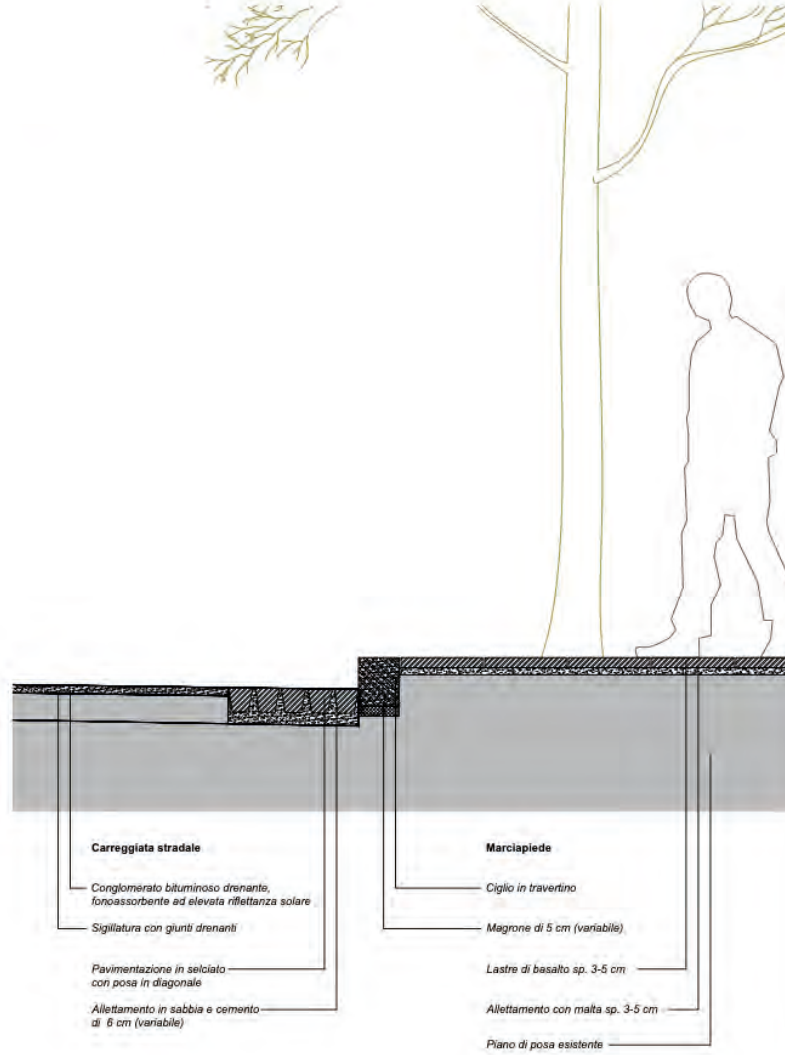
A partire dalle *best practices* internazionali, le recenti “Linee guida e strumenti operativi per il miglioramento della qualità urbana delle pavimentazioni stradali carrabili, ciclabili e pedonali degli spazi pubblici Roma Capitale” elaborate dal Citer della Sapienza per il CSIMU di Roma Capitale, hanno proposto, attraverso un apposita “Mappa delle pavimentazioni urbane”, non solo una lettura analitica delle pavimentazioni in rapporto ai tessuti della città, ma anche l'indicazione progettuale per definire caratteristiche e prestazioni attese delle pavimentazioni urbane all'interno dei tessuti urbani omogenei della città. Ciò alla luce del processo, già in corso in altre città (Copenaghen, Parigi, Milano ecc.), di profonda trasformazione della mobilità urbana, verso una mobilità dolce, che parte anche da una opportuna riduzione della velocità dei mezzi di trasporto lungo le

strade (la città 30 Km all'ora). L'obiettivo condiviso sta nel superamento della mobilità urbana a misura di auto, verso un modello sostenibile a misura delle persone. Le nuove forme di mobilità e l'obiettivo di rendere la città e gli spazi pubblici accessibili a tutti, incidono sulle caratteristiche superficiali e sui materiali pavimentali della città contemporanea. Un primo fattore riguarda la riduzione degli ostacoli e i dislivelli delle quote del suolo urbano (gradini, barriere, salti di quota eccetera). Da questo punto di vista il progetto di fattibilità della nuova Tramvia presenta alcune elementi funzionali delicati, che riguardano proprio l'altimetria della sezione orizzontale. Un primo elemento è l'altezza delle banchine, previste in quota complanare con il pianale del convoglio, per consentire la migliore accessibilità tra tram e spazi delle fermate. Questa scelta tecnica pone una prima questione progettuale, che incide sulla qualità dello spazio pubblico: come definire un adeguato rapporto altimetrico tra la quota delle banchine e la quota dei marciapiedi? Di seguito sono indicate alcune strategie progettuali canoniche che possono essere adottate lungo il tracciato, per migliorare la qualità complessiva (funzionale, estetica e ambientale) degli spazi pubblici attraversati dalla tramvia:

- Gestire in modo adeguato la differenza di quota - tra banchine e marciapiedi tramite pendenze dolci della pavimentazione: ciò è più semplice nei marciapiedi molto larghi o nelle piazze; dovrebbero essere evitate le fermate del tram poste lungo marciapiedi stretti (< di 3 m).
- Ridurre il dislivello tra marciapiede e strada proponendo, laddove possibile una sezione tipo con marciapiedi “base” (h. 5 cm dal piano strada); ciò consentirebbe, come già avviene in molti casi virtuosi già praticati, di ridurre il ricorso a rampe e scivoli, pur mantenendo una separazione, anche visiva, tra strada e marciapiedi per pedoni. Questa soluzione favorisce anche la possibilità di collocare adeguati e sicuri tracciati per la mobilità ciclabile leggera tra marciapiedi e carreggiata, secondo le indicazioni del PUMS. [disegno 1- sezione tipo della strada proposta].
- Utilizzare tipi di stratificazione del pacchetto di sezione delle pavimentazioni e dei sottofondi che abbiano l'obiettivo di favorire, laddove possibile, la permeabilità del suolo e ridurre l'effetto isola di calore. In particolare, nelle piazze ad uso esclusivamente pedonale o nei parcheggi, si



Sezione tipo della strada proposta.



Sezioni pacchetto.

- raccomanda l'impiego di pavimentazione in pietra (sanpietrini o pietra lavica) allettata sul sottofondo di sabbia, per garantire un maggiore drenaggio. Questa soluzione non è praticabile per i marciapiedi a ridosso degli edifici, dove un'adeguata impermeabilizzazione del sottofondo è necessaria considerando la presenza di locali sotterranei [disegno 2, sezioni pacchetto].

Proposte progettuali per i materiali delle pavimentazioni:

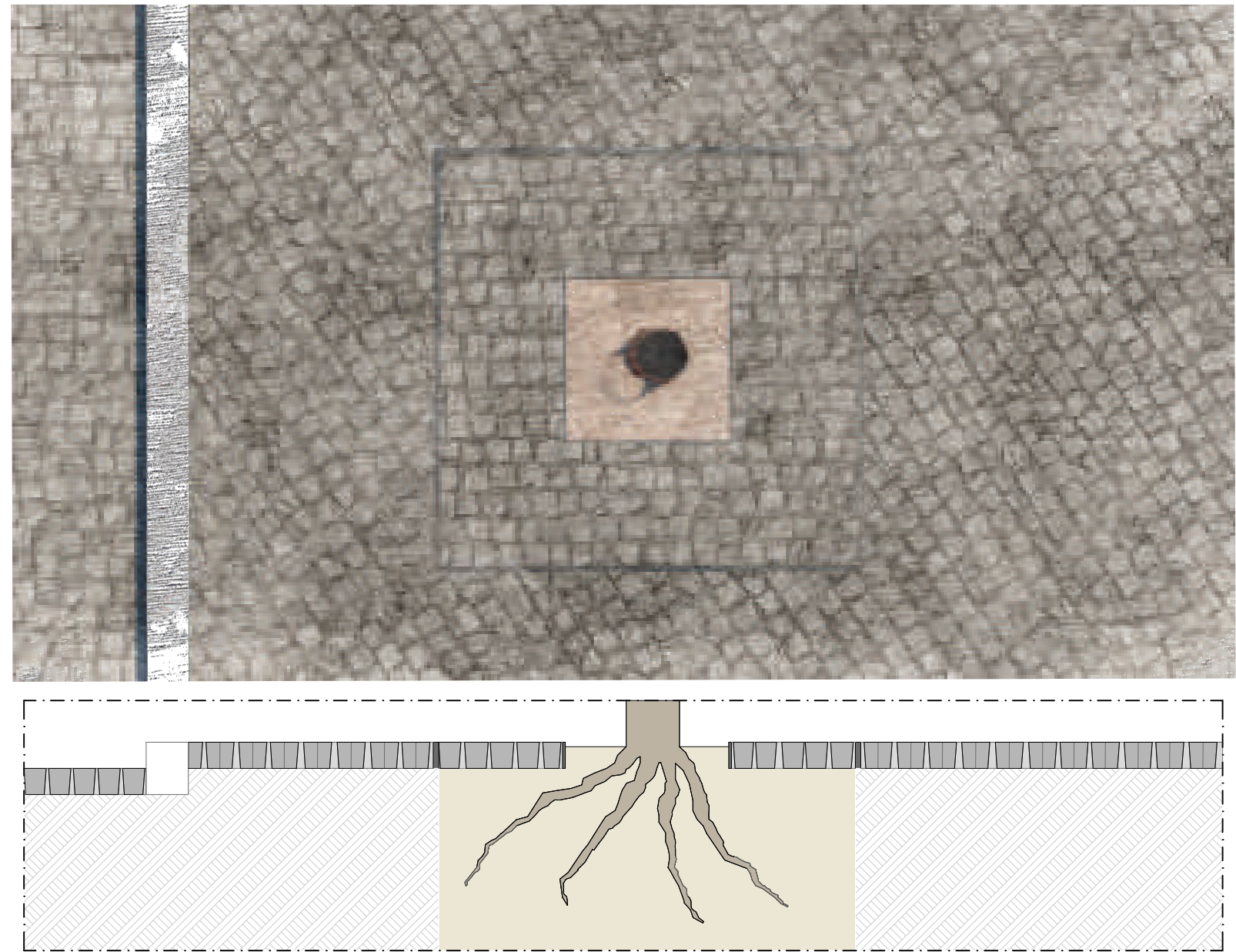
 - Per le carreggiate della strada: si raccomanda l'utilizzo di asfalti e pavimentazioni in conglomerato cementizio ad elevata riflettanza, con l'impiego di bitumi albi e la scelta di pigmentazioni di sfumature di colore grigio e grigio chiaro. Questa soluzione ha l'obiettivo di contribuire a ridurre gli effetti delle isole di calore. Laddove possibile è inoltre raccomandato l'impiego di porzioni di pavimentazione in pietra per la continuità di materiali nei percorsi pedonali di attraversamento e indurre la percezione della priorità del pedone rispetto a quella dei mezzi di trasporto. Nel medio lungo termine, in un processo in cui l'asse di
- viabilità principale attraversato dalla tramvia potrebbe ridurre il suo ruolo gerarchico all'interno del piano del traffico, è auspicabile il ricorso a pavimentazioni in selciato o in pietra dura simile.

 - Per i marciapiedi: l'impiego di pavimentazioni in lastre di pietra basaltica o simile, montate a correre o sfalsate di piccolo formato (20 × 40, 30 × 60 cm) di adeguato spessore (minimo 4 cm). Per le pavimentazioni 'tattili' di sicurezza: queste andrebbero limitate ai soli ambiti di pericolo; si raccomanda l'impiego di travertino o materiali simili per la porzione immediatamente a ridosso dei cigli o delle banchine; impiego di materiale lapideo dello stesso colore delle pavimentazioni prevalenti opportunamente trattato in superficie per le altre aree.
 - Per i cigli e i cordoli: si propone l'impiego di blocchi in travertino gallettato; inoltre, si propone la realizzazione di giunti di separazione tra carreggiata e cigli con fasce in sanpietrino, come canali di scolo e di separazione tra le caditoie e il margine della carreggiata.

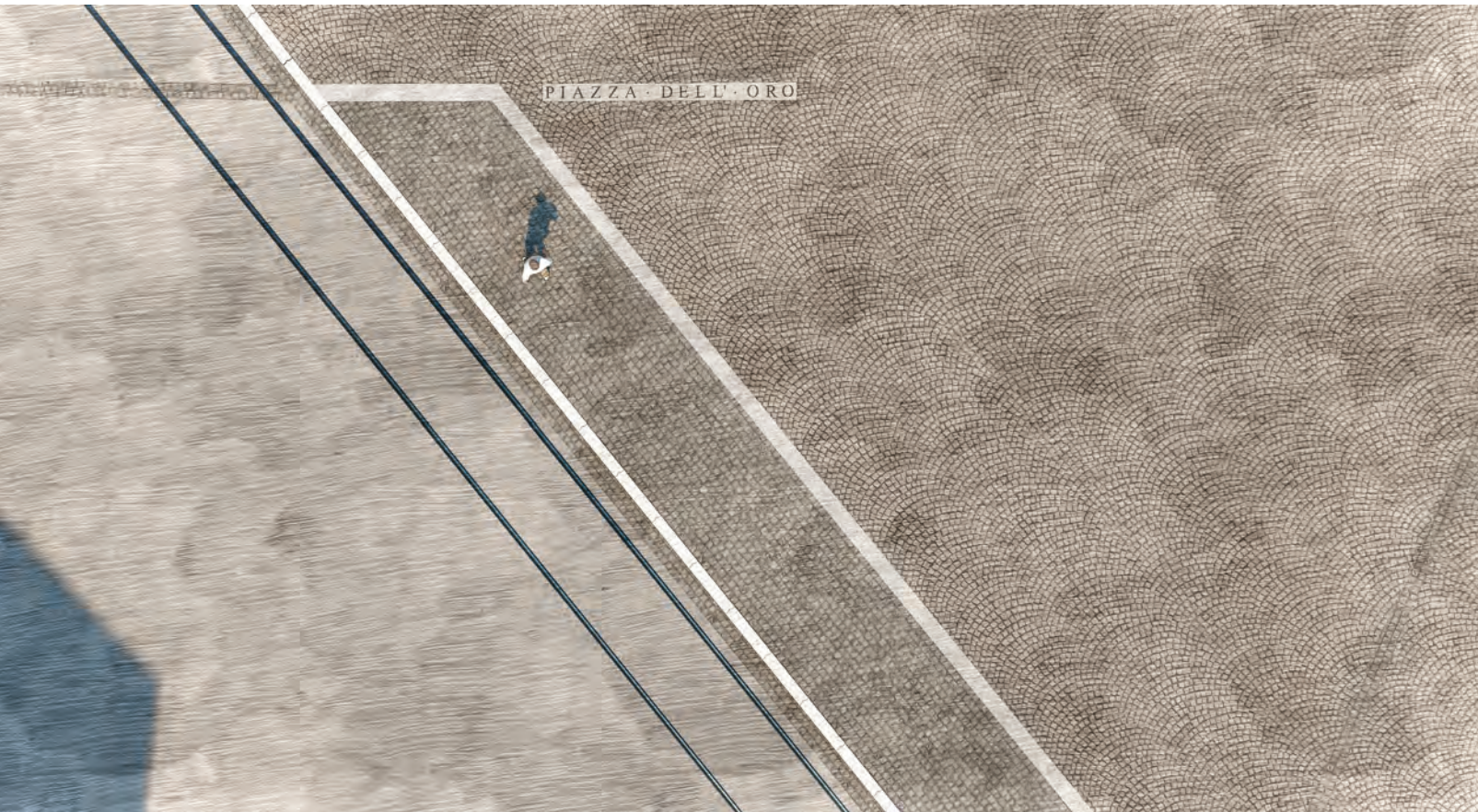
- Per le piazze e slarghi: l'impiego di materiali lapidei grigio e grigio chiari (pietre laviche o simili montate sul sottofondo di sabbia) di piccolo formato (20 × 40, 30 × 60cm); aree depavimentate in terra o ghiaio per le aiuole delle nuove alberature ed elementi verdi; griglie in ghisa per le raccolte di acque.
 - Per le "tazze" delle alberature: sarebbe opportuno prevedere adeguati "green box". Ciò implica un intervento che coinvolge anche lo strato dei sottoservizi; tuttavia laddove non è possibile, si propone di realizzare un sistema che si modifica con la crescita dell'albero: si tratta di una prima riquadratura ampia, ricoperta con sampietrini montati su sabbia e richiusa ai lati da piatti metallici; una seconda riquadratura più piccola in terra battuta nell'immediato intorno del fusto dell'albero [disegno 3, pianta e sezione della 'tazza' per alberature].
 - Per le piste ciclabili: si propone l'impiego di materiali analoghi a quelli di marciapiedi e delle piazze; in subordine degli stessi materiali e colori previsti per la carreggiata. Di solito viene utilizzato un colore
- rossiccio per identificare i percorsi ciclabili; è una scelta delicata che andrà opportunamente verificata, per valutare la compatibilità con il colore delle pavimentazioni degli spazi urbani pedonali.

Completano il sistema delle superfici orizzontali gli elementi di "Way finding": si tratta di "lastre inciampo" che, opportunamente collocate negli spazi a ridosso o nei dintorni delle fermate, hanno la funzione di orientare e suggerire una lettura dei luoghi (cfr paragrafo Il sistema informativo e di orientamento: phygital wayfinding) questi elementi sono concepiti come elementi di materiali duri e resistenti inserire le pavimentazioni che i singoli progetti potranno declinare in modo specifico [disegno 4 le lastre d'inciampo].

Queste brevi note sono limitate ad una riflessione , non esaustiva, relativa la superficie orizzontale dello spazio urbano; ciò con la convinzione che uno specifico livello di elaborazione progettuale integrato, dovrà riguardare caratteri e forme di tutti gli elementi che occupano tridimensionalmente lo spazio urbano.



Pianta e sezione della 'tazza' per alberature.



Le lastre d'inciampo.

Il sistema informativo e di orientamento: phygital wayfinding

romae

romae

italiano

romae

latino genitivo

romae

inglese e plurale italiano

romae

suffisso per electronics

Come è noto, per *wayfinding* si intende il modo in cui si è in grado di organizzare lo spazio costruito, il modo in cui questo viene “sistematizzato” per sostenere e indirizzare l’orientamento al suo interno. Avere una “cognizione dello spazio” significa acquisire la capacità di sapere dove si è, dove si è diretti e come è possibile arrivarci, riconoscere quando si è raggiunta la destinazione o cambiare rotta in maniera del tutto indipendente. Questo significa che per rendere un luogo più comprensibile è necessario pensarlo dal punto di vista dell’utente.

A Roma, come in tutte le città stratificate, insistono diversi livelli di wayfinding, ognuno legato ad una modalità di fruizione dello spazio: mobilità su trasporto privato, mobilità su trasporto pubblico, mobilità ciclabile, mobilità pedonale. Spesse volte questi livelli di fruizione sono tra loro antitetici soprattutto per una mancanza di interconnessione dei differenti sistemi di wayfinding di cui sono dotati. Inoltre, Roma è attrattore di un pubblico internazionale, dunque il sistema deve prevedere anche diversi livelli di usabilità con l’obiettivo di rendere i luoghi comprensibili e fruibili a tutti.

È consolidato come le più aggiornate teorie e pratiche per gli interventi nei contesti urbani riconoscono prioritari due concetti emergenti, quello della “città dei 15 minuti” e quello della walkability.

I fattori determinanti per una corretta progettazione sono dunque l’influenza della cultura locale, della fruizione turistica e dei cittadini, la relazione con il sistema di trasporto pubblico, il ruolo della amministrazione pubblica e degli operatori commerciali.

Ulteriore sfida è quella determinata dalla attuale incomunicabilità tra i diversi sistemi di trasporto pubblico/ privato individuale/collettivo che fanno inevitabilmente capo a più di un operatore. Obiettivo diventa dunque anche la possibilità di connettere i diversi sistemi e inserire la nuova modalità all’interno del contesto esistente.

Infine, i commercianti e le imprese che offrono servizi ai cittadini, valutano il valore di un luogo in base al traffico di passaggio lento e/o pedonale: perciò fare in modo che le persone camminino ed esplorino i luoghi permette di supportare l’economia locale, l’attivazione delle strade e, in generale, il benessere cittadino.

Va quindi preso in considerazione il concetto di ecosistema.

La nuova tranvia Termini-Vaticano-Aurelio, soprattutto nel tratto che insiste nell’asse urbano “Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II”, investe una porzione fortemente stratificata e complessa che richiede un sistema informativo e di orientamento che non può esaurirsi alla sola informativa sulla linea (itinerario, fermate, orari). Per questa ragione le “Ipotesi e Prospettive” qui presentate, sono completate da un sistema di PHYGITAL WAYFINDING. PHYGITAL è infatti la crasi tra le parole inglesi physical e digital e rappresenta tutto ciò che unisce una esperienza fisica ad una esperienza digitale.

Il PHYGITAL WAYFINDING è dunque un sistema di informazione esteso basato sulla geo-localizzazione e l’uso di mappe digitali interattive (Google Maps).

La corretta integrazione tra il sistema di trasporto pubblico – basato sui principi dell’intermodalità e il wayfinding produce una mobilità senza soluzione di continuità basata sull’esperienza dell’utente.

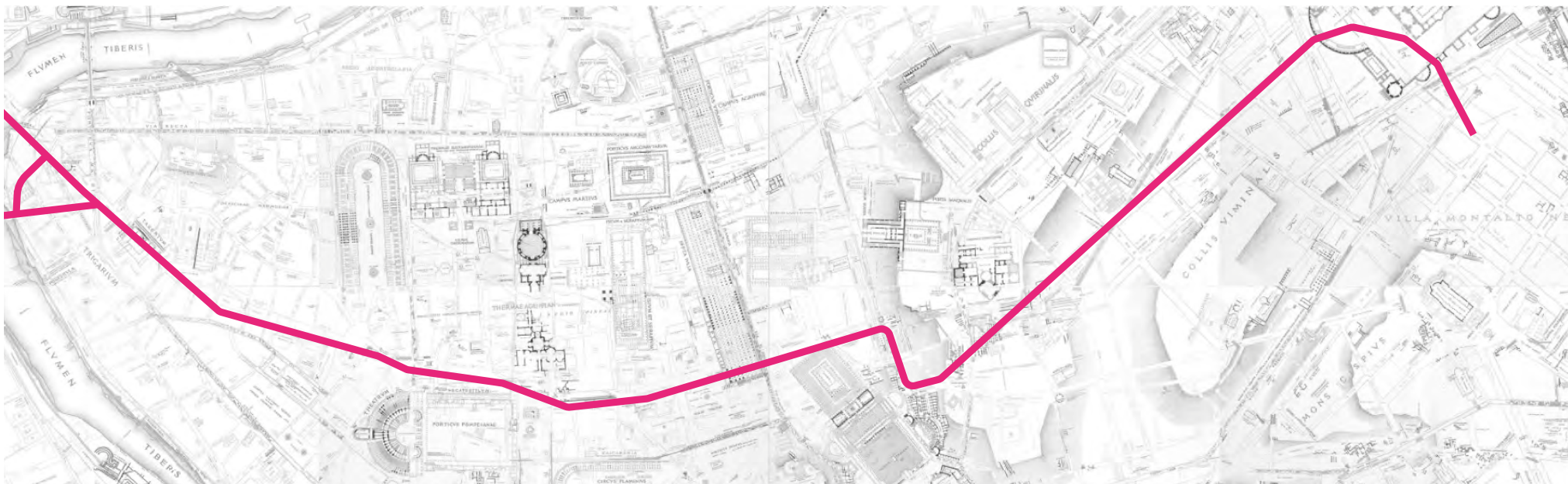
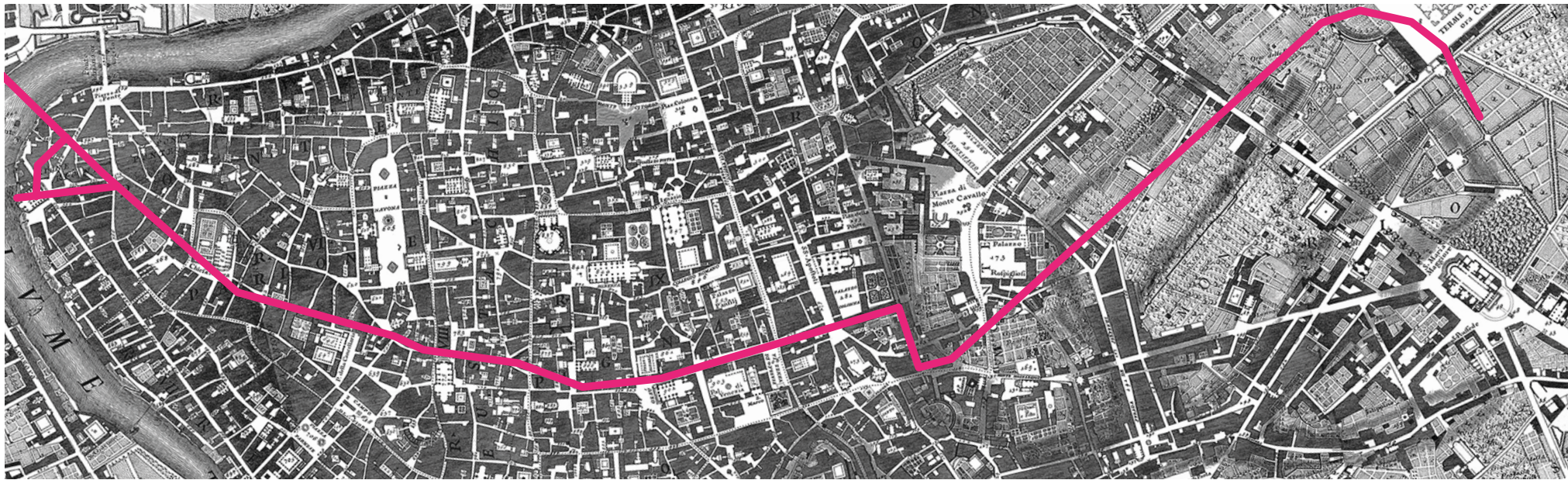
A partire dalla informazione di base sull’itinerario della nuova Tranvia, il sistema invita e introduce l’utente, sia il cittadino che il turista, alla porzione di città che la Tranvia attraversa generando quindi un livello di fruizione locale amplificato e interconnesso.

I fattori correlati e supportati dal sistema di PHYGITAL WAYFINDING sono: la comprensione dello spazio urbano sia contemporaneo che storico, il placemaking, la fruibilità dei servizi di commercio, ristorazione e accoglienza, la diminuzione di un traffico di solo transito e l’aumento di quello di sosta.

Come principale indicatore di successo per il sistema di PHYGITAL WAYFINDING sarà considerato quindi l’aumento della percorrenza pedonale.

Inoltre, il sistema di PHYGITAL WAYFINDING vuole inserirsi in un più ampio ecosistema di servizi che la Municipalità di Roma già offre e vuole offrire ai suoi fruitori (operatori, imprese, cittadini, turisti): si veda in tal senso il recente lancio della struttura “DMO -Destination Management Organization” che si baserà sull’utilizzo di sistemi di IA, come ChatGpt, per la pianificazione in tempo reale di itinerari turistici comprensivi di servizi di ristorazione e accoglienza.

Da asse di mobilità ad esperienza culturale



Il percorso della Tranvia attraversa una città densa di storia e di esperienze. Il sistema di PHYGITAL WAYFINDING permetterà attraverso la sovrapposizione della mappa contemporanea (Google Maps) e di quelle storiche (del Nolli e del Lanciani) di avere un'esperienza di mixed reality.

Roma è la città “sedimentaria” per eccellenza, dove tempo e spazio si incontrano, prestandosi così, meglio di qualsiasi altra, ad un’analisi geo-storica. L’evoluzione architettonica e urbana di Roma, nella sua unicità, ci restituisce una ricchezza che difficilmente può essere colta attraverso la fruizione veloce che caratterizza gli spostamenti urbani contemporanei, anche quelli turistici più tipicamente vocati alla scoperta. Questa dimensione stratificata della città di Roma era stata già colta in passato e ne sono testimonianza due tra i più importanti lavori di mappatura della città che sono la pianta di Giambattista Nolli (“Pianta di Roma” 1748) e quella più tarda di Rodolfo Lanciani (“Forma Urbis Romae” 1893 – 1901) che ci restituiscono i rivolgimenti e le continuità dell’urbanizzazione, le edificazioni e le distruzioni, i recuperi e i riutilizzi.

Il percorso della TVA che collega Piazza della Repubblica con i Ponti Vittorio Emanuele II e Principe Amedeo si “dispiega” proprio in questa stratificazione storica della città offrendo al fruitore tanto le tracce della Roma Imperiale che quelle della Roma “papalina” fino a quelle della Roma moderna e contemporanea rappresentando quindi un percorso non solo di attraversamento e di collegamento ma prestandosi ad una esperienza culturale completa.

Da questa consapevolezza il sistema di PHYGITAL WAYFINDING diventa una “biografia cartografica” della città che restituisce le trame, gli ambienti, gli scenari di una città densa e multipla.

Dal punto di vista dell’esperienza culturale, il percorso della TVA va immaginato a due principali livelli di usabilità:

- tranviaria, per gli spostamenti veloci;
- pedonale, per gli spostamenti lenti.

Questi due percorsi trovano nelle fermate il punto di interscambio dove si aggiunge il livello della viabilità dolce.

La fermata assume così una duplice funzione:

- è la “soglia” (entrata, varco, inizio, principio) alla porzione di città “stratificata”;
- è la “pietra miliare” che scandisce le distanze e dunque l’esperienza.

Le “Ipotesi e Prospettive” di riqualificazione urbana qui presentate sono immaginate come ambiti accogliendo di fatto il presupposto che siano parti di un sistema più ampio.

Nel sistema di PHYGITAL WAYFINDING ognuno di questi ambiti diventa una “stanza” richiamando l’etimologia stessa della parola che, appunto, è derivata dal verbo stare e rimanda all’azione di fermarsi e sostare, di vivere un luogo. Gli ambiti, come “stanze”, non sono chiusi ma si aprono attraverso delle “soglie” alla porzione di città che li circonda, proponendo relazioni e connessioni.

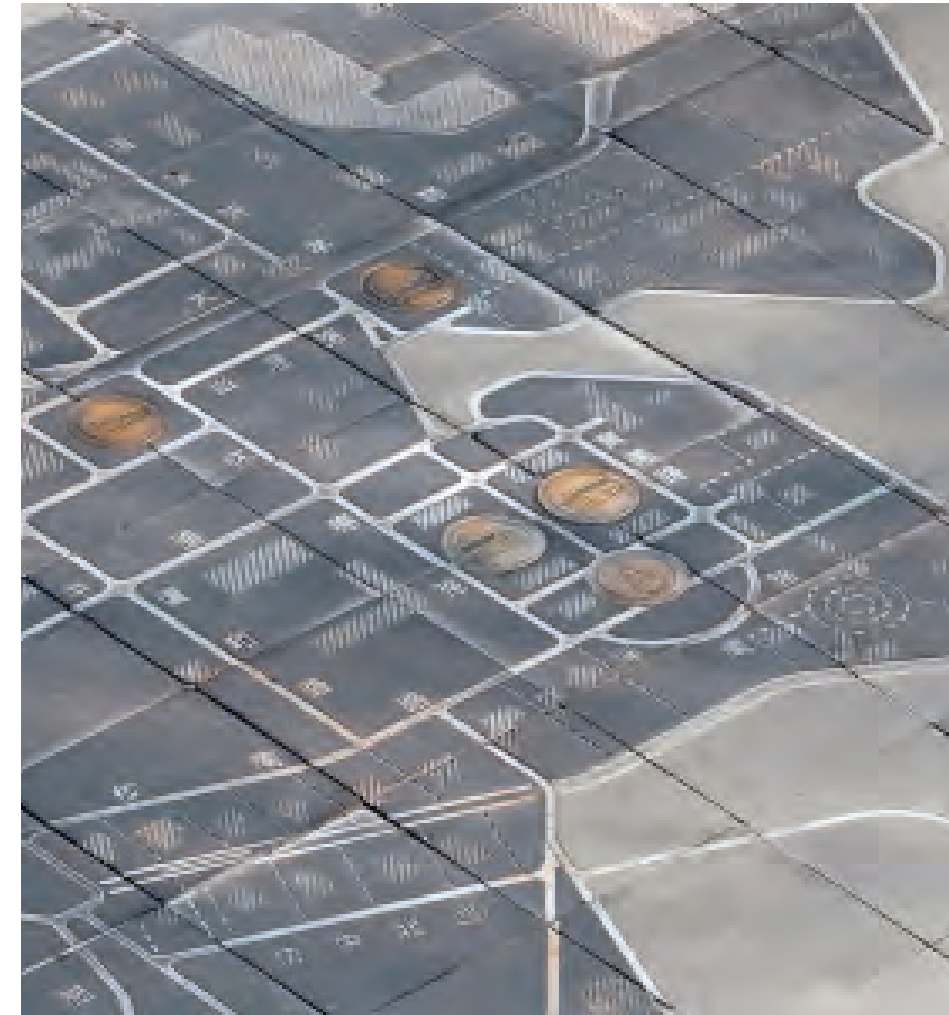
Il sistema di PHYGITAL WAYFINDING diventa quindi una StoryMap che utilizza la tecnologia GIS (Geographic Information System) per connettere la dimensione fisica rappresentata dalle “soglie” poste in ognuna delle “stanze” in corrispondenza con le fermate della TVA, con la dimensione digitale fatta di multimediali che arricchiscono l’esperienza culturale.

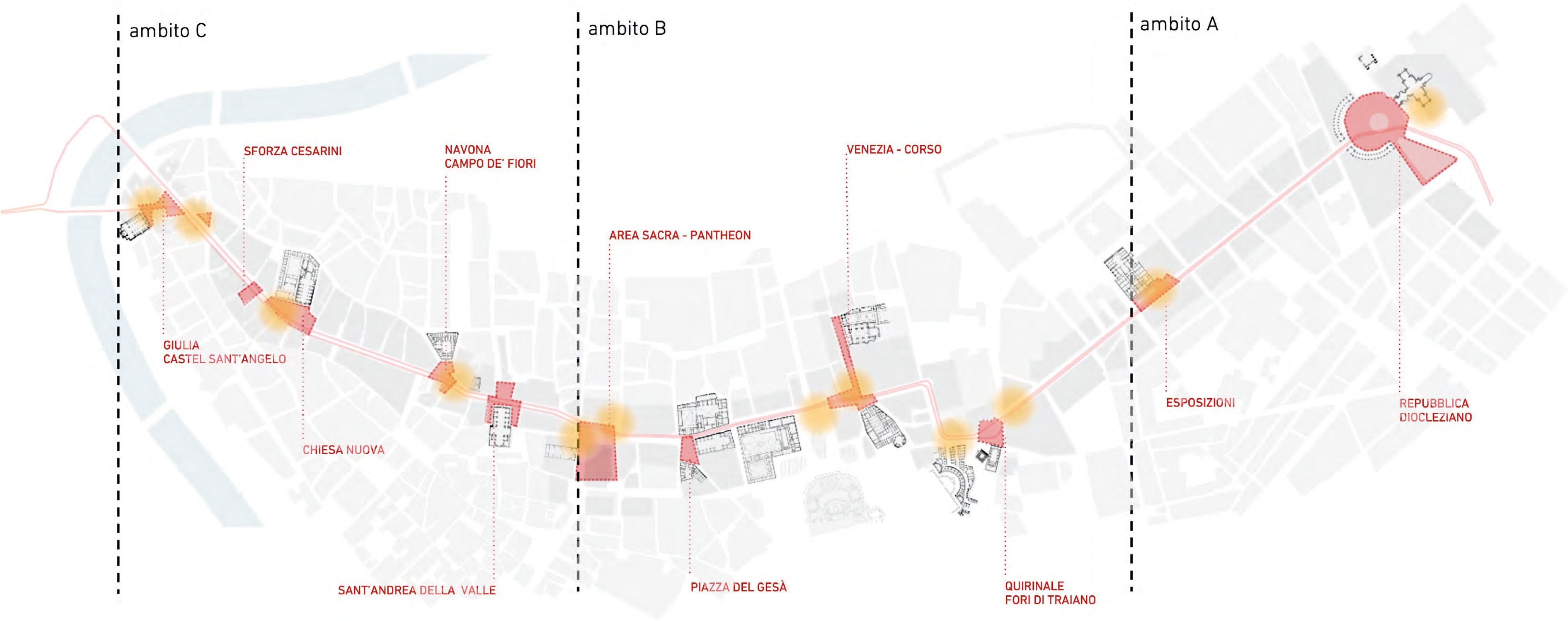
Il risultato è dunque uno strumento pensato per un pubblico ampio, che non necessita né di grandi infrastrutture informatiche né di particolari capacità digitali offrendo una narrazione esperienziale (storytelling) urbano.

Lo storytelling urbano è infatti alla base di una ritrovata interazione tra la città, i suoi servizi e i suoi abitanti. La dimensione digitale svolge un ruolo primario anche nel plasmare l’identità degli spazi e nell’ampliarne la dimensione percettiva: spazi ibridi dove si contaminano i contenuti fisici architettonici con i contenuti multimediali per favorire così una esperienza anche personalizzata ai luoghi e al contempo una loro maggiore facilità di fruizione.

Grazie al sistema “stanze e soglie” il percorso interessato dalla Tranvia supererà la dimensione di “una arteria di transito” ma restituirà alle due principali vie interessate, Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele II, il ruolo di spazio vissuto da cui accedere e scoprire ciò che gli accade dentro e intorno non limitandosi ai luoghi della cultura ma anche a quelli dello shopping e della ristorazione, al momento fortemente penalizzati dalla percorrenza veloce del trasporto sia privato che pubblico delle due strade.

Il sistema di PHYGITAL WAYFINDING inviterà quindi i fruitori della Tranvia a fermarsi in tutte le “stanze”, a viverne la qualità ambientale, a conoscere, attraverso le “soglie” tutti i luoghi che la circondano e dunque a non passare con velocità ma godere l’esperienza e appropriarsi della città di Roma che, come suggerisce il nome del sistema, diventa città che appartiene a tutti.





Estratto dell'area urbana interessata dalla tratta TVA, volto a rappresentare le soglie e l'area di applicazione del wayfinding orizzontale.

Le stanze, le soglie, i Rioni

Come già introdotto, il sistema di PHYGITAL WAYFINDING, a partire dal suo brand “Romae”, si pone l’obiettivo di offrire uno storytelling urbano delle porzioni di città su cui insisterà il tracciato della nuova Tranvia. Lo storytelling, secondo un processo di StoryMap, parte dal contesto fisico degli ambiti/stanze e lo restituisce attraverso mappe interattive.

Le mappe per loro natura sono la rappresentazione di uno specifico luogo che in questo caso, abbiamo visto, per la sua densità di contenuti chiede di essere di volta in volta identificato e poi restituito.

Si è quindi scelto, come elemento di identificazione della porzione di città che accoglie gli ambiti/stanze, i Rioni di Roma. I rioni di Roma rappresentano il primo livello di suddivisione toponomastica della città di Roma e indicano le zone del suo centro storico.

Già nel Settecento, sotto papa Benedetto XIV, una serie di targhe in marmo dalla forma particolare che riportano

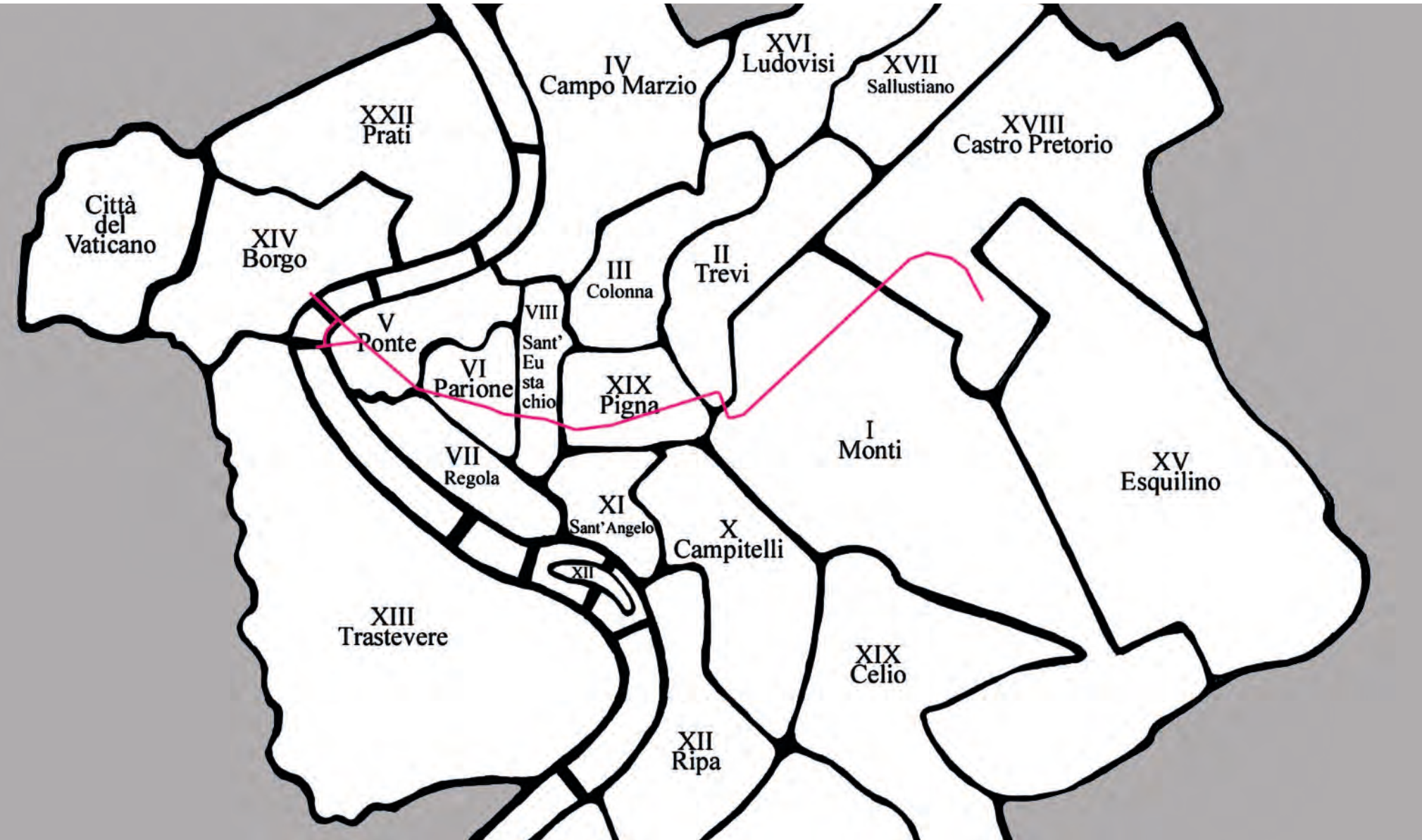
la scritta “Rione” affiancata da un numero, un nome e uno stemma, vengono opportunamente posizionate per indicare i luoghi degli allora 14 Rioni in cui fu riorganizzata la città.

Il percorso della Tranvia attraversa 8 dei Rioni storici di Roma e ognuno degli ambiti/stanze si colloca in uno dei Rioni diventandone così un punto privilegiato di attrattività.

Le soglie, come elemento fisico del sistema di PHYGITAL WAYFINDING, rappresentano le nuove “targhe” e quindi contengono lo stemma del Rione di appartenenza.

Sullo stemma è stata quindi pensata una operazione di restyling proprio per restituire nella continuità storica il carattere aggiornato della targa.

Il restyling, dovrebbe ovviamente estendersi a tutti i Rioni di Roma e diventare un elemento di caratterizzazione identitaria della città per un aggiornato ma al tempo stesso storicamente rispettoso merchandising.



La riscoperta del Rione come elemento identitario e il suo restyling offrono l'opportunità di creare una Brand Identity di tutti i luoghi di interesse culturale e commerciale che insistono in quella porzione di città. Musei, Palazzi Storici, Botteghe Storiche, Teatri, Gallerie, Ristorazione di qualità e identitaria, Mercati all'aperto: sono tutte attività che ottenendo il marchio ufficiale del Rione entrano in un ecosistema di rigenerazione qualificante della città.



Fermate TVA

Einaudi
Nazionale
Nazionale Quirinale
Piazza Venezia Corso
Torre Argentina
San Pantaleo
Vittorio Emanuele Chiesa Nuova
Acciaioli

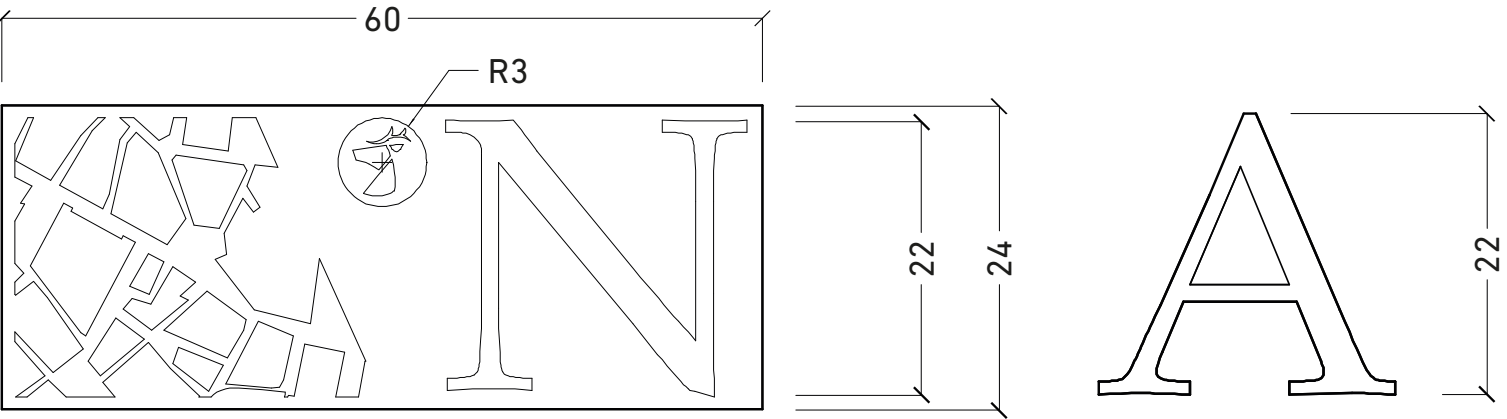
Punti di interesse

Repubblica Diocleziano
Esposizioni
Quirinale Traiano
Venezia Corso
Pantheon Area Sacra
Navona Farnese
Chiesa Nuova
Giulia Sant'Angelo

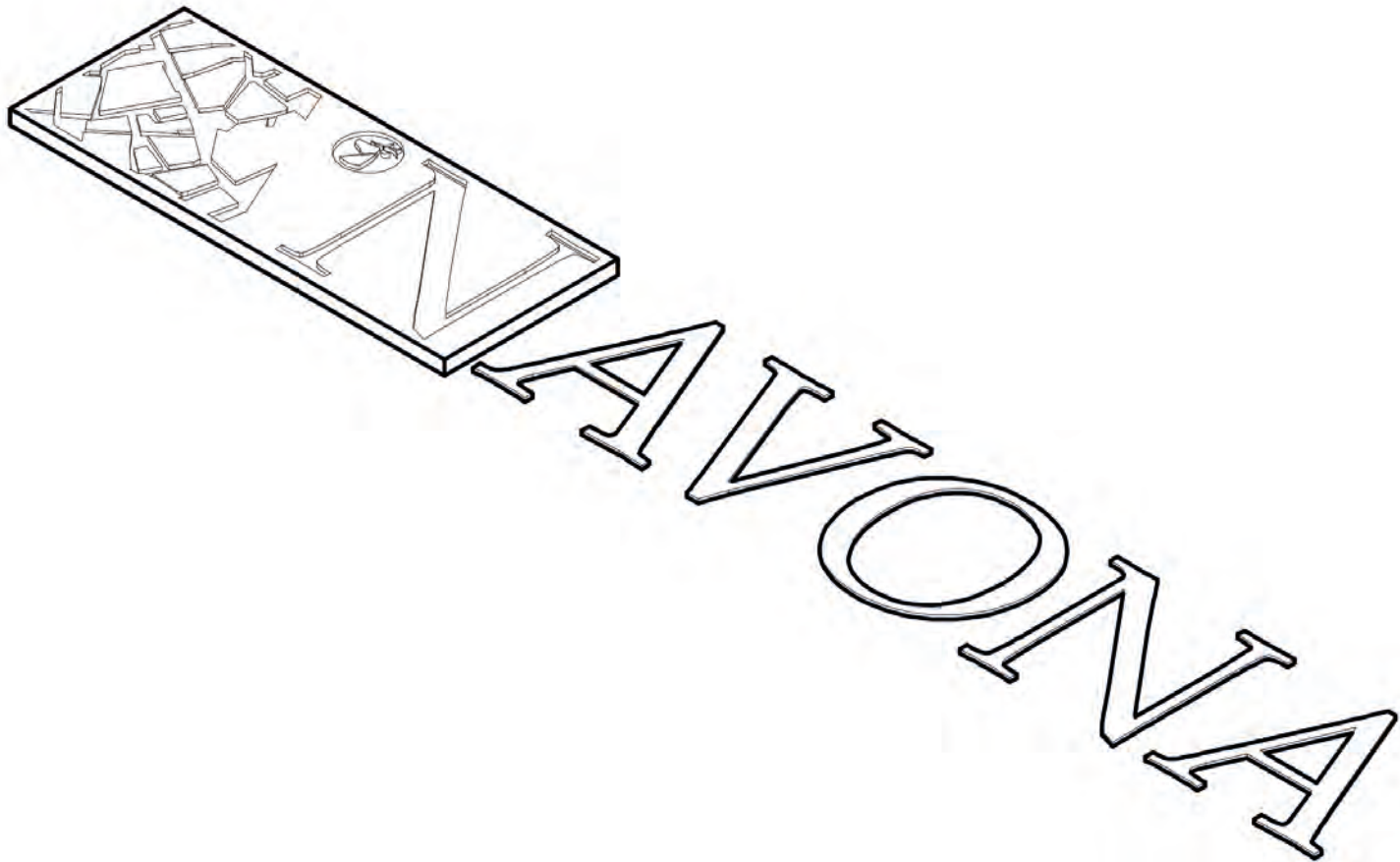
Rione

Castro Pretorio
Monti
Trevi
Colonna
Pigna
Regola
Parione
Ponte

Le stanze, le soglie, i Rioni



Ingombri "mattonella" e carattere mobile



Il momento di inizio di questa esperienza sono le "soglie" che sono sia segni di demarcazione che punto di sosta, di pausa, di riflessione, di conoscenza.

Fisicamente le "soglie" si ricollegano concettualmente al tema della "pietra di inciampo" visivo e mentale, per far fermare a riflettere chi vi passa vicino e ci si imbatte.

Ognuna delle "soglie" è porta d'ingresso per uno degli otto Rioni storici di Roma che la TVA attraversa nel tratto da Einaudi a Acciaioli.

Il sistema di PHYGITAL WAYFINDING è dunque costituito dalla collocazione pavimentale di una "soglia" alla porzione di città "stratificata" che viene introdotta e spiegata al passeggero.

La dimensione fisica si innesta nei diversi ambiti/stanze senza interferenze di linguaggio o cacofonie, restituendo:

- un toponimo differente da quello ufficiale delle fermate ma che richiama un punto di interesse della porzione di città interessata;
- una mappa semplificata del luogo in cui ci si trova che però non ha volontà descrittiva ma simbolica rimandando

poi alla dimensione digitale lo StoryMap;

- lo stemma anch'esso stilizzato del Rione di appartenenza.

La collocazione della soglia è scelta in base al progetto di riqualificazione accogliendo potenzialmente diverse scelte materiche ma mantenendo la sua riconoscibilità.

Da un punto di vista esecutivo la soglia è costituita da:

- una "mattonella" dove ci sono la mappa, lo stemma, il nome del sistema, Romae, e la capolettera del toponimo;
- le lettere che completano il toponimo, immaginate come le classiche iscrizioni di matrice "romana" realizzate appunto in metallo e che si innestavano isolate, come caratteri mobili, sulla superficie in pietra.

Le soglie sono geolocalizzate e rappresentano il punto attrattivo che fornisce all'utente attraverso l'applicazione "Romae" la dimensione di multimediale con tutte le informazioni sulla porzione di città toccata dal percorso della Tranvia.



La scelta del metallo per la soglia è dettata dalle prestazioni tecniche e dalla facilità di realizzazione.

I metalli sono tra i materiali più utilizzati per gli elementi stradali puntuali (tombini, griglie) anche per la capacità di distinguersi visivamente dai materiali pietrosi o cementizi anche solo per effetto della luce naturale diretta.

I metalli utilizzati per le pavimentazioni sono principalmente le leghe: Acciaio, alluminio, bronzo, rame e zinco.

I vantaggi dell'uso dei metalli sono:

- durevolezza;
- esistenza agli agenti atmosferici;
- affidabilità e flessibilità morfologica;
- facile manutenzione.

Inoltre, nella Regione Lazio, insiste una tradizione nella produzione manifatturiera di elementi di arredo urbano in metalli e quindi la scelta rappresenta anche una valorizzazione del patrimonio produttivo locale.

Dimensione mattonella: 30x60cm, sp. 1cm (in superficie 0,5cm); peso 2,2kg (circa)

Dimensione carattere mobile: 22x22cm, sp. 0,5cm; peso 0,5kg (circa).

Materiale: leghe di bronzo.

SANT'ANGELO
GIULIA

CHIESA NUOVA

CAMPO DE FIORI
NAVONA

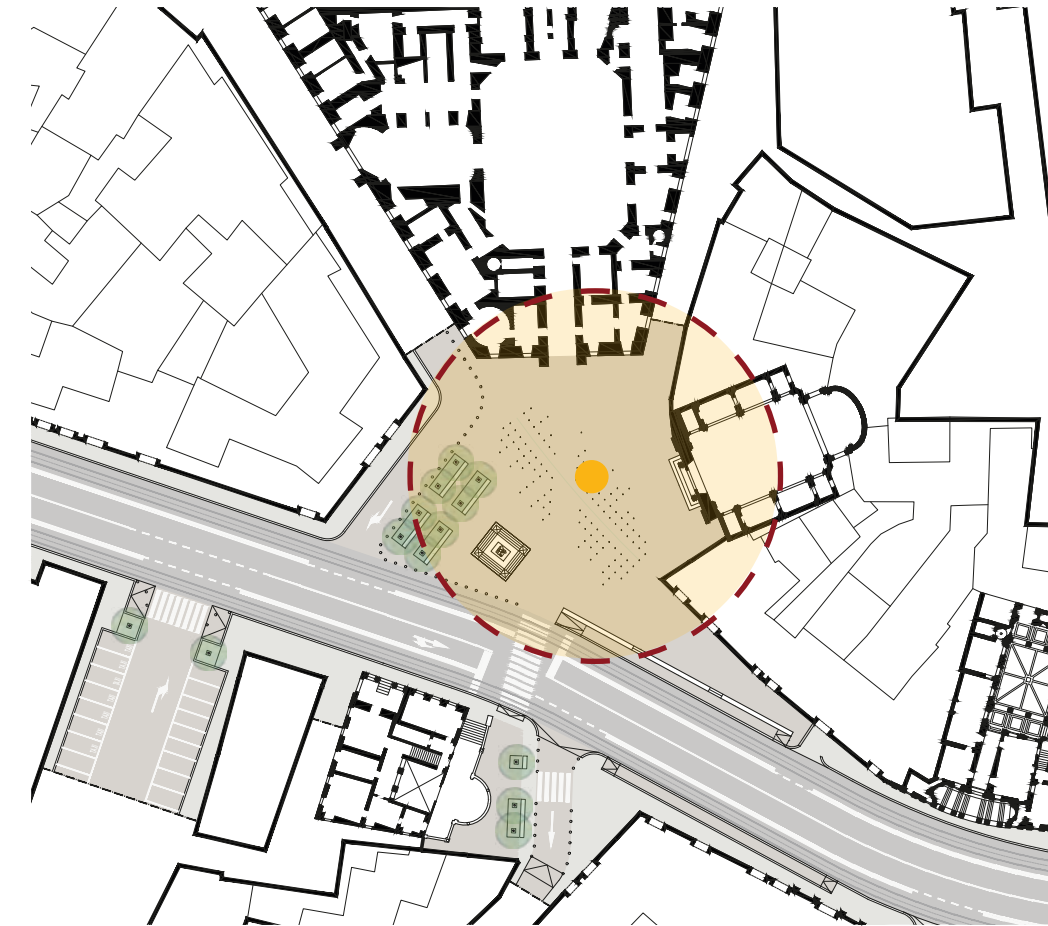
PANTHEON
AREA SACRA

CORSO
PIAZZA VENEZIA

TRAIANO
QUIRINALE

ESPOSIZIONI

REPUBBLICA
DIOCLEZIANO



Nell'immagine viene rappresentato un dettaglio della tratta TVA, nello specifico la stanza dell'area di San Pantaleo che interessa le fermate NAVONA / CAMPO de' FIORI. Sia la "soglia" che la "pietra miliare" sono segni di demarcazione e quindi momento di pausa, di sosta, di riflessione, di conoscenza.

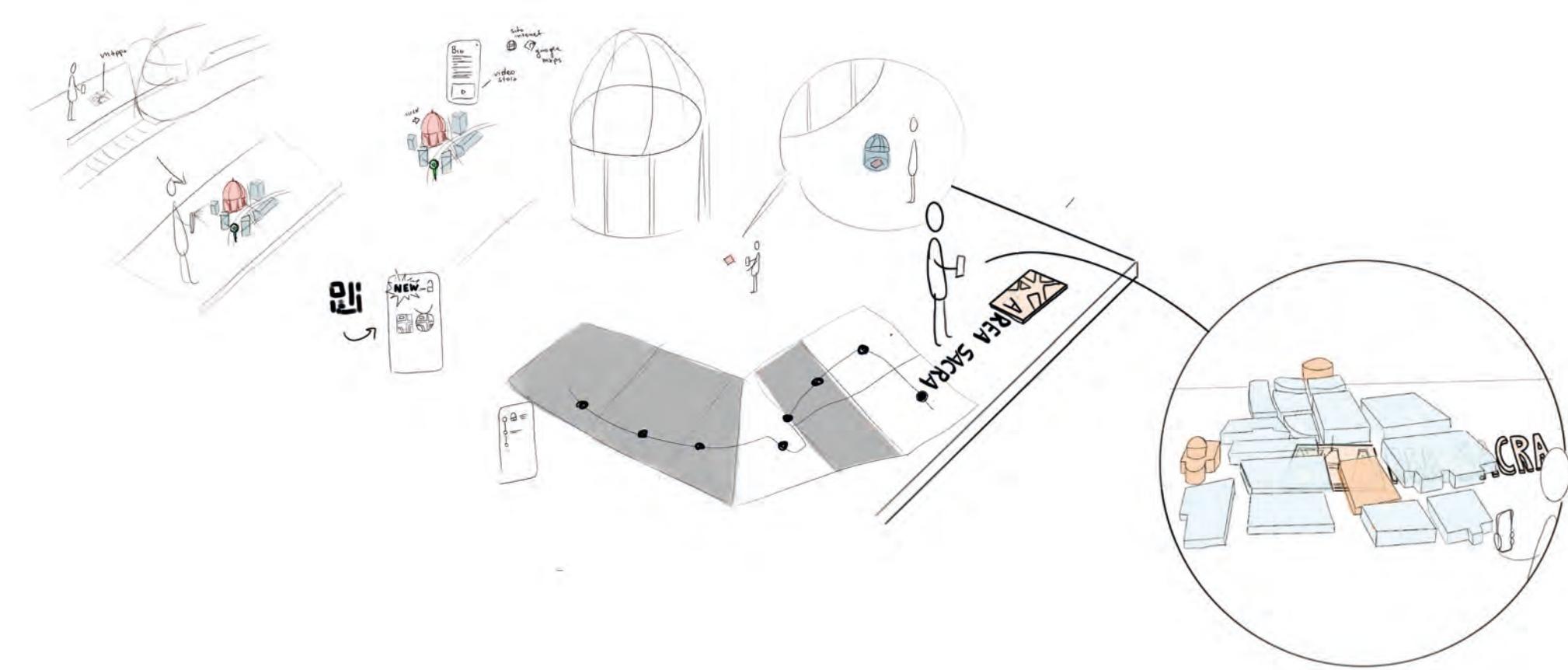
In tal senso si ricollegano concettualmente al tema della "pietra di inciampo", per far fermare a riflettere chi vi passa vicino e ci si imbatte. La dimensione fisica si innesta nei diversi luoghi senza interferenze di linguaggio o cacofonie.

La soglia restituisce una toponomastica differente da quella ufficiale delle fermate ma che richiama la porzione di città interessata e ai suoi punti di interesse, una mappa semplificata del luogo in cui ci si trova e un araldo anch'esso stilizzato del rione.

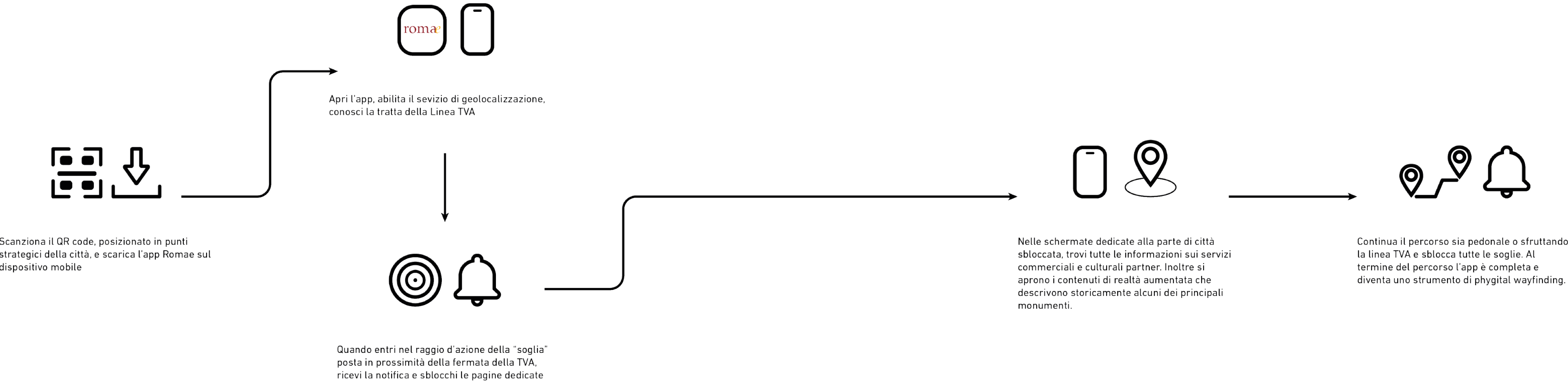
Queste soglie di wayfinding sarattono situate nei pressi della fermata, nell'intorno di 20 metri, ovvero l'approssimazione del GPS di Google per favorire la sincronizzazione con l'applicazione Romae.



Il servizio digitale



USERJOURNEY



Sketch e Illustrazione dell' 'userjourney' di un utente nell' utilizzo dell' applicazione di Romae.

Come detto il sistema di PHYGITAL WAYFINDING si completa con la sua dimensione digitale e multimediale. Un'apposita applicazione (App) è sviluppata per offrire all'utente un multi servizio che non si sovrappone ma raccoglie informazioni sulla città già offerte dai diversi operatori pubblici e privati in una logica di ecosistema. Da un punto di vista infrastrutturale il sistema sfrutta la geolocalizzazione (GPS) associata ad un processo informativo geografico (GIS) senza altri apparati informatici da installare e quindi con nessun impatto manutentivo sulla dimensione fisica. La applicazione, che raccoglie e gestisce la dimensione digitale, è anch'essa pensata con il minimo impatto sia sull'utente che sul gestore. Infatti, per prima cosa non richiede all'utente nessuna informazione di carattere personale (log-in) per essere attivata ma solo la sua installazione sul proprio dispositivo mobile e chiederà solo di poter inviare notifiche che sono appunto il sistema di comunicazione tra l'applicazione e l'utente. L'applicazione lavorerà in background e quando l'utente, sia se sta utilizzando la Tramvia o sta percorrendo a piedi la zona si avvicinerà alla soglia (con un margine di vicinanza opportunamente calcolato), questa gli invierà una notifica e sbloccherà le informazioni su quella porzione di città.

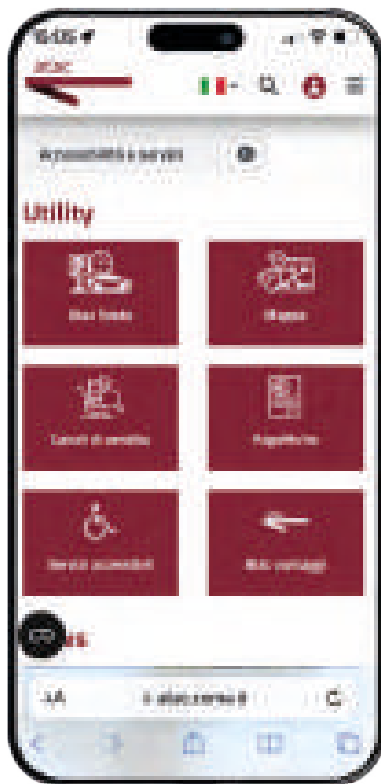
Le informazioni riguarderanno:

- indicazioni sui luoghi di interesse culturale e commerciali basati su Google Map;
- schermate interattive sulle piante stratificate della Roma Imperiale, Papalina, moderna/contemporanea;
- augmented reality sui monumenti spariti o su luoghi storici;
- indicazioni sul tracciato completo della tramvia e localizzazione dello specifico luogo.

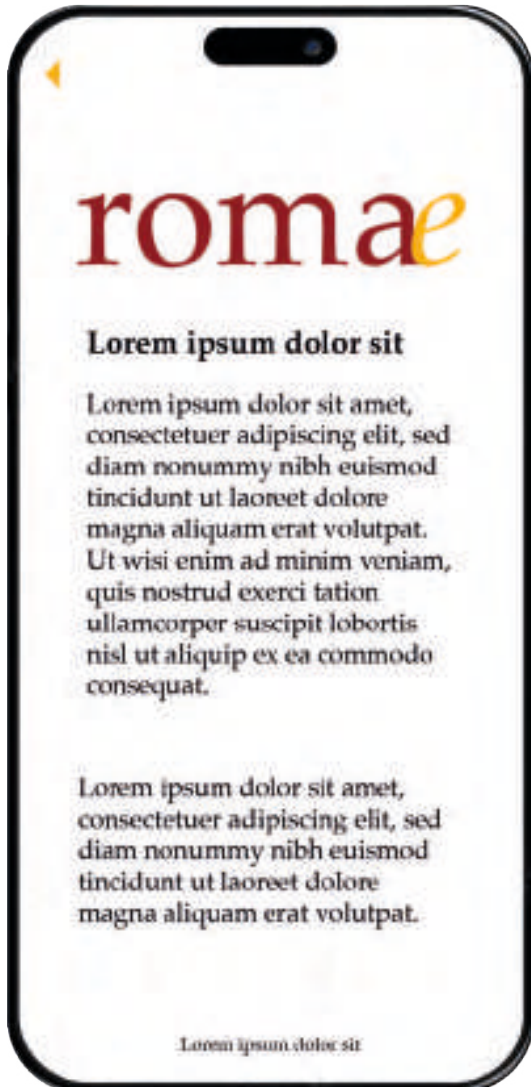
Il sistema è dunque pensato per offrire un miglioramento ai diversi stakeholder:

- agli utenti finali, cittadini e turisti, la consapevolezza culturale e storica della città di Roma riportando l'esperienza urbana alla sua corretta dimensione di esplorazione e conoscenza;
- agli operatori commerciali, la opportunità di promuovere i propri servizi all'interno di un ecosistema valorizzante e connesso con la dimensione esperienziale della città;
- ai soggetti gestori, Municipalità e Aziende Municipalizzate, la semplificazione dei propri interventi raccogliendo in un servizio aggregatore quelli già in essere senza particolare aggravio economico e di risorse.

Il Servizio Digitale



Pagina sito ATAC su Linea TVA



Pagina su Informaizoni tecniche



Home Page

Logo del sistema

Pulsate d’inizio della esperienza di wayfinding

Pulsante per il link al sito ATAC con descrizione percorso Linea TVA

Pulsante per Informazioni tecniche sull'applicazione



Pagina indice del wayfinding con sblocco delle soglie



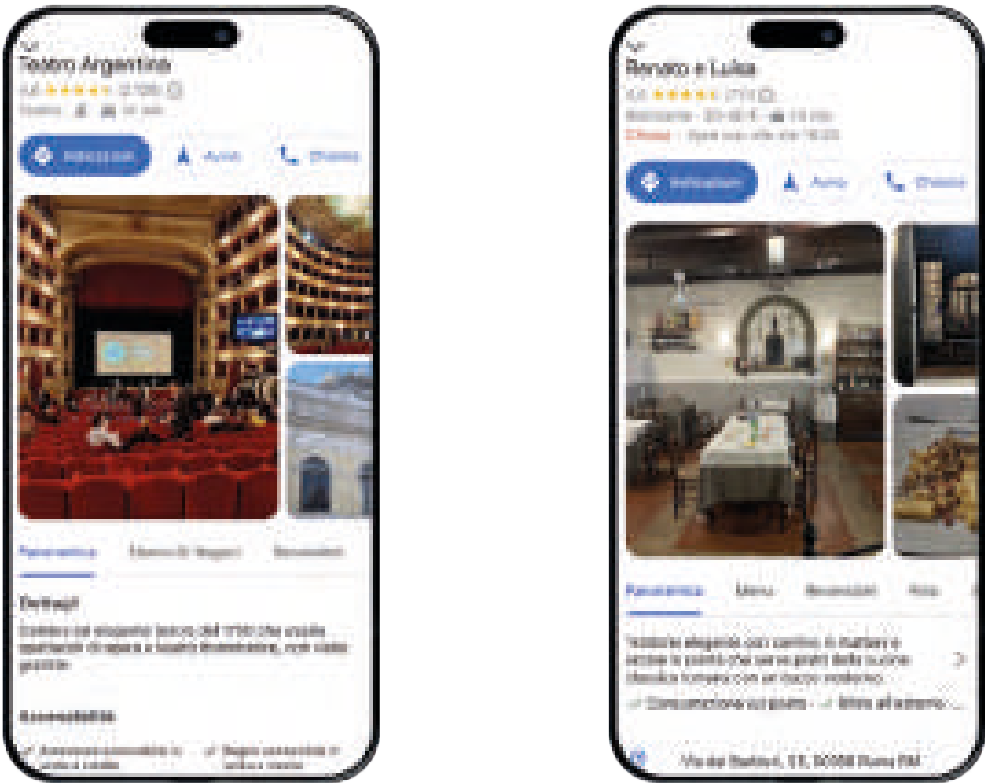
Pagina indice del wayfinding con sblocco delle soglie



Notifica applicazione su homepage

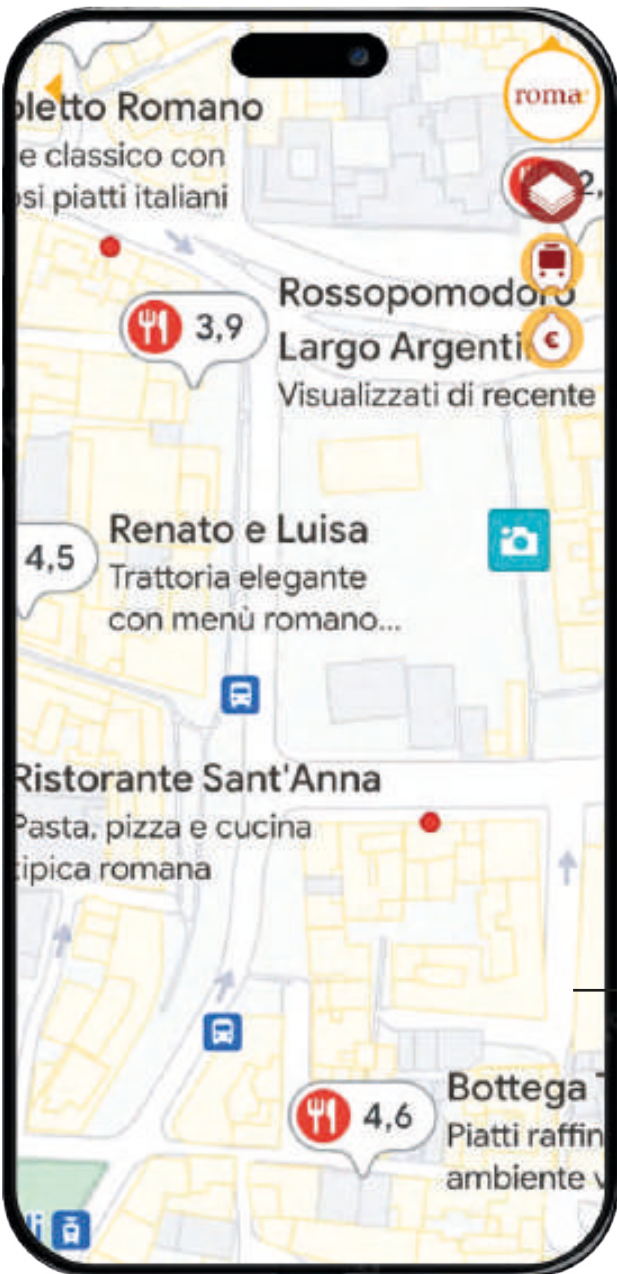
Notifica applicazione

Il Servizio Digitale



Pagine dedicate ai singoli servizi commerciali e culturali

Pagina con servizi commerciali e culturali evidenziati



Pagina principale di esplorazione dell'ambito sbloccato

- Pulsante di ritorno a Home Page
- Pulsante per link a Mappe storiche
- Pulsante per link a Pagina ATAC su percorso TVA
- Pulsante menu per servizi commerciali

Mappa informativa (Google Maps)

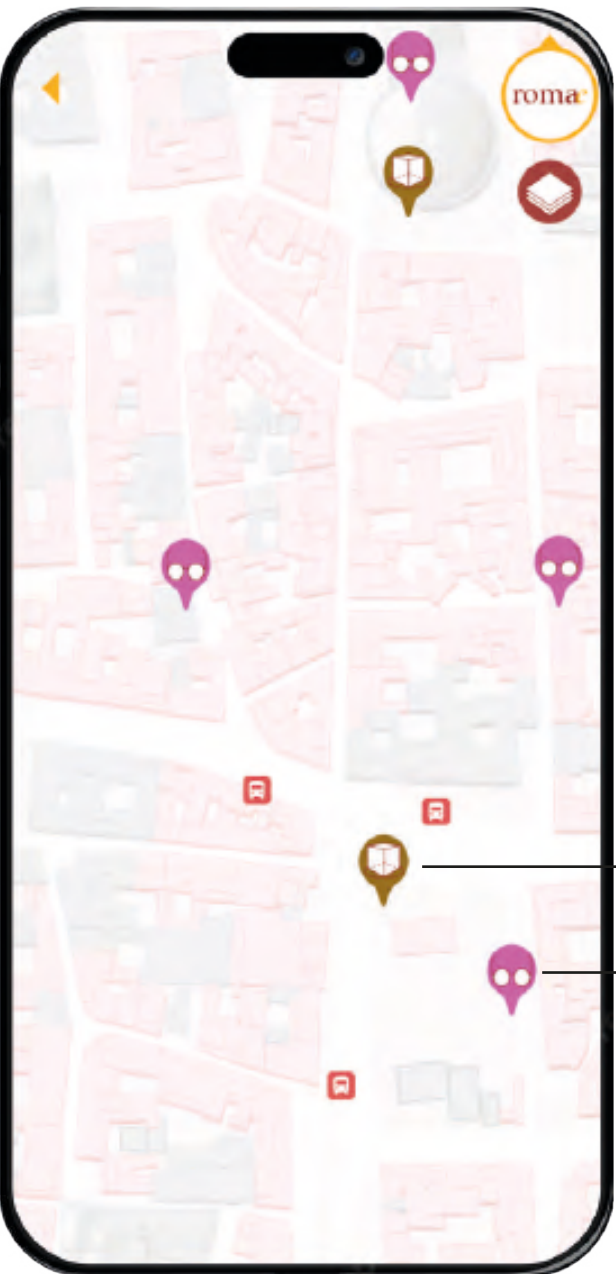
Realtà Aumentata



Pagina con Mappa del Lanciani



Pagina con Mappa del Nolli



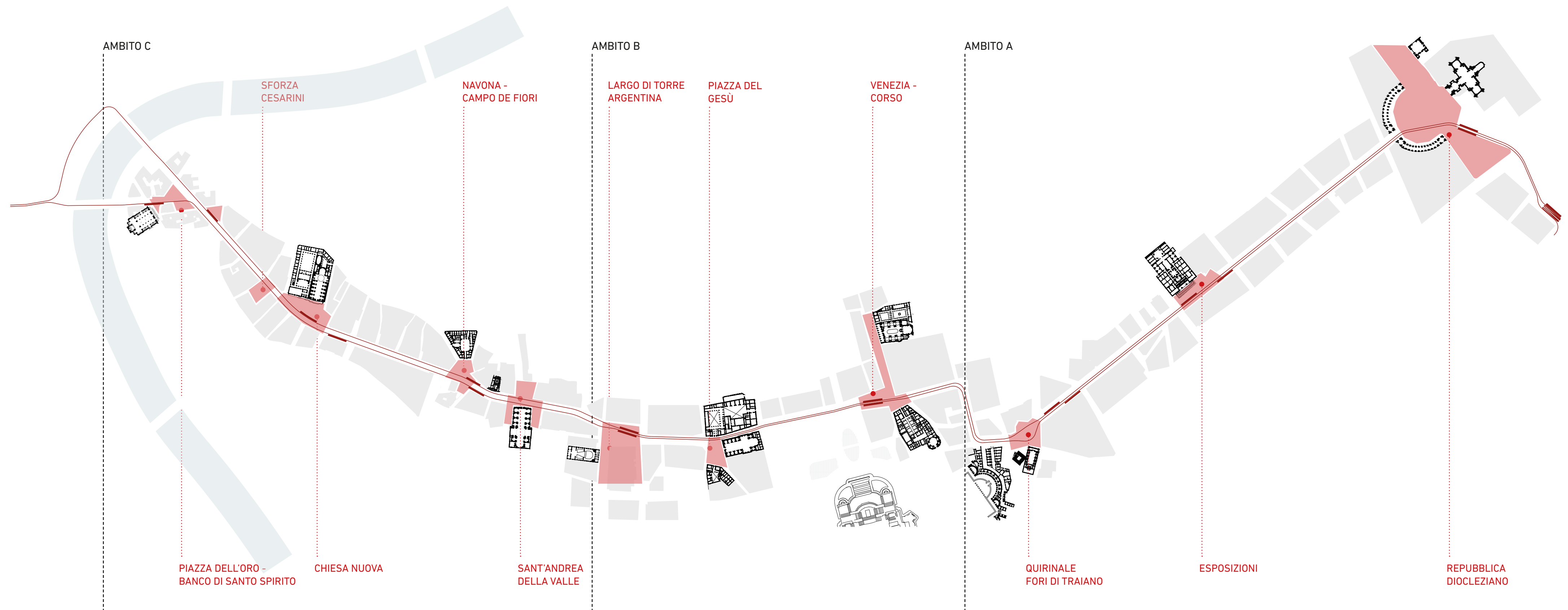
Pagina con Mappa attuale

- Pulsante di ritorno a Home Page
- Pulsante per link a Mappe storiche

Link a realtà aumentata

Link pagina info storiche

Le piazze - gli ambiti e le stazioni



Repubblica - Diocleziano

Orazio Carpenzano
Fabio Balducci
Lorenzo Casavecchia
Alessandro Coppola
Andrea Parisella



Piazza della Repubblica, situata a poche centinaia di metri dalla stazione Termini, è un nucleo fondamentale della città di Roma. Denominata fino al 1953 Piazza dell'Esedra per l'antico emiciclo delle Terme di Diocleziano, la distesa monumentale definita dai palazzi ottocenteschi progettati dall'architetto Gaetano Koch, segna il punto d'inizio di Via Nazionale.

La piazza ospita importanti luoghi di interesse, come la Basilica di Santa Maria degli Angeli e dei Martiri, un'opera di Michelangelo Buonarroti ricavata da un'ala delle antiche terme romane, e l'Aula Ottagonale delle Terme di Diocleziano che, insieme a Palazzo Massimo alle Terme, fanno parte delle quattro sedi del Museo Nazionale Romano. Al centro della piazza si erge la Fontana delle Naiadi, mentre nel giardino lungo Via delle Terme di Diocleziano si trova l'Obelisco di Dogali.

L'intervento di riqualificazione urbana di Piazza dei Cinquecento, curato dal team composto da TVK SARL, IT'S srl, ARTELIA Italia spa, NET Engineering spa, Michela Rustici e Latitude Platform for Urban Research and Design rappresenta senza dubbio la più significativa trasformazione prevista nelle aree più prossime a piazza della Repubblica.

Il progetto per Piazza della Repubblica si propone di valorizzare le diverse caratteristiche storiche del sito, focalizzandosi su scelte precise riguardanti l'assetto morfologico caratterizzato da un'accessibilità pedonale frammentata, dove le superfici stradali prevalgono sullo spazio pubblico. L'obiettivo è mantenere l'immagine della piazza in sintonia con l'inserimento della tranvia Termini Vaticano Aurelio, cercando di preservare la distribuzione spaziale di ogni elemento di valore e introducendo un nuovo elemento rappresentato dal nuovo sagrato realizzato con una pavimentazione in mattoni posti in opera a coltello e due filari di cipressi di fronte alla Basilica di Michelangelo.

Inoltre, il nuovo disegno del giardino estende il verde all'interno dell'emiciclo della piazza, preservando due spazi per il passaggio dei veicoli destinati al rifornimento dei locali commerciali e dell'Hotel che affacciano sul colonnato della piazza.

La composizione delle 'gocce' verdi si sviluppa intorno alle strutture preesistenti creando, più che un reticolo di percorsi, dei legami ottici tra i singoli luoghi architettonici della piazza: la riorganizzazione dei banchi del mercato dei libri segue una curvatura che collega il

Palazzo Massimo alla Basilica di Michelangelo. Nessun altro elemento interno al giardino è stata modificato.

Gli spazi tra le zolle si ampliano per definire aree funzionali per le preesistenze e si legano con le strutture circostanti, come per l'edificio su Via delle Terme di Diocleziano di fronte al giardino: il suolo qui è pedonale e ogni piccolo vuoto tra il verde, oltre a rinforzare la simmetria del palazzo, definisce un passaggio per i veicoli che forniscono i negozi al piano terra.

L'attuale area di parcheggio di fronte all'Aula Ottagonale è stata inserita in un sistema lineare che termina con un'area taxi. Questa scelta ha permesso di creare un ampio marciapiede che ristabilisce una connessione tra gli edifici che delimitano parte del perimetro delle Terme e interrotto solo da via Cernaia che è necessario mantenere, poiché non è possibile spostare sulla sola via Parigi un traffico veicolare intenso e continuo. Dal monumento bronzeo della Caravella, una fila di alberi percorre i margini del sistema pedonale infittendosi verso il nuovo giardino e legandosi al futuro sistema alberato previsto su Piazza dei Cinquecento.

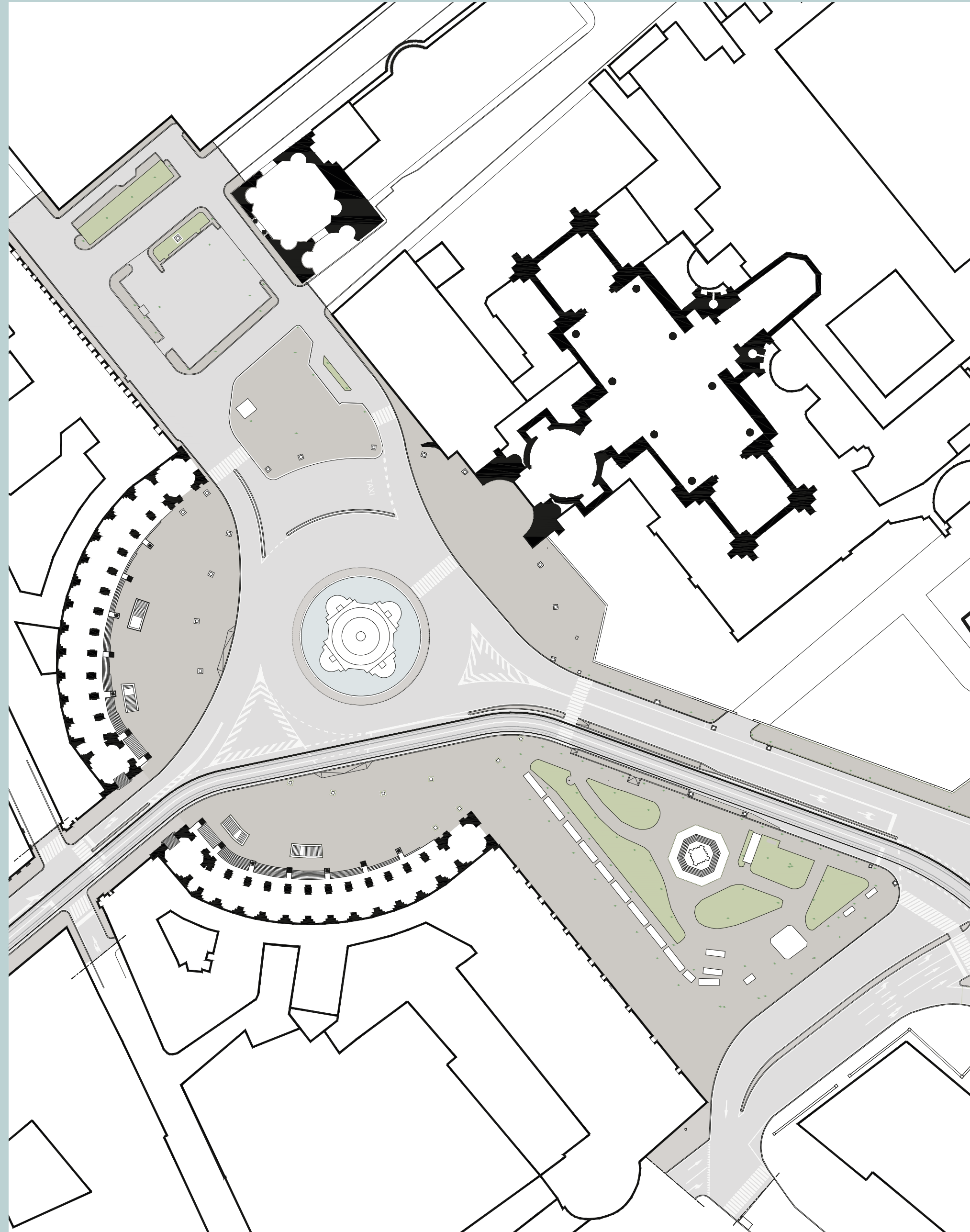
La distribuzione dei dissuasori e degli standardi è rimasta invariata.

La sostituzione della pavimentazione in pietra del giardino con il sanpietrino ha ridotto al minimo la differenza di suolo tra pedonale e carrabile.

In conclusione, l'intervento di riqualificazione di Piazza della Repubblica mira a preservare l'identità storica della Piazza introducendo nuovi elementi quali:

- il sagrato di Santa Maria degli Angeli e dei Martiri;
- il rinnovato giardino su via delle Terme di Diocleziano, completamente interdetto alla mobilità carrabile dal progetto;
- la creazione di spazi pedonali più ampi.

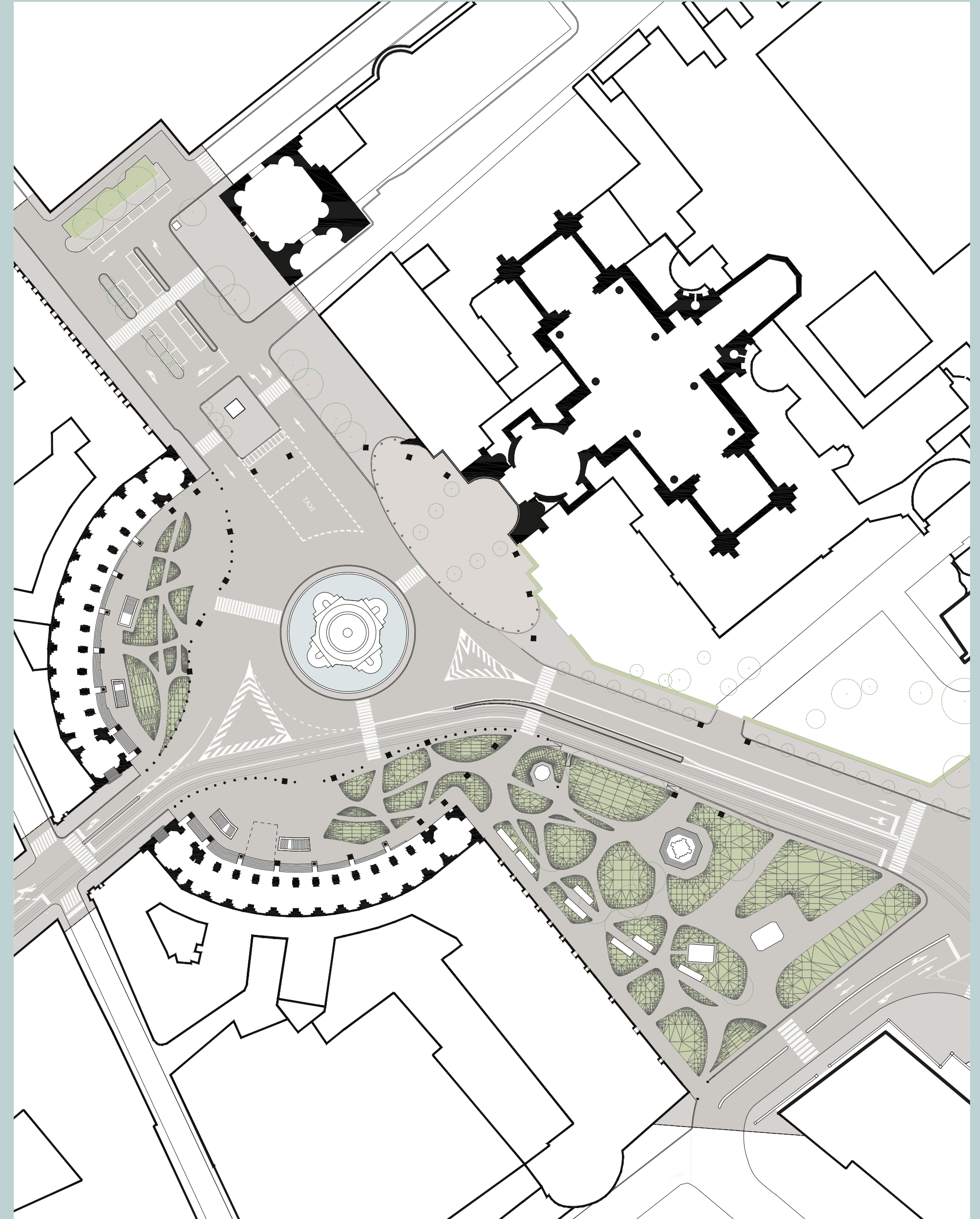
Tali elementi favoriscono una migliore fruizione del sito, e garantiscono una connessione armoniosa tra i diversi edifici creando una nuova oasi verde per i residenti e i visitatori di Roma.



0 50 m

Stato di fatto

- aree carrabili
- aree pedonali
- aree verdi
- acqua
- alberature

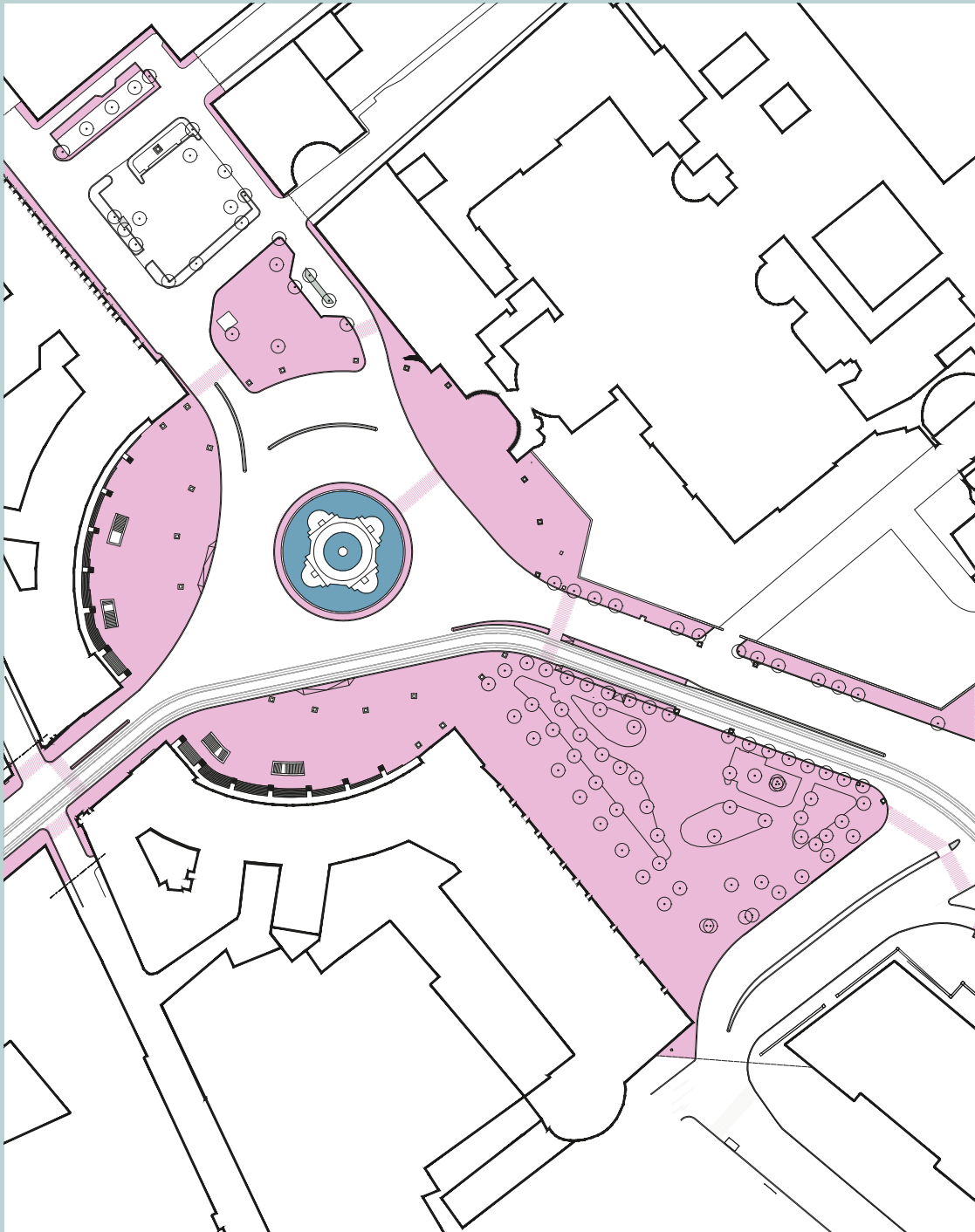


Progetto

0 50 m

- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- aree verdi
- acqua
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



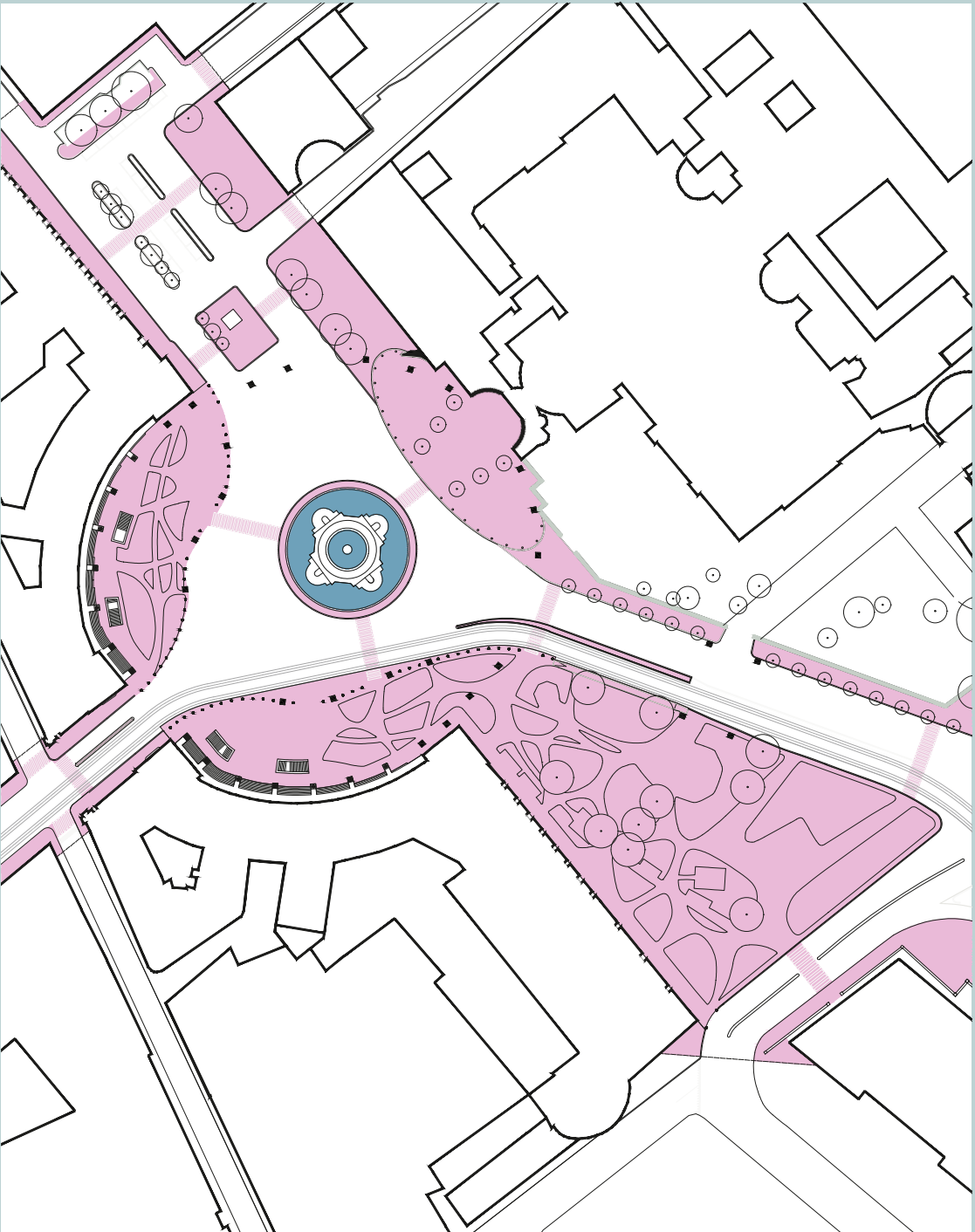
spazi pedonali
alberature
acqua

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi

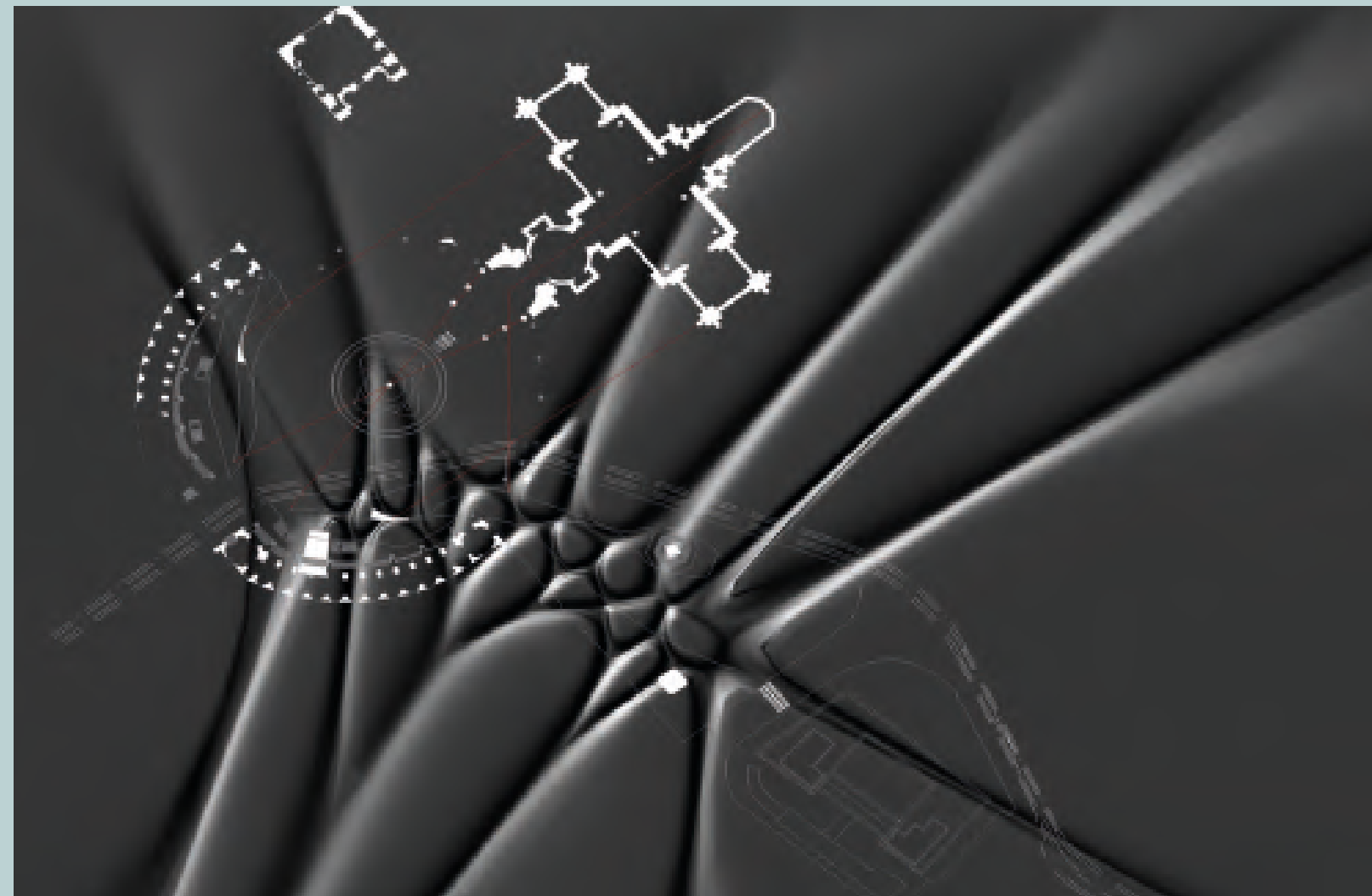


spazi pedonali
sedute
alberature
acqua

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi





Esposizioni

Fabio Di Carlo
Wei Chen
Maria Chiara Libreri
Liyang Wang



Il Palazzo Esposizioni e la sua scalinata di accesso rappresentano un'importante permanenza dell'immagine del centro di Roma.

Dal punto di vista del paesaggio urbano e dello spazio pubblico, le foto d'epoca mostrano una sistemazione originaria dello spazio antistante che appare prima molto popolato di persone e carrozze, per poi essere progressivamente sempre più assediato dalla veicolarità pubblica e privata.

Lì si interrompeva la continuità delle quinte edificate e dell'esile allineamento arboreo di via Nazionale, per dar spazio alla monumentalità della facciata e della scalinata, ma con uno spazio che in realtà, oggi come allora, risulta privo del necessario spazio di respiro, con un marciapiede non abbastanza ampio per raccogliere bene l'afflusso di visitatori e turisti, dei passanti, delle persone in attesa degli autobus.

Inoltre, Palazzo e scalinata si trovano sul versante più soleggiato della strada, in un tratto privo di ombre portate da edifici. Alcune foto mostrano degli allestimenti vegetali temporanei, che cercano di mitigare e interrompere la continuità del manto di travertino.

L'opportunità di ridurre la sezione carrabile della strada e recuperare questo spazio all'uso pedonale permette di ragionare sia su una consistente introduzione di alberature, nonché sul disegno di un nuovo spazio pubblico, che faciliti la sosta delle persone e che crei una condizione intermedia tra il monumentalismo dell'edificio e la strada stessa.

Il marciapiede diviene uno spazio pubblico contemporaneo, il *parvis* del Palazzo delle Esposizioni, composto di pochi elementi che dialogano con l'edificio senza entrare in contatto diretto né introdurre delle modificazioni. La scalinata può continuare a svolgere le sue funzioni, inclusa la possibilità di allestimenti espositivi ma è il modo di accedervi che cambia, con uno spazio maggiore e in maniera filtrata.

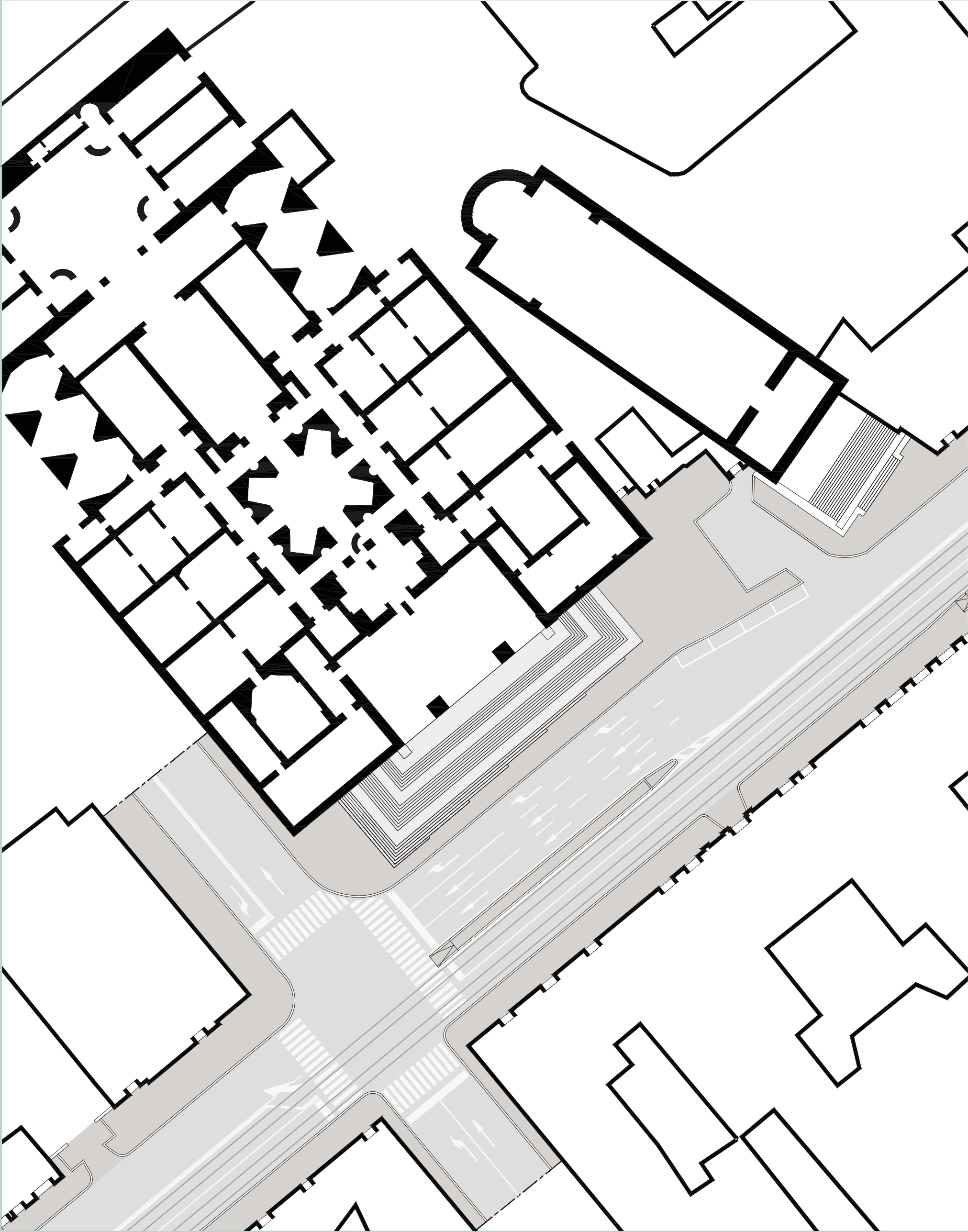
Gli elementi sono un bosco diradato su tutta la superficie attorno alla scalinata, una nuova pavimentazione bicroma, una piccola superficie d'acqua, alcune sedute.

Senza voler necessariamente far ricorso alle categorie più ampie della forestazione urbana, come è noto il ricorso esteso a sistemi arborei in ambiente urbano rappresenta una necessità rispetto ai fenomeni ambientali globali in corso. La riduzione di emissioni, la cattura della CO2, la riduzione dei fenomeni di isola di calore, rappresentano solo una parte degli obiettivi oggi condivisi a scala globale. In questo senso la trasformazione di molti spazi in piazze boscate è sempre più diffusa, come anche il ricorso a strutture arboree come forma di organizzazione spaziale dell'accesso a importanti istituzioni urbane.

In questo caso si propone la forma di un 'bosco lineare', una fascia di alberature autoctone di seconda e terza grandezza, che include gli aceri (*Acer campestre* e *Acer monspessulanum*), il frassino meridionale (*Fraxinus angustifolia*), e due esemplari di *Pawlonia tomentosa* agli estremi del sistema.

L'idea per la pavimentazione è di mediare il tono più scuro del basalto verso il travertino attraverso una sfumatura discontinua tra i due materiali. Il piano progressivamente si 'raffredda', anche per l'ombra degli alberi, e la monumentalità dei grandi blocchi di travertino della scalinata di Pio Piacentini lascia il passo a una scelta meno aulica e più sostenibile, fatta di tagli minuti delle lastre, con lunghezze 'a correre', più economiche e resistenti. Sarà verificata l'opportunità di effettuare la posa su letto di sabbia, per ridurre l'afflusso d'acqua nei sistemi di drenaggio e contribuire ulteriormente al contenimento della temperatura.

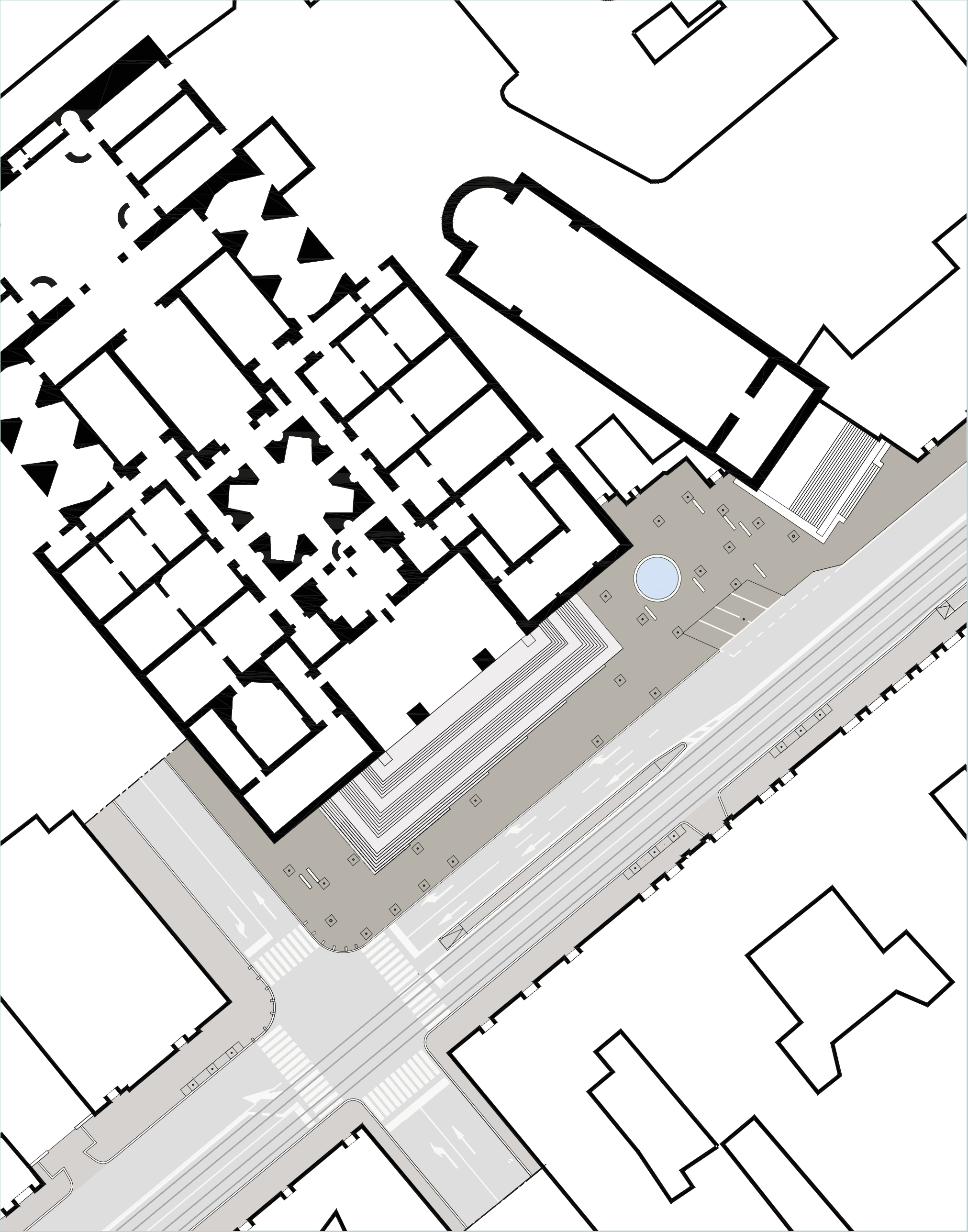
La pavimentazione dà forma e materia anche ad alcuni gruppi di sedute lineari sotto gli alberi, creando piccoli salotti di sosta. Tra questi c'è infine un piccolo specchio d'acqua, circolare, con una panca metallica, che riflette le chiome degli alberi e scorci insoliti della facciata del Palazzo.



0 20 m

Stato di fatto

- aree carrabili
- aree pedonali
- alberature



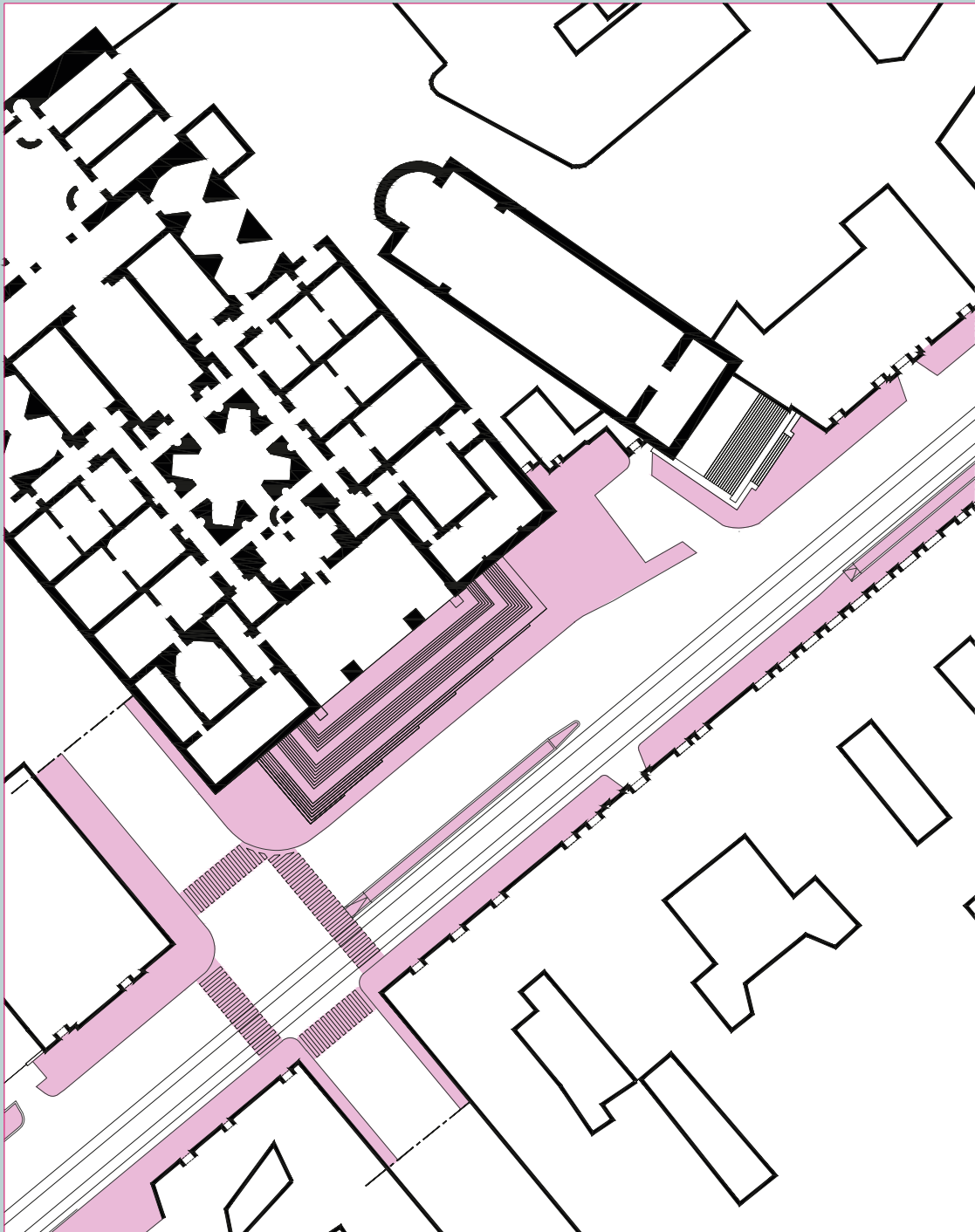
Progetto

0 20 m

- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- basalto e travertino
- aree verdi
- acqua
- alberature

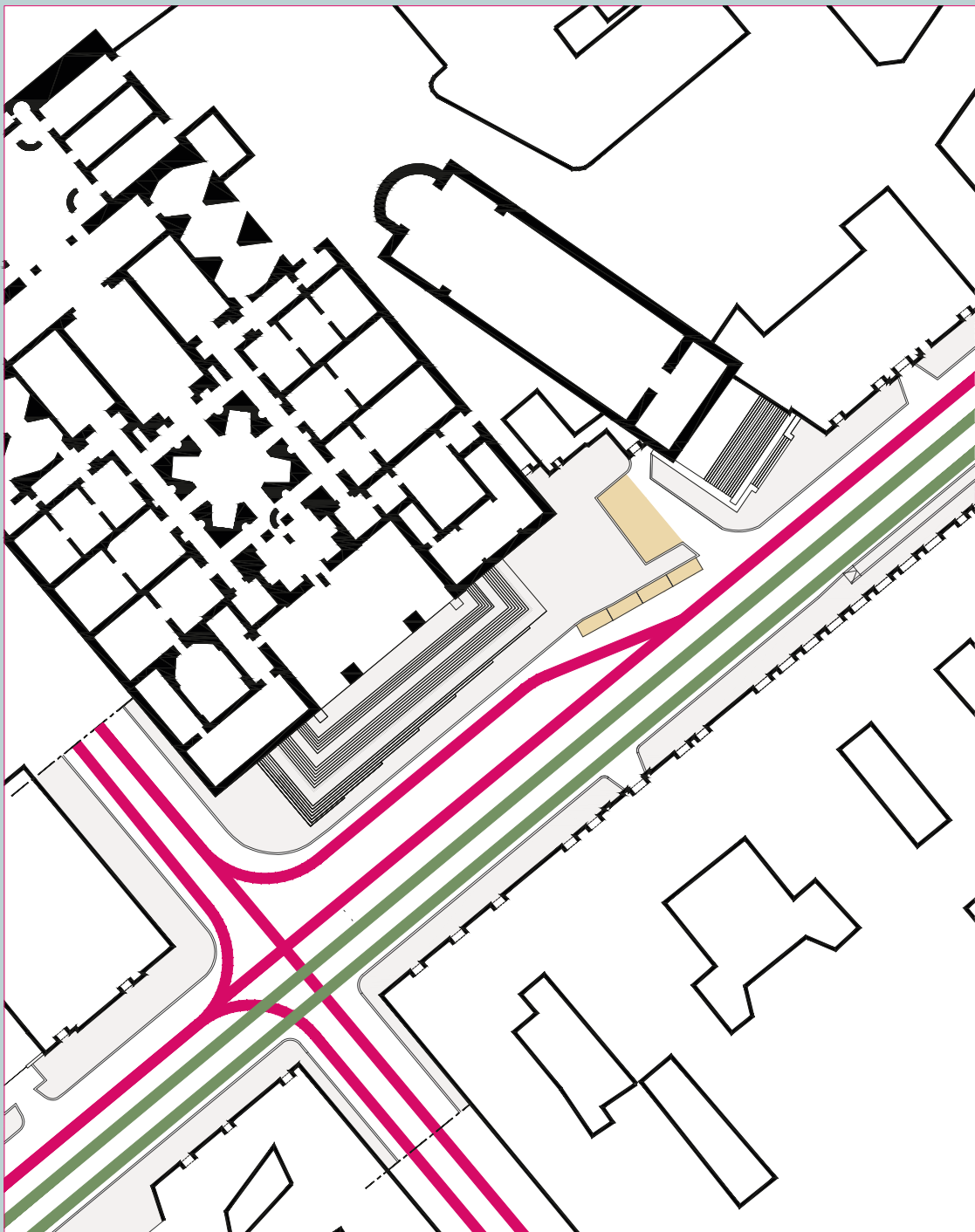
spazio pubblico
natura | acqua | usi

spazi pedonali
alberature



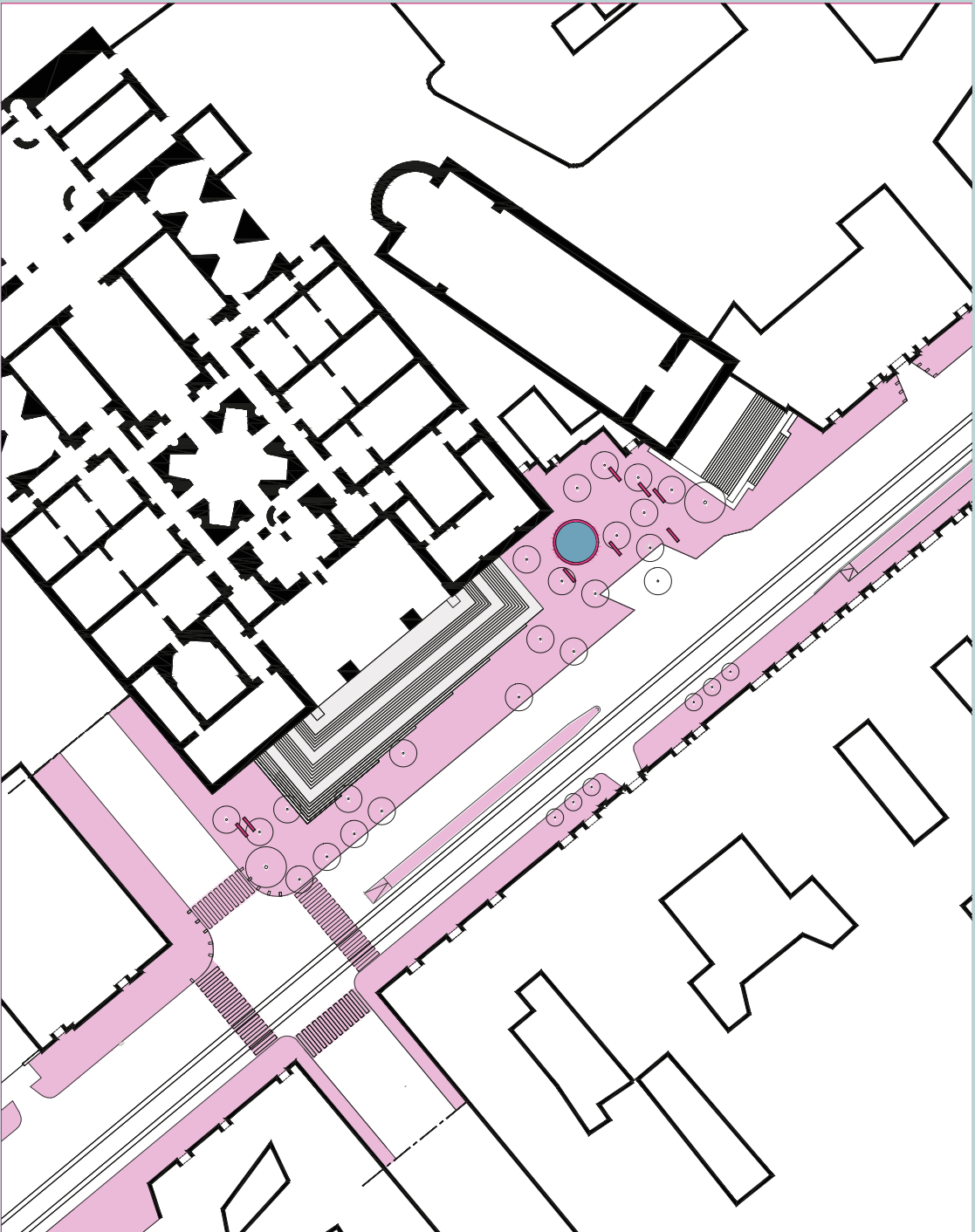
mobilità
percorrenze | sosta

viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi



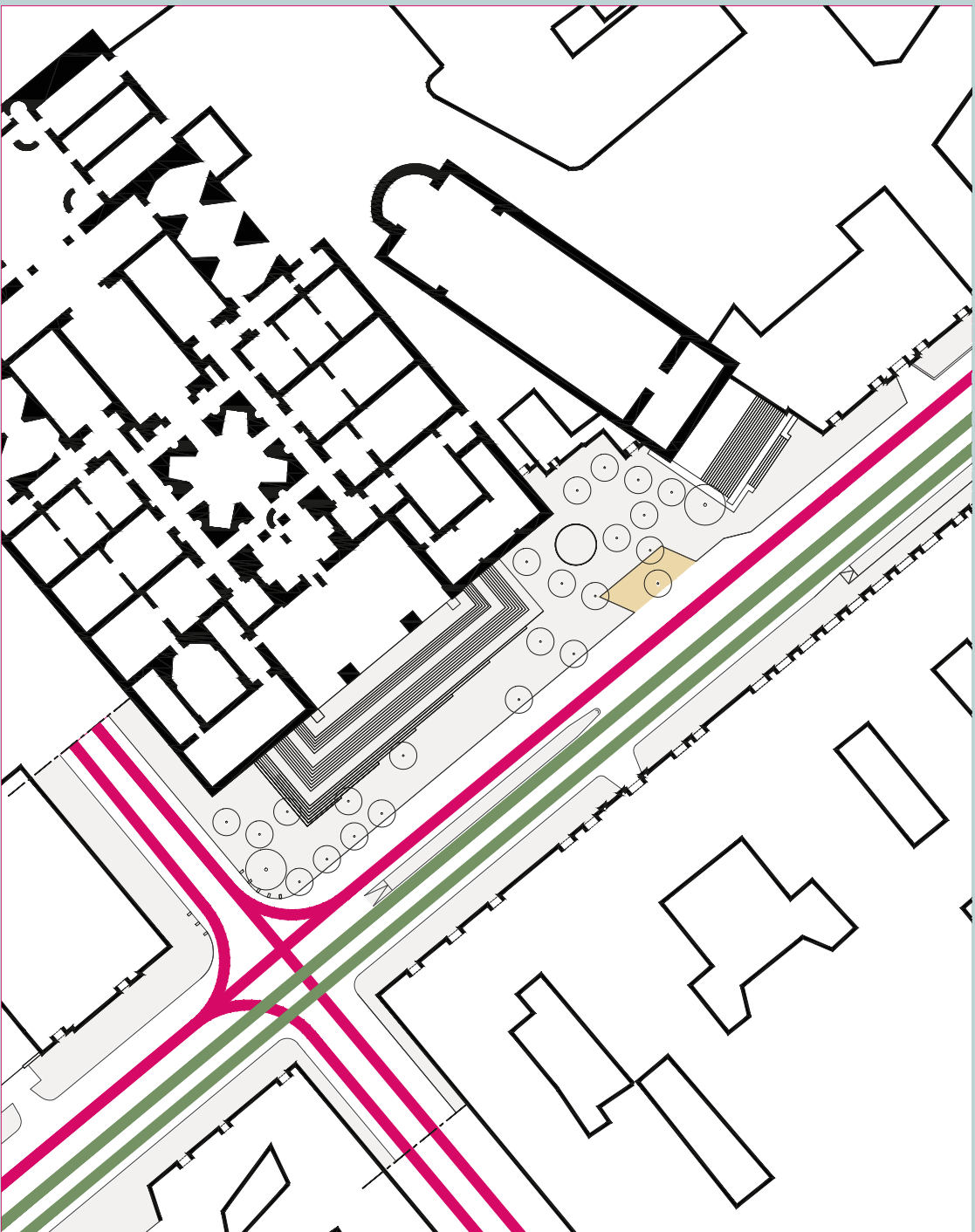
spazio pubblico
natura | acqua | usi

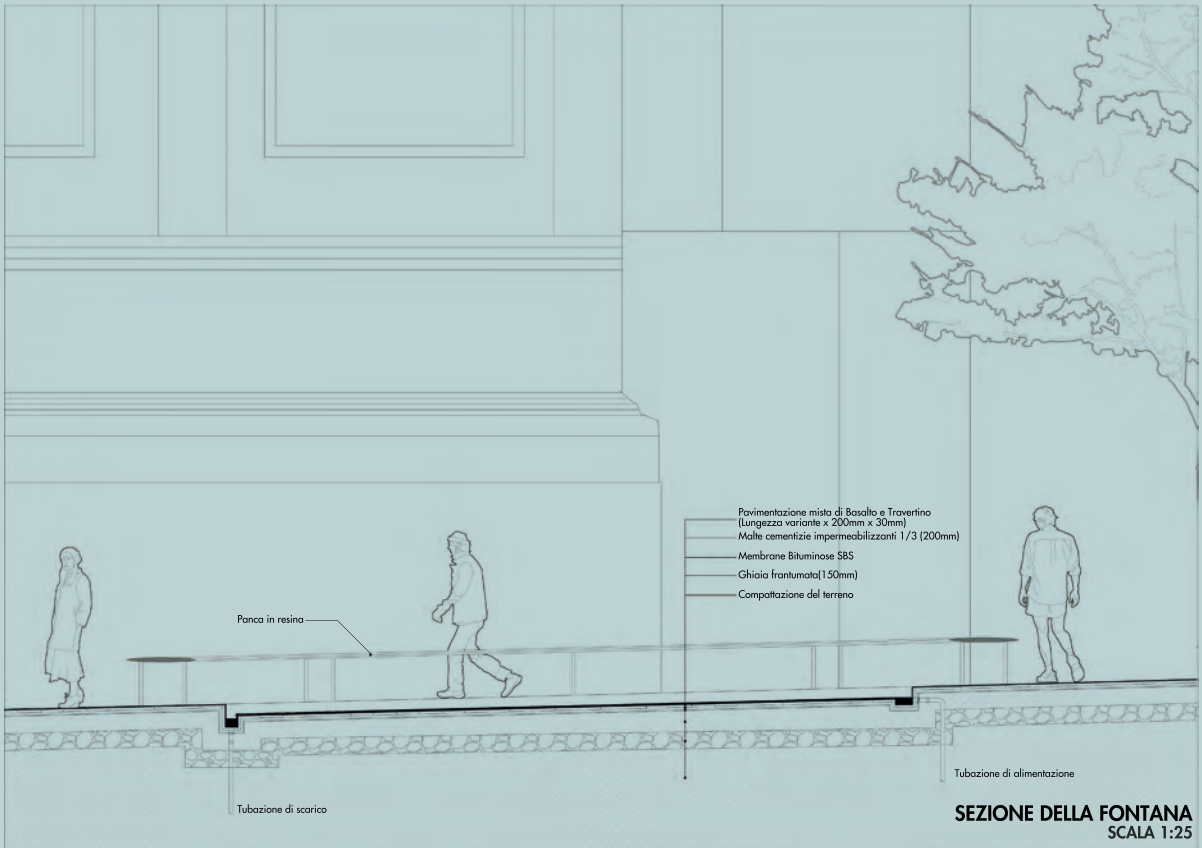
spazi pedonali
sedute
alberature
acqua



mobilità
percorrenze | sosta

viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi







Quirinale - Mercati di Traiano

Fabio Di Carlo
Wei Chen
Maria Chiara Libreri
Liyang Wang



Largo Magnanapoli è sempre stato uno snodo complesso.

Un luogo compresso tra Villa Aldobrandini, i Mercati di Traiano e Palazzo Antonelli, con un tragitto viario che ha trovato spazio con il sacrificio di palazzi, di giardini e di vigneti. Ma comunque rappresenta un elemento consolidato nell'immaginario condiviso come luogo di passaggio, dove la città ottocentesca 'rotola' verso Piazza Venezia ed entra in contatto, anche percettivo, con tessuti urbani e spazi diversi, come il Rione Monti e i Mercati di Traiano, con la vista fino a Piazza Venezia, ma anche verso il Quirinale e via XX Settembre.

Su questo spazio insistono quindi importanti elementi, che ne fanno molto più di un crocevia e lo trasformano in un luogo di intersezioni di storie.

Durante lo smantellamento del giardino Antonelli, il Lanciani rinviene un arco di camera balistica ed un breve tratto di muro in opera quadrata di tufo granulare grigio delle mura serviane, che oggi sono parte della rotondina. La Torre delle Milizie, che era parte di un fortilizio eretto sul basamento di una torre di guardia delle Mura Serviane, è tra le più antiche torri di Roma sopravvissute, e insiste su Largo Magnanapoli assieme alla Chiesa di Santa Caterina, del XVII secolo. Palazzo Antonelli, costruito nel Settecento su un'area occupata precedentemente da alcune case e da un terreno coltivato a vigna. Villa Aldobrandini, di impianto cinquecentesco, che in seguito ai lavori di Via Nazionale subì la drastica riduzione delle estese proprietà della villa e una riscrittura linguistica in chiave paesaggistica dell'organizzazione del suo giardino. Oggi la villa si presenta come un giardino pensile, racchiuso da muraglioni, in prossimità di via Nazionale e via Quattro Novembre, attualmente si accede da via Mazzarino, attraverso una ripida scalinata che si inerpica tra ruderi antichi della fine del I secolo. Infine i Mercati di Traiano, che negli ultimi decenni hanno avuto diversi interventi che ne hanno rafforzato il ruolo, anche di connessione con l'area dei Fori.

Largo Magnanapoli è stato realizzato nel 1876, come approdo finale di Via Nazionale e si presenta oggi come uno snodo viario dominato da una rotonda centrale e dalla segnaletica orizzontale che organizza il traffico veicolare. Ai lati il sistema dei marciapiedi è piuttosto esiguo. Sul

fronte dei Fori la continuità è labile e lo spazio per i pedoni appare inadeguato, in particolare per gli afflussi di turisti davanti alla Chiesa e ai Mercati. Sul fronte opposto lo spazio è prevalentemente occupato dalla sosta veicolare.

L'immagine attuale della rotondina, con un tratto delle Mura Serviane e due esemplari di palme, una *Washingtonia robusta* e una *Chamaerops humilis*, è solo ciò che rimane del suo allestimento originario, che era assai più ricco e denso di vegetazione, tanto da caratterizzarla come giardino.

L'idea è stata quella di enfatizzare la presenza del giardino Aldobrandini che in qualche misura viene proiettato sulla piazza e si estende sul piano della strada.

La rotondina e gli spazi di indirizzo dei flussi veicolari si sollevano da terra creando delle aiuole, con al loro interno un sistema rigido di siepi topiarie in tasso (*Taxus baccata*) che si alterna a erbacee perenni e bulbose, con fioriture alternate nell'arco dell'anno. All'interno degli spazi sveltano 10 nuovi esemplari di *Washingtonia robusta*, di cui 3 sulla piazza, per sottolineare la tipicità di questo luogo, memoria della decisione post-unitaria dei Savoia di utilizzare intensamente questa specie, la cui presenza oggi permane soltanto in pochissimi luoghi della capitale. Nella rotondina verranno anche piantati diversi esemplari di *Chamaerops humilis*, per restituire il senso originario di giardino. Gli spazi sotto il Giardino Aldobrandini sono di fatto un nuovo giardino, pensato con un linguaggio che fonde i caratteri più geometrici dei giardini cinquecenteschi a quelli più organici dei giardini all'inglese. Lo spazio sotto la Villa è attraversabile e pensato anche per accogliere nel tempo la ricostruzione di un nuovo sistema di accesso diretto al giardino sovrastante.

Sull'altro lato, l'area a ridosso di Palazzo Antonelli viene parzialmente trasformata in spazio pedonale, per permetterne usi differenziati e favorire la continuità di movimento.

L'immagine complessiva, in particolare salendo da Piazza Venezia, è quella di una sorpresa, di uno spazio vegetato che sembra venirci incontro, e che di fatto è il primo dei tre giardini di Via Nazionale.



0 15 m

Stato di fatto

- aree carrabili
- aree pedonali
- aree verdi
- alberature

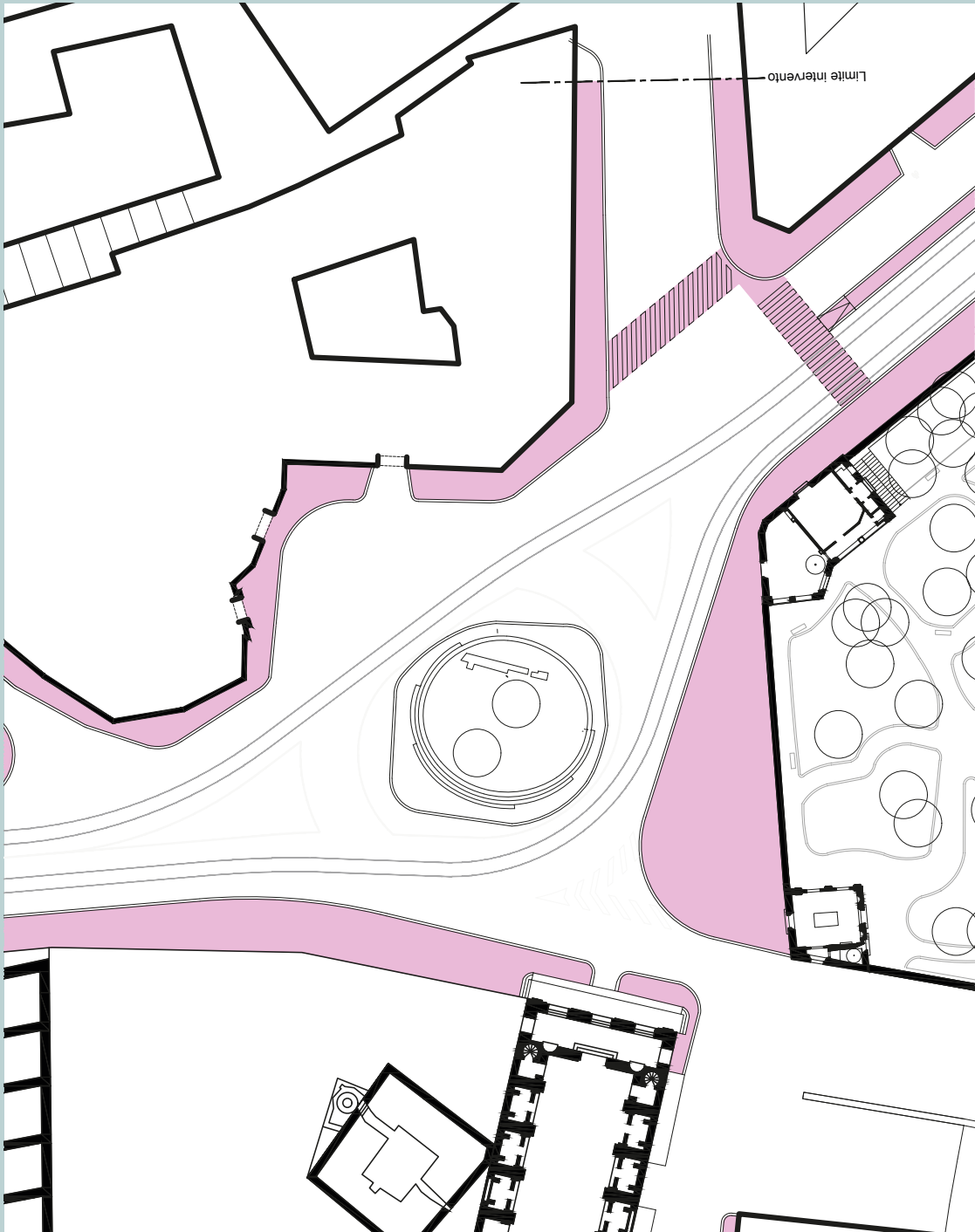


Progetto

0 15 m

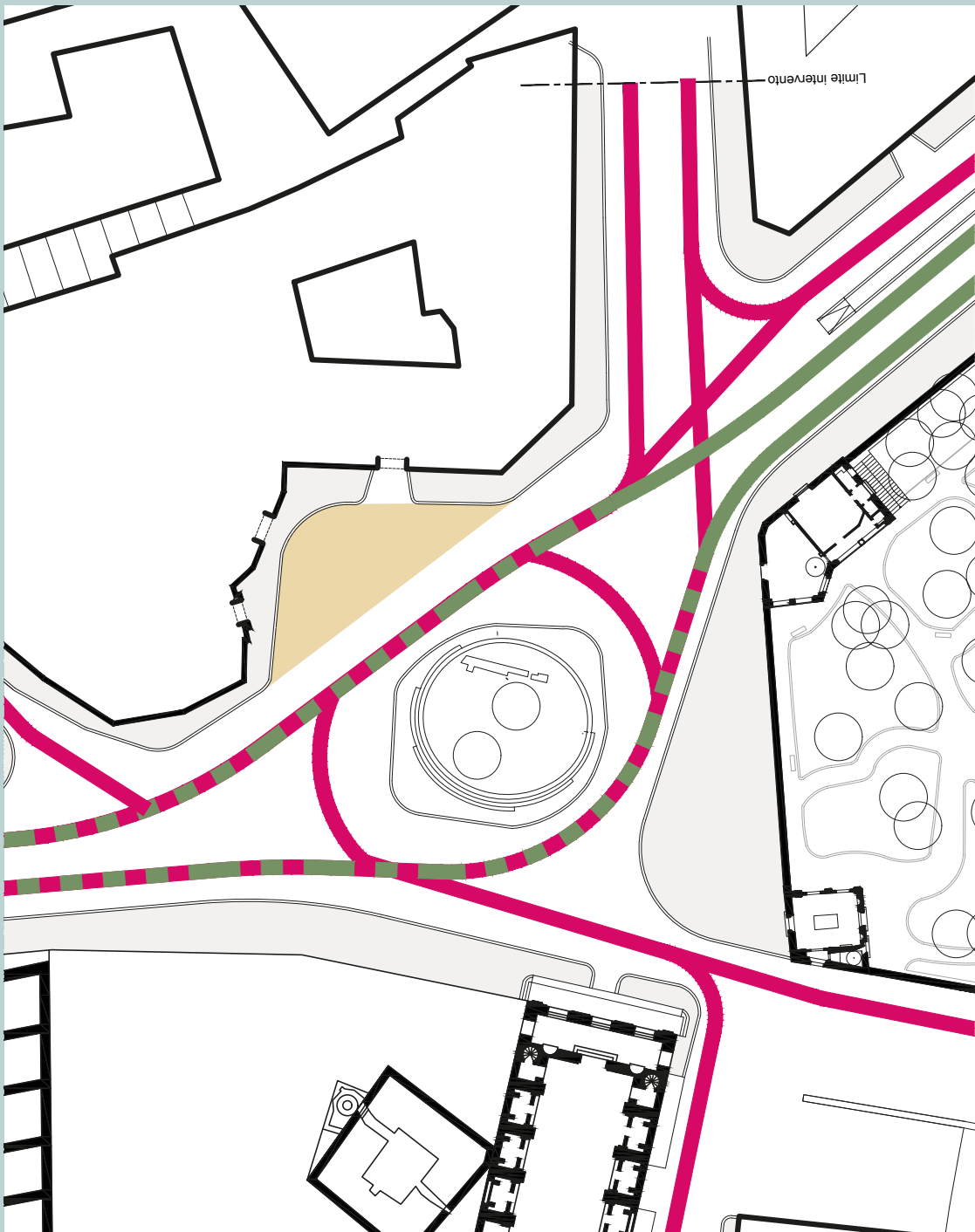
- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- aree verdi
- siepi
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



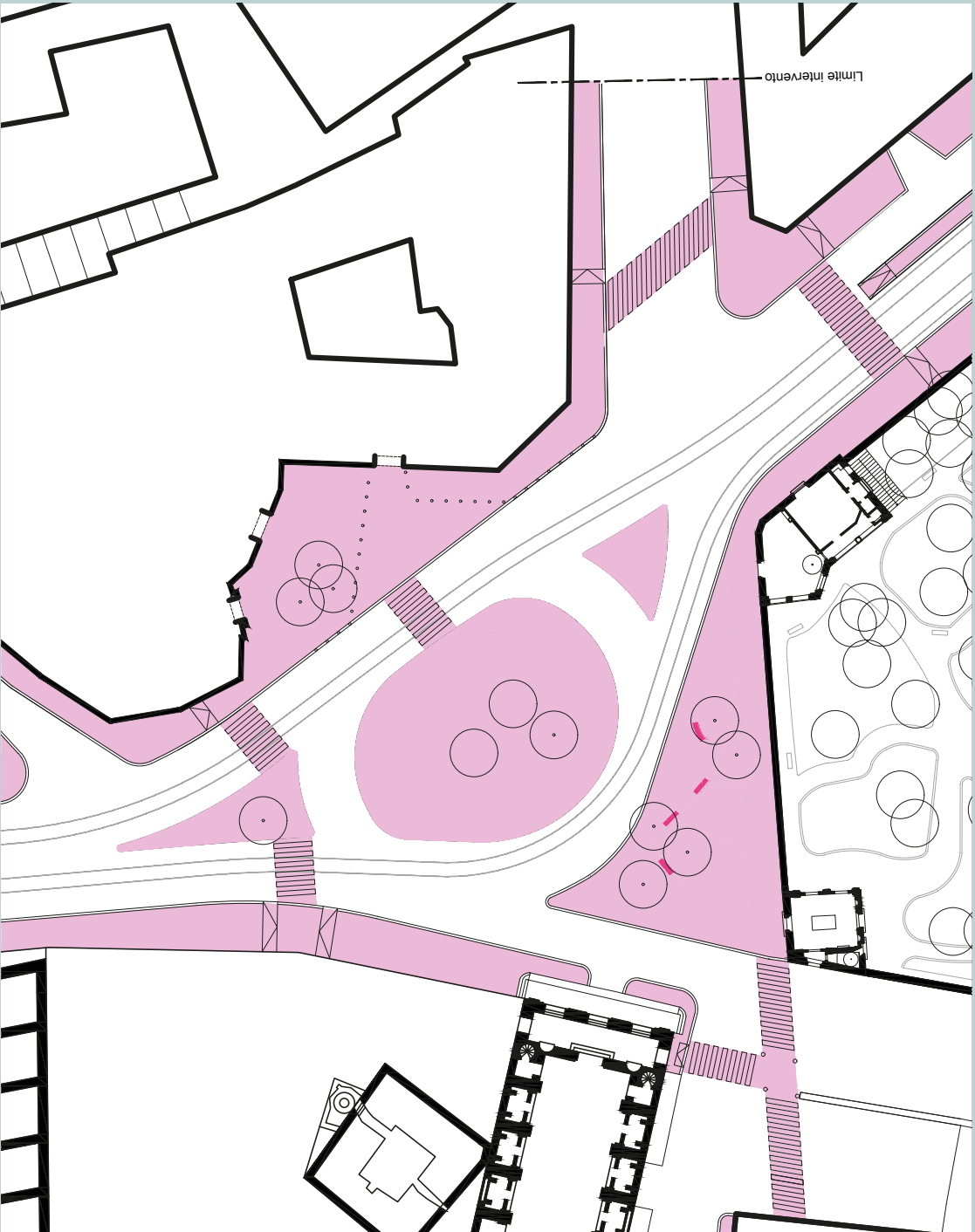
spazi pedonali
alberature

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi



spazi pedonali
sedute
alberature

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi





Venezia - Corso

Eliana Cangelli
Michele Conteduca
Paolo Marcoaldi
Elnaz Behnam Kia
Hassan Zaiter

* Sagrato della Basilica dei Santi Apostoli: Orazio Carpenzano



La fermata "Venezia Corso" della TVA rappresenta uno dei nodi di connessione fondamentali lungo il tracciato tramviario. Situata, infatti, in prossimità di piazza Venezia, tra Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele II, Venezia-Corso costituirà il punto di scambio con la futura stazione della Linea C a piazza Venezia e con le diverse linee di autobus che si diramano nel centro storico. Inoltre, la presenza di edifici e siti monumentali e d'interesse storico-culturale, come Palazzo Venezia, Palazzo Valentini, Palazzo Colonna e la Basilica dei Santi Apostoli, denota ulteriormente l'importanza e la complessità dell'area.

L'invaso definito da via Cesare Battisti e piazza Santi Apostoli si trova a cavallo tra Piazza Venezia, cerniera con l'area archeologica centrale, il tessuto rinascimentale e barocco e la città moderna. Gli sventramenti post-unitari che hanno determinato il collegamento tra la Stazione Termini e via del Corso hanno modificato l'impianto originario di piazza Santi Apostoli che fino a metà '800 si configurava come un cannocchiale, un interno urbano interamente cinto da palazzi. Attualmente l'ambito di Palazzo Valentini risulta fortemente isolato dalla piazza, che deve il suo nome all'omonima chiesa dei Santi Apostoli, serrata tra palazzo Colonna e palazzo Della Rovere.

L'area si articola tra due assi principali, piazza Santi Apostoli e via Cesare Battisti. Il progetto mira a unificare tale spazio, ad oggi frammentario, attraverso l'aumento delle aree pedonali rispetto alla superficie stradale.

La strategia progettuale è stata finalizzata a migliorare lo spazio di transito tra i diversi mezzi pubblici (tram, bus e metro) rendendolo, però, anche un piacevole spazio di sosta, sicuro per i pedoni e interessante dal

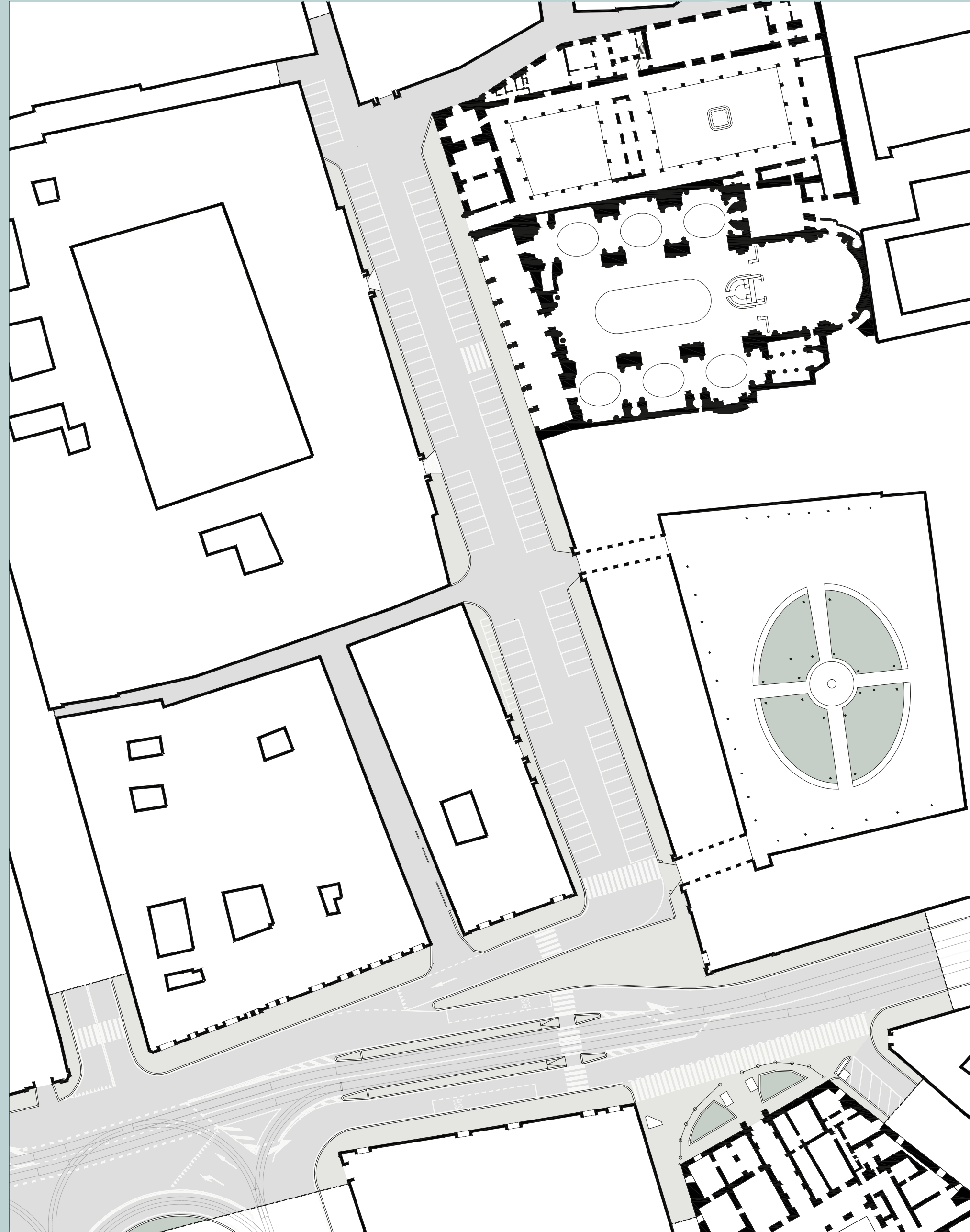
punto di vista culturale, tra la chiesa dei Santi Apostoli, Palazzo Colonna, Palazzo Valentini e Piazza Venezia.

Lo spazio pedonale antistante Via Cesare Battisti si prefigura come una piazza lineare che inizia da Palazzo Colonna e si estende verso Piazza Venezia. Nella nuova piazza sono collocati un filare alberato di *Cercis siliquastrum* e diverse sedute che definiscono uno spazio di quiete e una passeggiata ombreggiata sia per i residenti, sia per i turisti.

La restituzione del sagrato della chiesa dei Santi Apostoli è sicuramente una delle strategie d'intervento chiave per la riqualificazione dello spazio pubblico della piazza, attualmente destinata prevalentemente a parcheggio. Il sagrato riprende il disegno originario attraverso una pavimentazione in lastre di marmo e di basalto. La riorganizzazione dei parcheggi consente di liberare lo spazio per il sagrato della chiesa e, al contempo di ampliare lo spazio pedonale rendendolo più unitario.

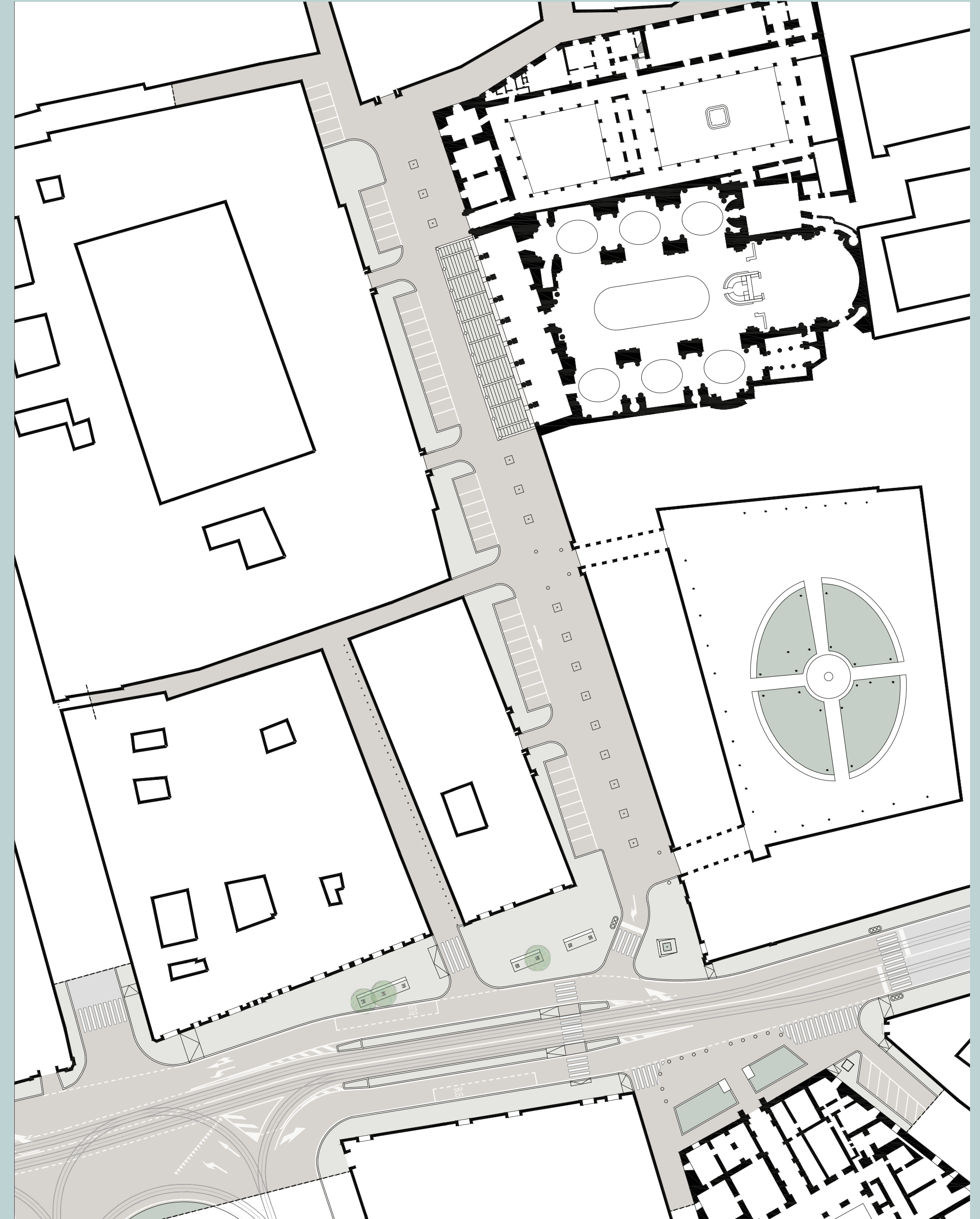
La presenza del verde e il filare alberato che accompagna tutto il percorso pedonale sul lato est della piazza permettono di focalizzare al meglio la vista verso la chiesa e il sagrato mentre, sul fronte opposto, migliora gli aspetti microclimatici dello spazio urbano creando uno spazio ombreggiato per i pedoni, soprattutto nella stagione estiva.

La pavimentazione in sanpietrini permette di ricreare la continuità tra la superficie stradale e quella pedonale riunificando piazza Santi Apostoli e lo spazio pedonale davanti a palazzo Valentini.



Stato di fatto

- aree carrabili
- aree pedonali
- aree verdi
- alberature



Progetto

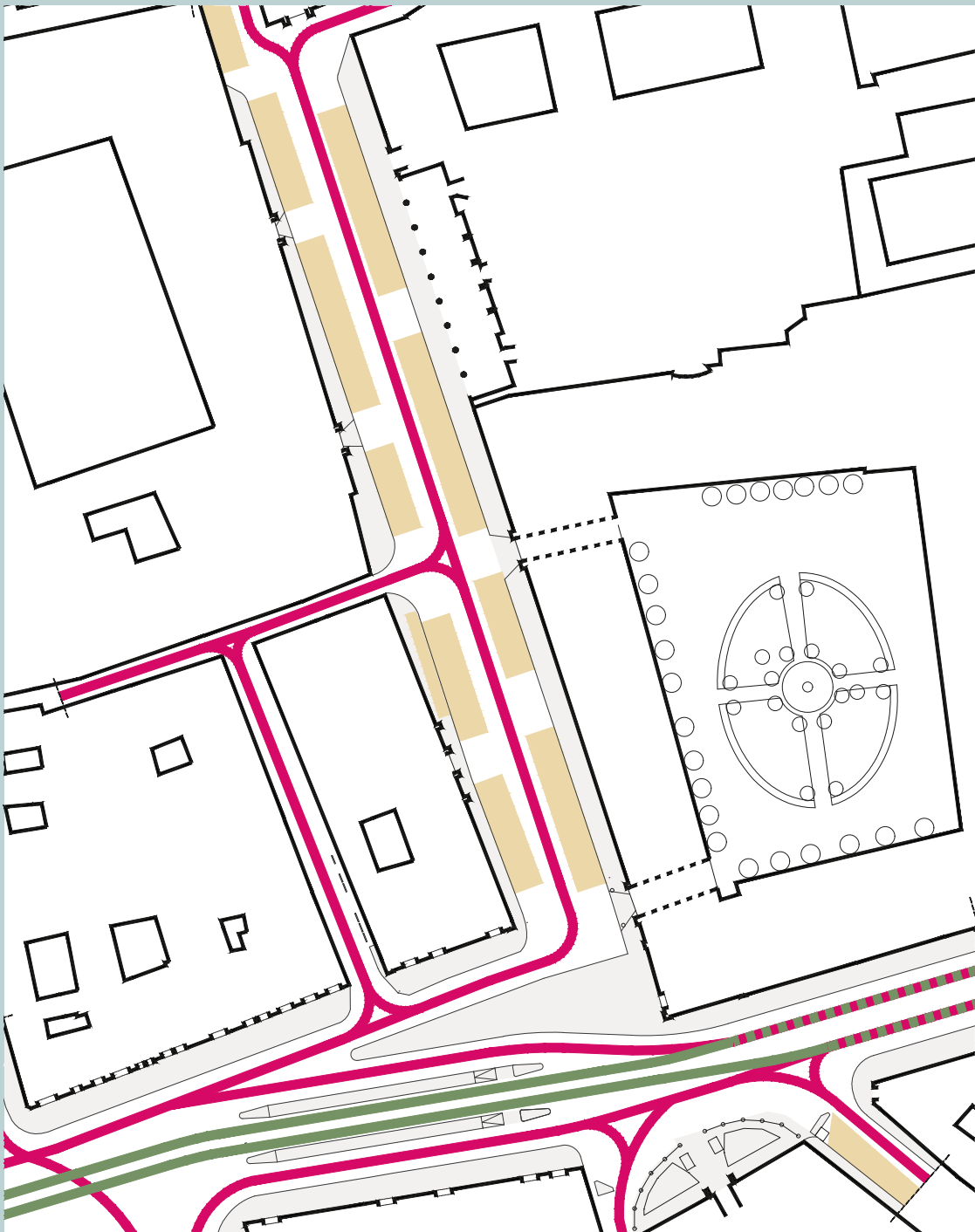
- basalto
- sanpietrini
- aree verdi
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



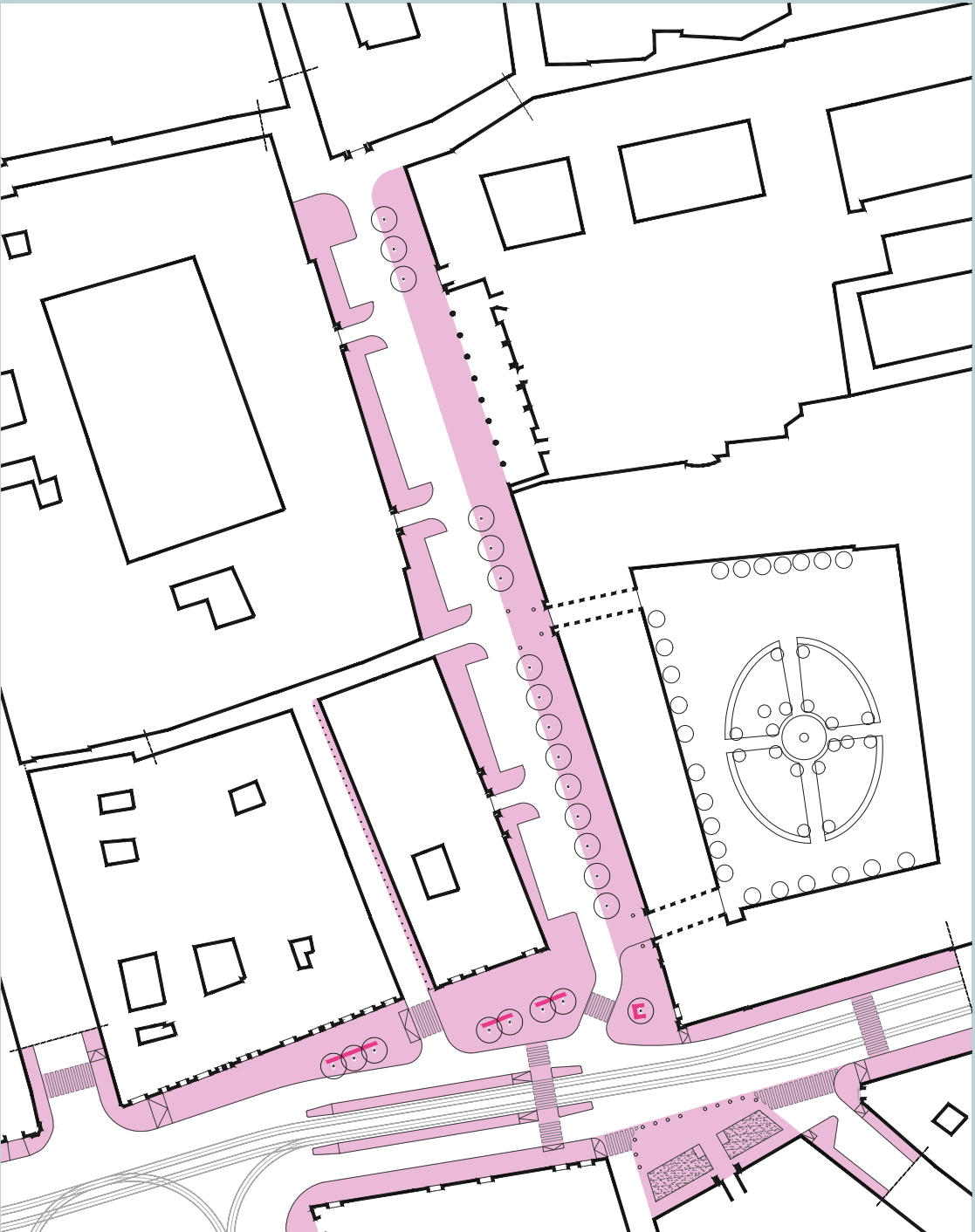
spazi pedonali
alberature

mobilità
percorrenze | sosta



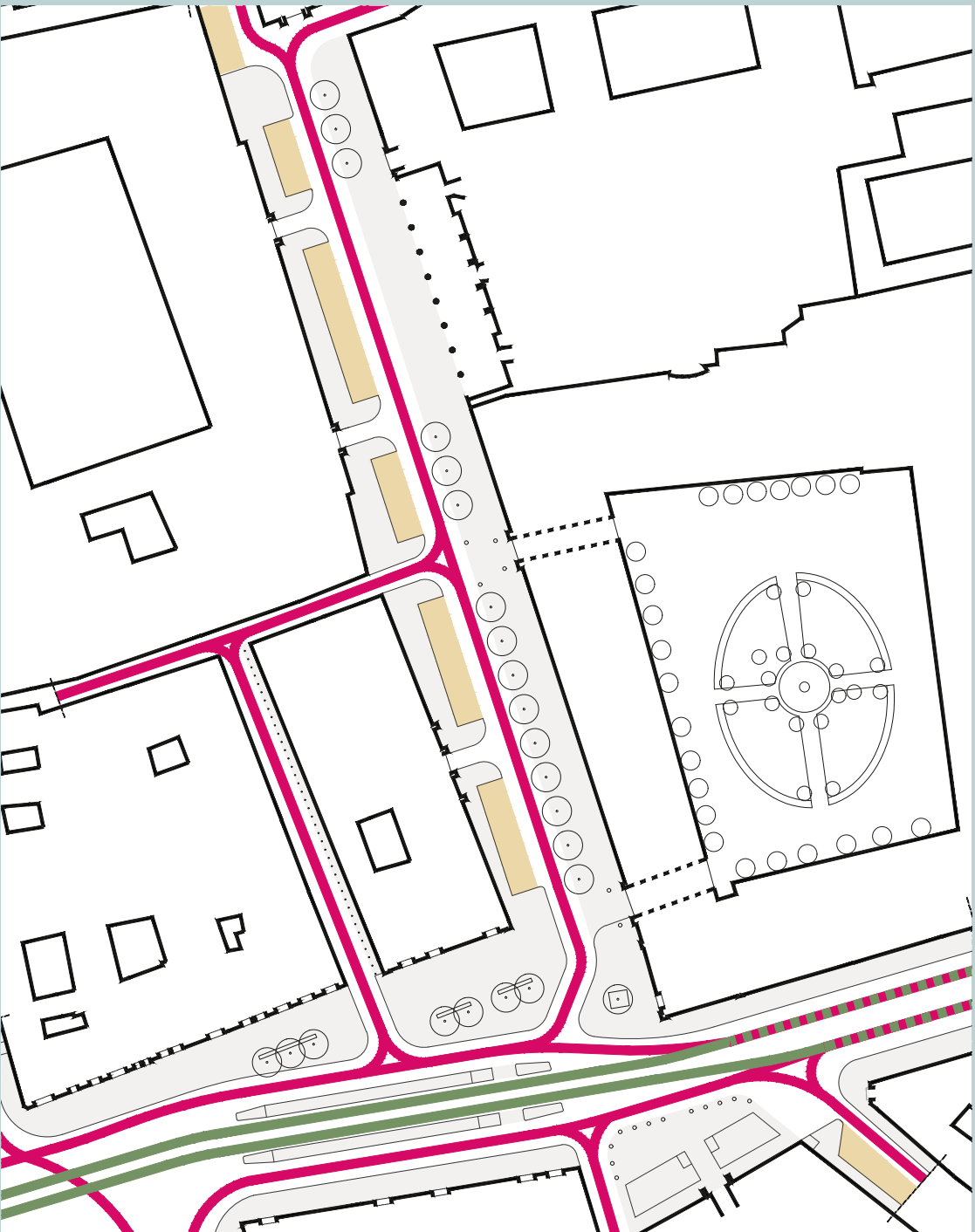
viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi

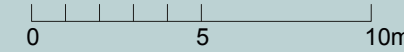
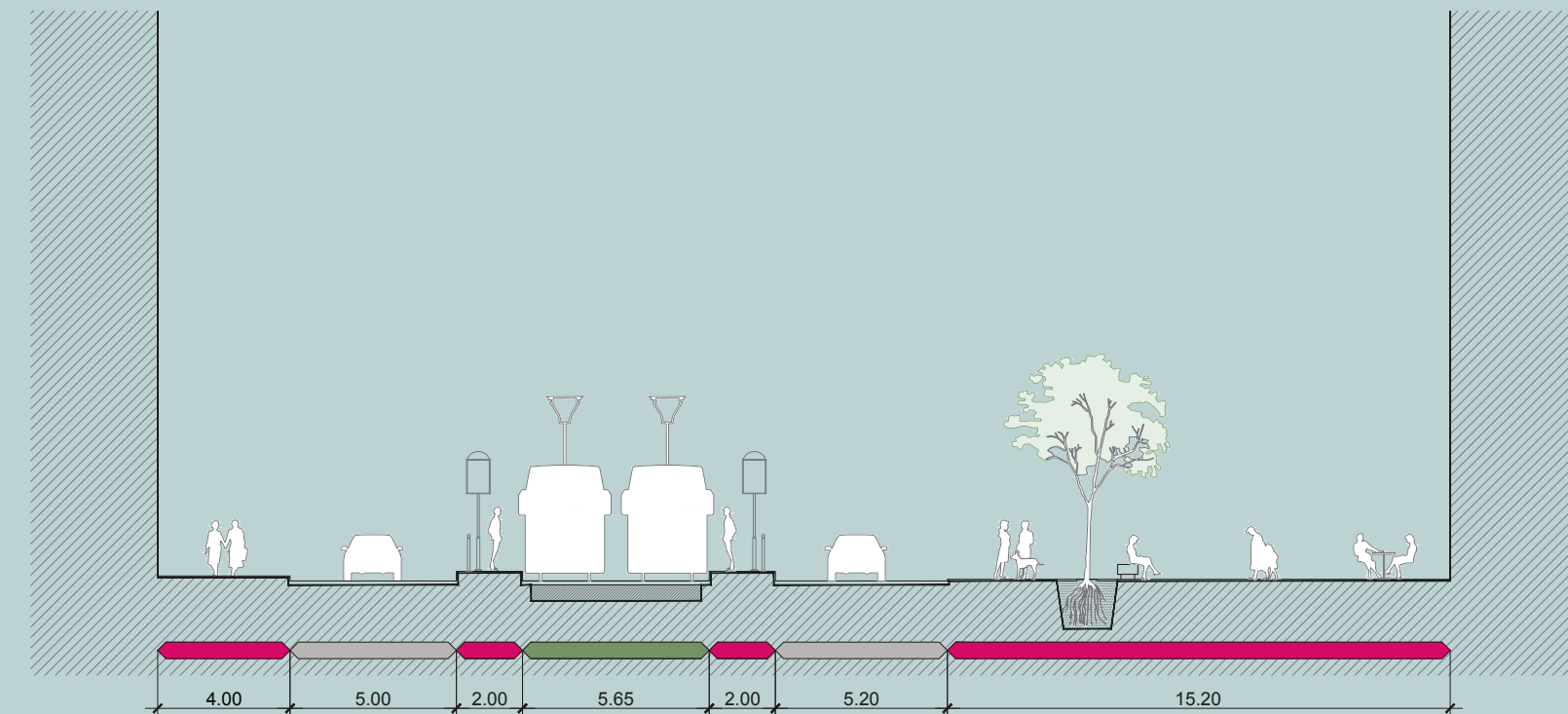
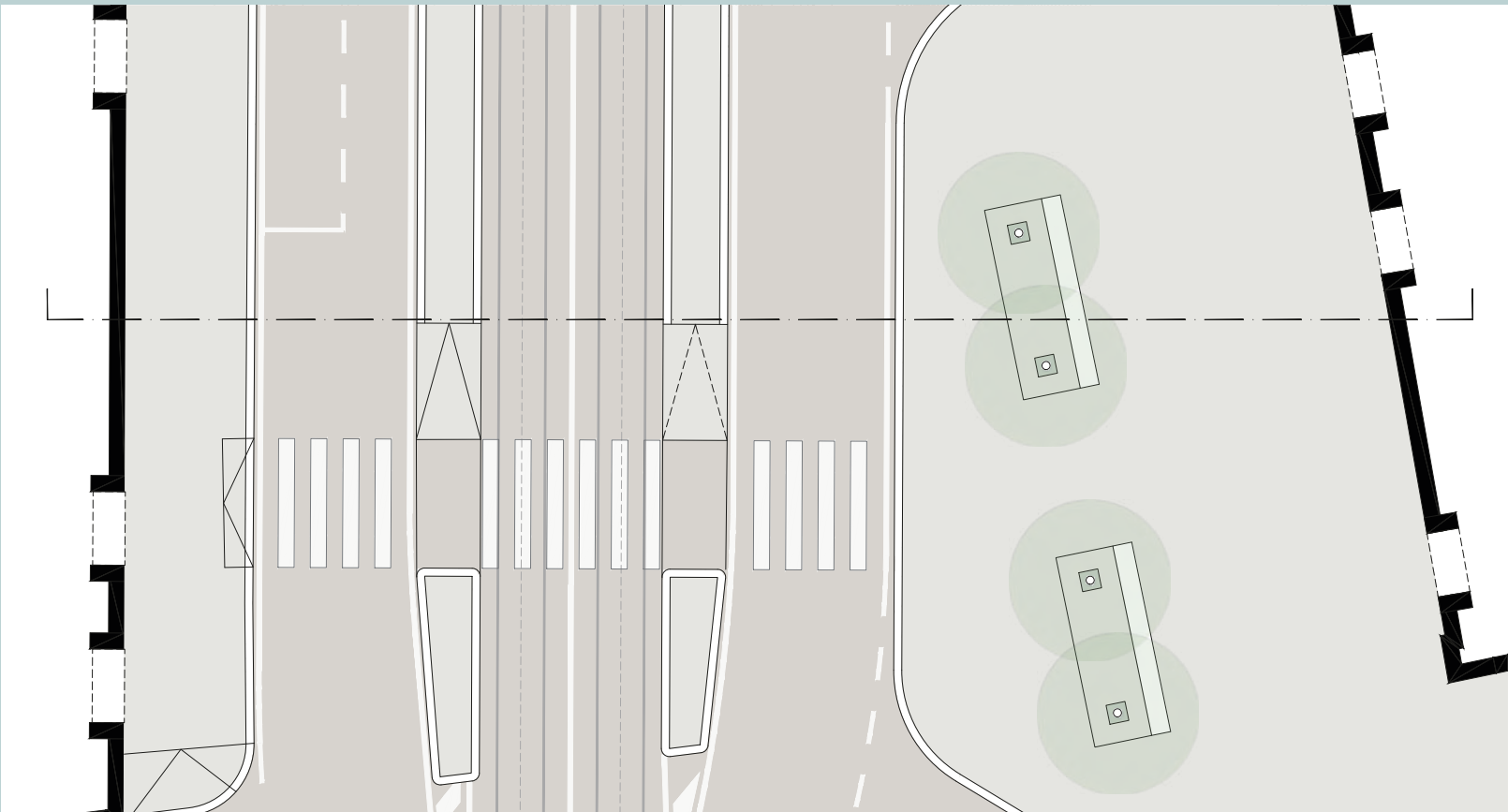
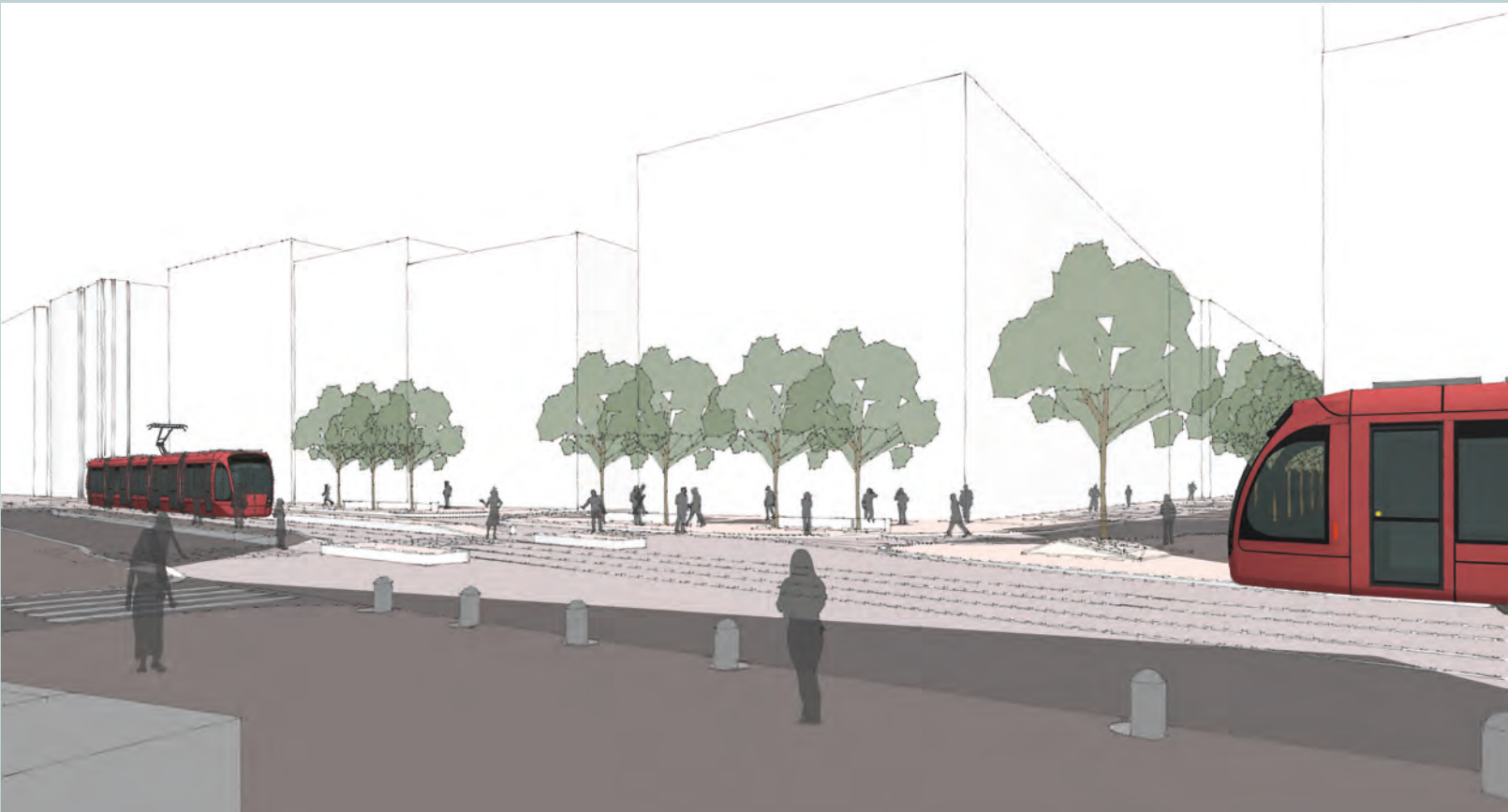
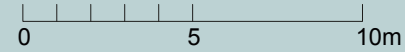
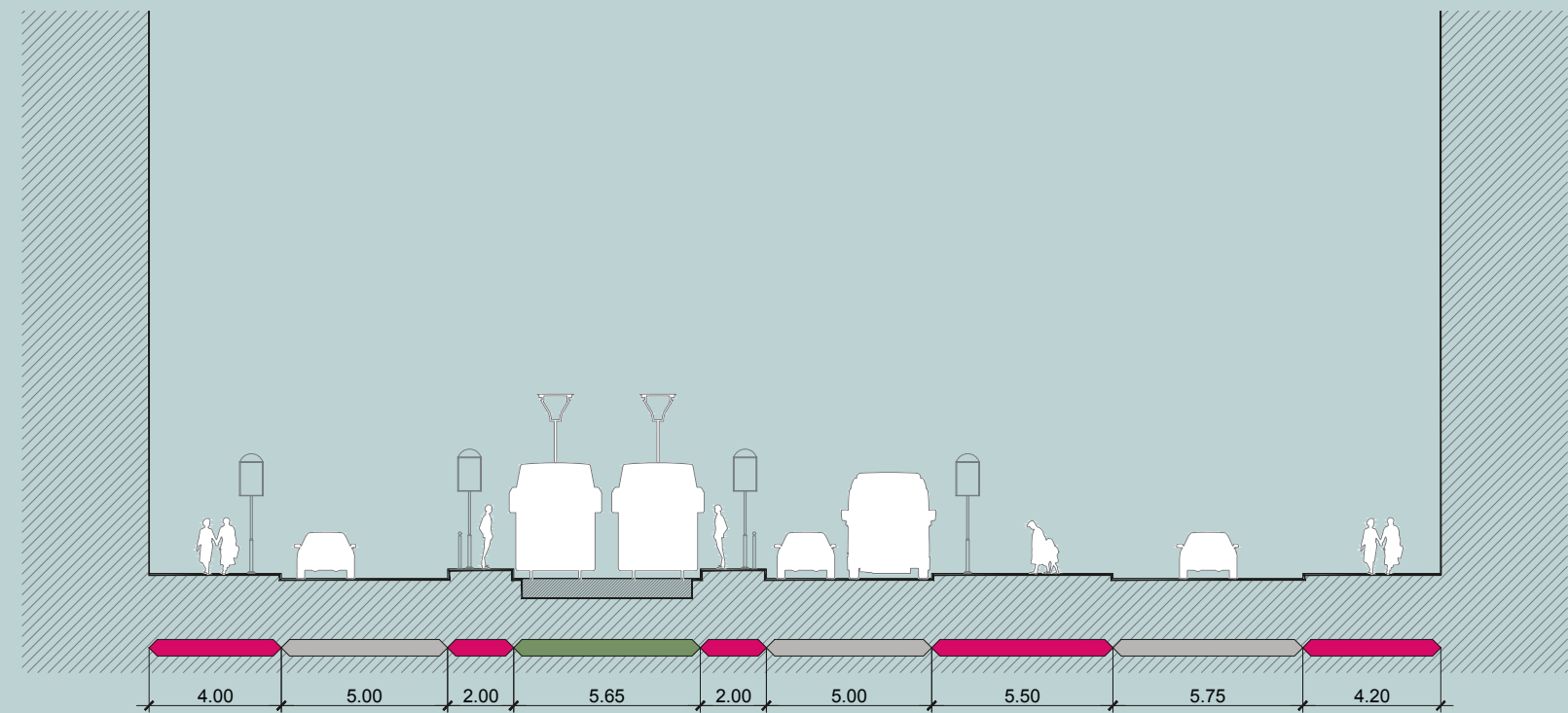
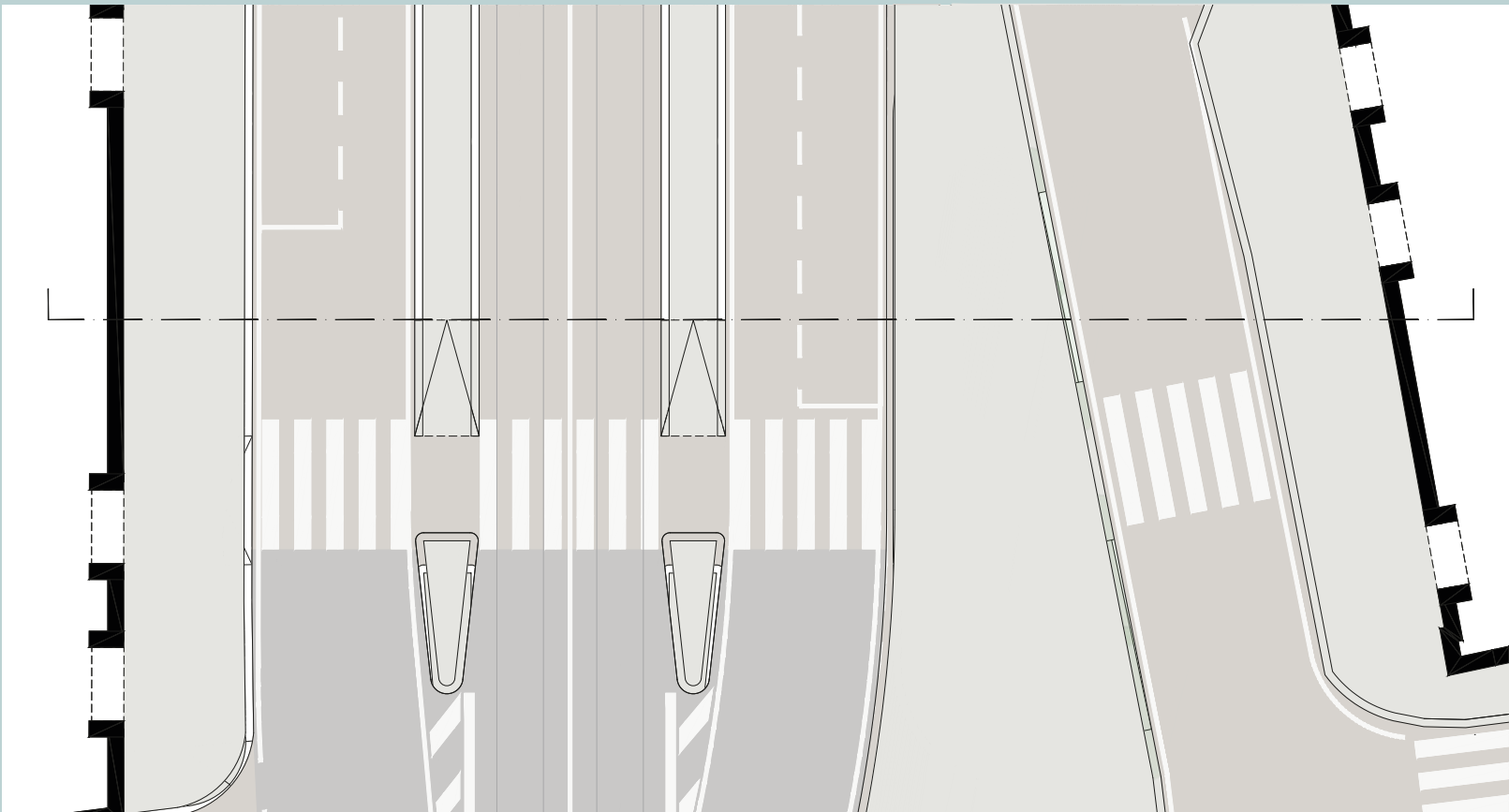


spazi pedonali
sedute
alberature

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi





Piazza del Gesù

Alessandra Capuano
Benedetta Di Donato
Federica Amore



L'invaso rettangolare della Piazza del Gesù è definito a nord lungo via del Plebiscito da Palazzo Altieri, a sud da Palazzo Cenci-Bolognetti (ex sede della Democrazia Cristiana), a ovest dall'isolato di palazzi che continua su via Celsa, a est dalla imponente facciata della Chiesa del Gesù. La piazza non è uno spazio unitario essendo tagliata a metà dalla viabilità carrabile di via dell'Aracoeli, che collega Corso Vittorio Emanuele II a Piazza Venezia.

Gli spazi vivibili, ma poco godibili, sono dunque due ambiti triangolari: da un lato il sagrato della chiesa e dall'altro l'area di fronte a Palazzo Cenci-Bolognetti, su cui è collocata un'edicola.

La chiesa è senz'altro il più significativo e dominante edificio sulla piazza, importante esempio della Controriforma a navata unica, vide l'avvicinarsi nel corso della seconda metà del Cinquecento di alcuni dei più conosciuti architetti: Michelangelo, Vignola e Giacomo Della Porta. La facciata della Porta, che riprende S. Maria Novella a Firenze, caratterizza fortemente questo luogo e possiede pilastri e colonne corinzie che mettono in relazione l'esterno della chiesa con l'interno, enfatizzando maggiormente il collegamento verticale più che la partitura orizzontale. Puntoni curvi e volute marcano le altezze diseguali della navata e delle cappelle laterali, collegando visualmente i due livelli.

L'utilizzo del sagrato della chiesa è molto sacrificato per forma e dimensioni, e soprattutto per essere uno spazio piccolo lambito dalla viabilità e in parte compromesso per la presenza di auto che parcheggiano di fronte al Collegio del Gesù.

Il lato meridionale della piazza è definito invece dalla facciata di Palazzo Cenci-Bolognetti, progettata da Ferdinando Fuga nel 1700. L'accessibilità al cortile interno taglia ulteriormente la già risicata area pedonale, su cui insiste un'edicola.

La TVA passa sul lato nord, lungo via del Plebiscito. Il progetto si limita a fare due piccoli inserimenti di essenze vegetali e di sedute, dotando il luogo di stalli per le biciclette. Operazioni che mirano a rafforzare la sosta e l'abitabilità dello spazio pubblico, la mobilità sostenibile e la mitigazione delle isole di calore, senza tuttavia compromettere l'aulicità delle architetture che contornano la piazza.

Il filare alberato che accompagna tutto il percorso delle rotaie del tram è anche qui presente, seppur in forma discreta, lungo via del Plebiscito. Sul margine nord del sagrato sono stati infatti collocati tre Aceri campestri, accompagnati da sedute e rastrelliere per biciclette. Questa piccola azione progettuale scherma lo spazio della piazza dalla strada senza interferire con la facciata del Gesù, che deve rimanere dominante e visibile da lontano.

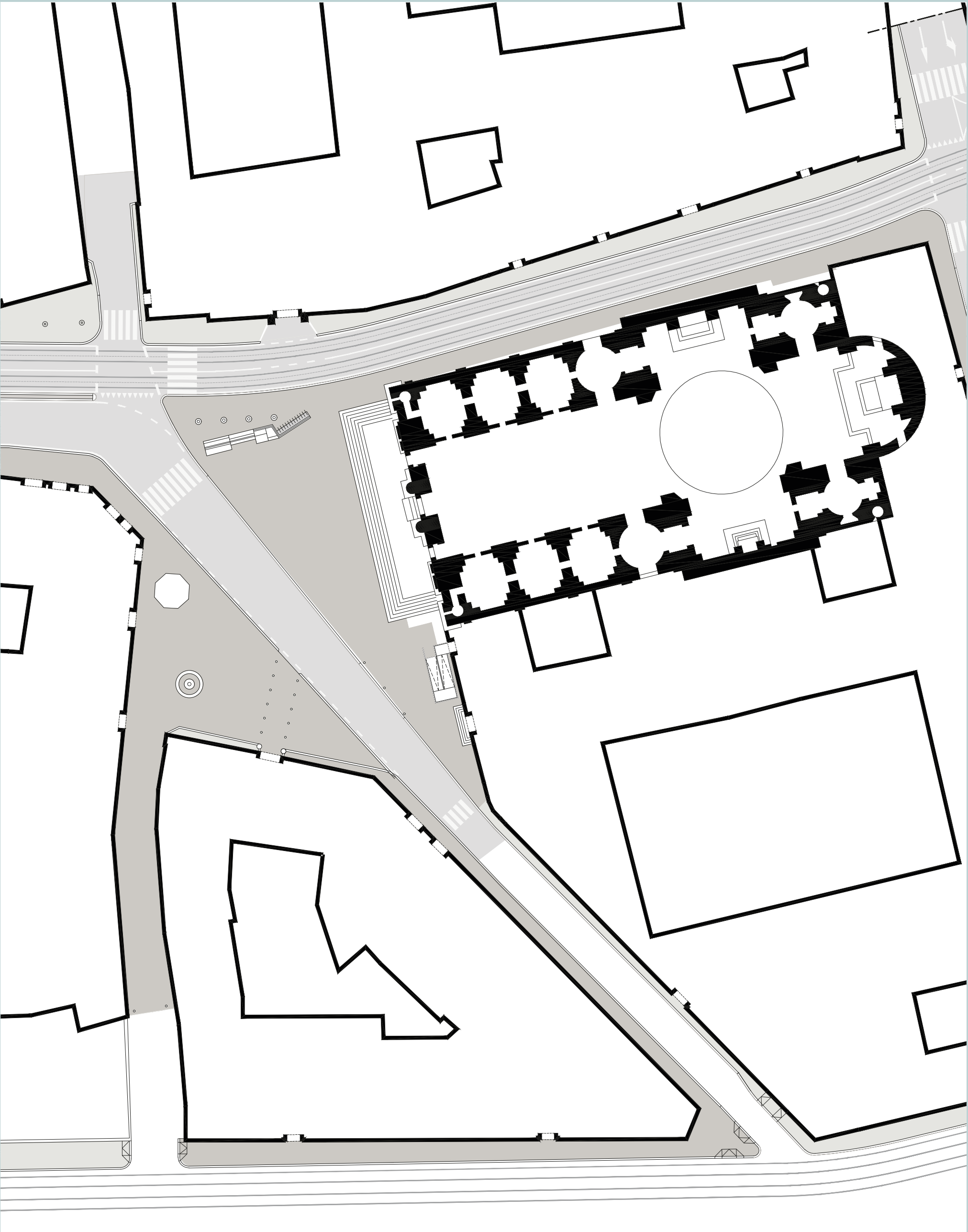
Nello spazio antistante a Palazzo Cenci-Bolognetti è stato inserito un Olmo, sotto al quale potersi sedere all'ombra per ammirare una delle più importanti architetture per il culto romane. Si tratta di un gesto semplice ma di grande valore simbolico e ambientale, utile per la mitigazione climatica e in un'area attualmente compromessa dalle polveri sottili.



Stato di fatto

0 20 m

- aree carrabili
- aree pedonali



Progetto

0 20 m

- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



spazi pedonali
alberature

mobilità
percordanze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria

spazio pubblico
natura | acqua | usi



spazi pedonali
sedute
alberature

mobilità
percordanze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria



Largo di Torre Argentina

Alessandra Capuano
Benedetta Di Donato
Federica Amore



La nuova linea tramviaria Termini-Vaticano-Aurelio attraversa un articolato sistema di spazi urbani del centro storico, dove la relazione tra città antica e città contemporanea appare tra i principali temi di riflessione progettuale.

Largo di Torre Argentina è tra questi e si presenta oggi come uno dei luoghi urbani più vivaci del centro città, sebbene lo spazio urbano presenti molti malfunzionamenti e un certo degrado. Lambita anche dal tragitto del tram 8 a sud, attraversata da molte linee di autobus e sede di un'importante area taxi, è circondata da palazzi che ospitano al piano terra negozi e sopra uffici pubblici e privati. Lungo il lato ovest sorge l'omonimo teatro, tra i più prestigiosi della città.

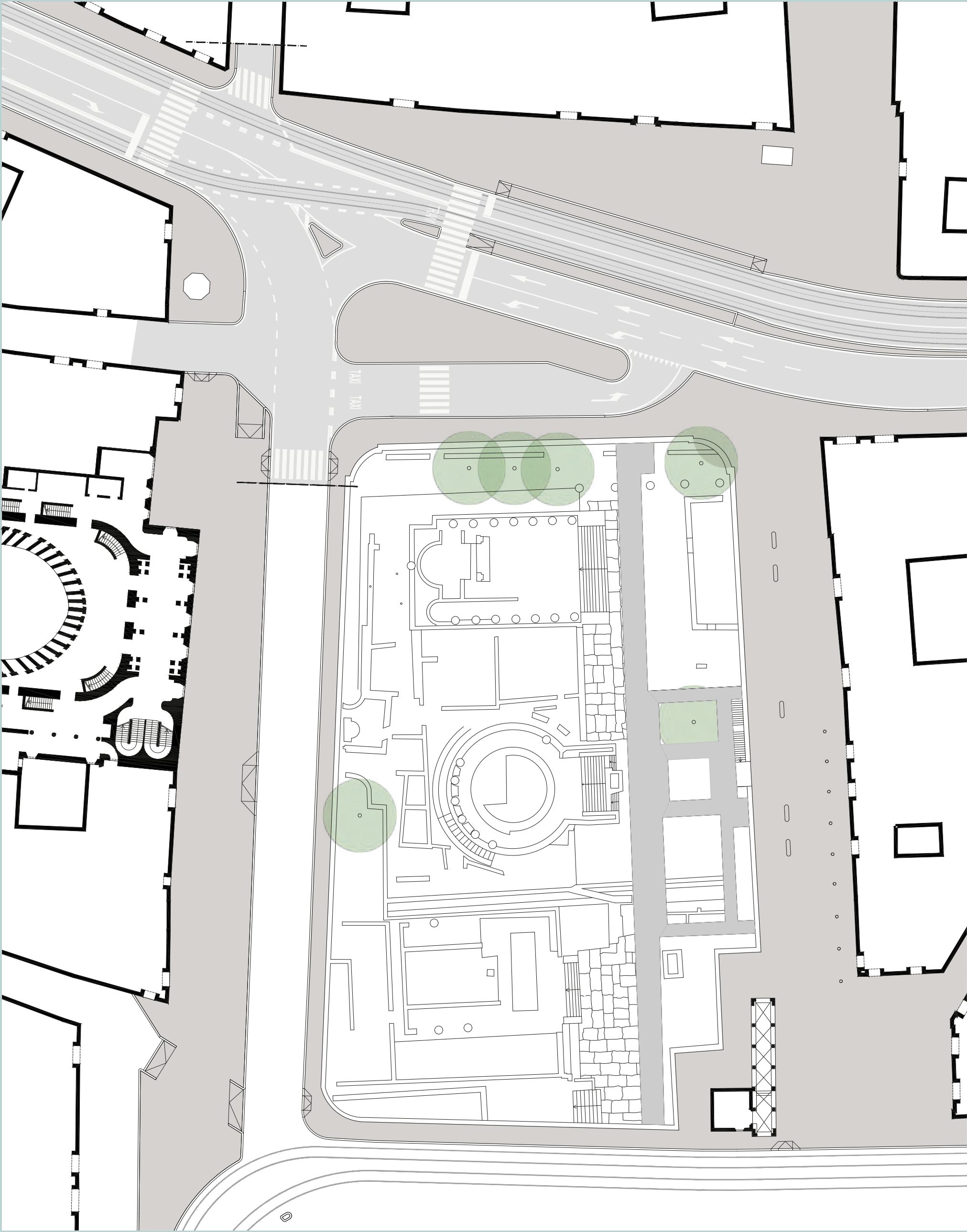
La configurazione attuale di piazza di Torre Argentina presenta al centro un'area archeologica, la cui sistemazione risale al periodo fascista, quando furono avviati i lavori di demolizione del vecchio quartiere compreso tra via del Teatro Argentina, via Florida, via S. Nicola de' Cesarini e corso Vittorio Emanuele II per la costruzione di nuovi edifici, che riportarono alla luce uno dei più importanti complessi archeologici della città. L'Area Sacra di Largo Argentina si presenta come uno spazio archeologico lastricato su cui sorgono quattro templi risalenti al III e II sec. a. C. Rimasta per lungo tempo un recinto inaccessibile e isolato, è stata riqualificata e riaperta nel giugno 2023 dalla Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali, con il sostegno di Bulgari. Il recente progetto rende fruibile l'area archeologica attraverso un sistema di passerelle sospese e due spazi espositivi, il primo all'interno del portico della Torre del Papito, dove si trovano anche biglietteria e libreria, il secondo negli ambienti al di sotto di via di San Nicola dei Cesarini.

Tra l'area archeologica e Corso Vittorio Emanuele II sorge uno spartitraffico attorno al quale vi sono i parcheggi dei taxi. La realizzazione della linea tramviaria prevista sul lato nord della piazza è stata pertanto interpretata come un'occasione di razionalizzazione dello

spazio urbano, di miglioramento delle qualità ambientali e di riconoscimento e messa in valore delle azioni intraprese dalla Sovrintendenza. Il progetto risponde alla necessità di introdurre non solo il tram, ma anche spazi ciclo-pedonali e luoghi di sosta, per fare di Largo Argentina uno snodo importante di scambio così come previsto dal PUMS.

Il progetto prevede il passaggio della sede TVA a nord dove vengono collocate le fermate del tram e un'antistante area di sosta per i pedoni, la pista ciclabile a sud, il rafforzamento dell'asse pedonale di via Nicola dei Cesarini.

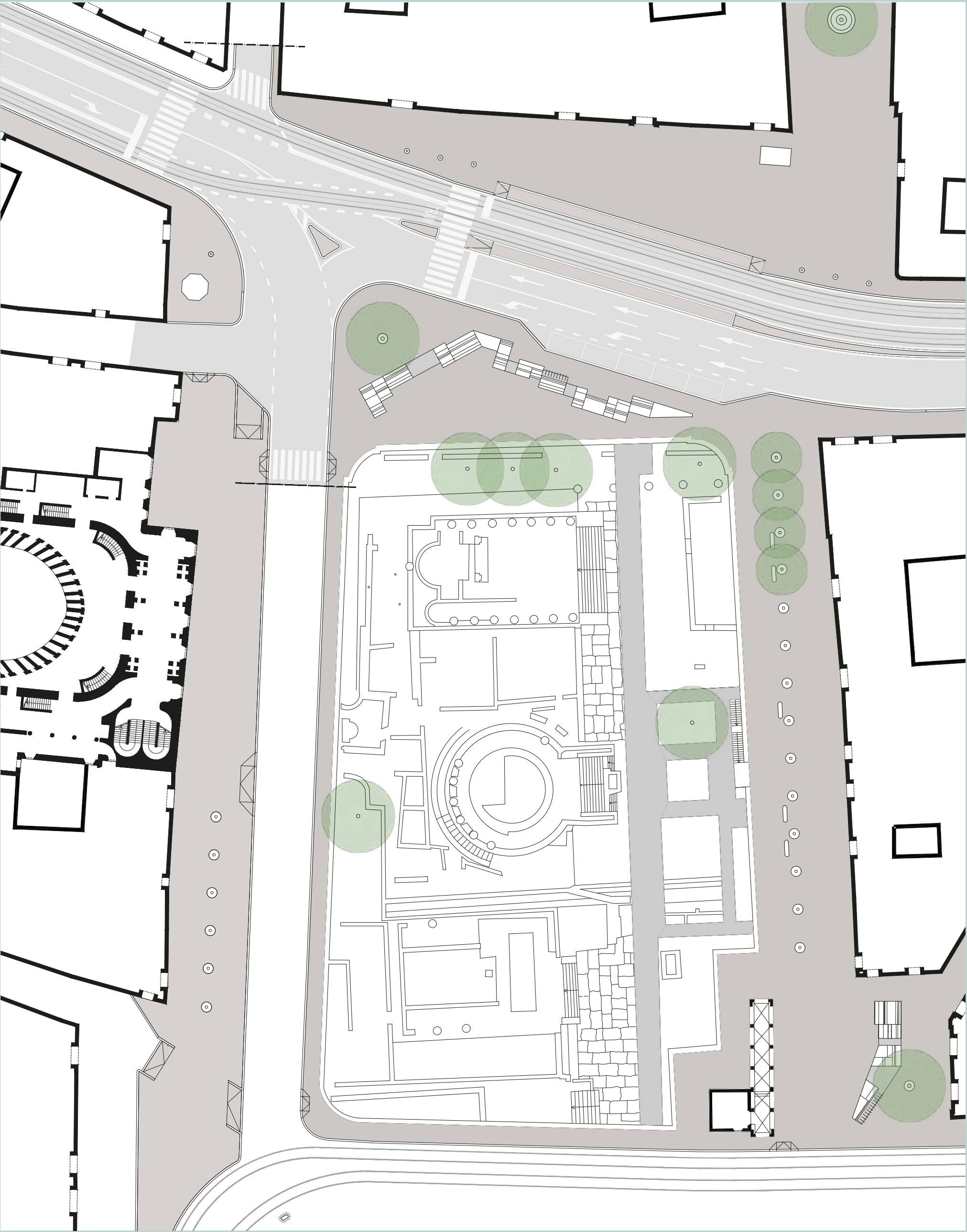
Quest'ultima è un tracciato trasversale di collegamento tra il Rione Sant'Angelo e il Rione Pigna, che intercetta l'accesso all'Area Sacra. Il progetto colloca qui, lungo il percorso pedonale, una alberata di Aceri campestri e disegna un belvedere ombreggiato sulla scena della Roma antica. Le testate di questo percorso sono a sud su Piazza dei Calcari, immaginata come il foyer all'aperto dello spazio espositivo dell'area archeologica, dove è stato collocato una grande Paulonia di fronte alla Torre del Papito, sedute e rastrelliere per biciclette; sul fronte opposto a nord, lungo Corso Vittorio Emanuele II, lo spartitraffico è stato unito all'ambito archeologico per realizzare un luogo interessante e originale con sedute da esterno progettate su misura e fuori dal comune. Un luogo da cui ammirare la piazza e l'area archeologica da una posizione ombreggiata e sopraelevata attraverso un sistema di sedute a gradoni. Lungo il lato nord di questo sistema sono collocate le rastrelliere e i parcheggi per i monopattini, nonché le previste fermate dei taxi. Gli elementi di arredo sono pensati come dispositivi complessi capaci di accogliere quelle strutture a servizio di un nuovo modo di intendere la mobilità urbana, ma anche come oggetti capaci di disegnare lo spazio di relazione. La Paulonia è stata selezionata quale esemplare arboreo aggettivante di Corso Vittorio Emanuele II, presente anche in Piazza della Chiesa Nuova e a Largo Sforza Cesarini.



Stato di fatto

0 20 m

- aree carrabili
- aree pedonali
- aree verdi
- alberature

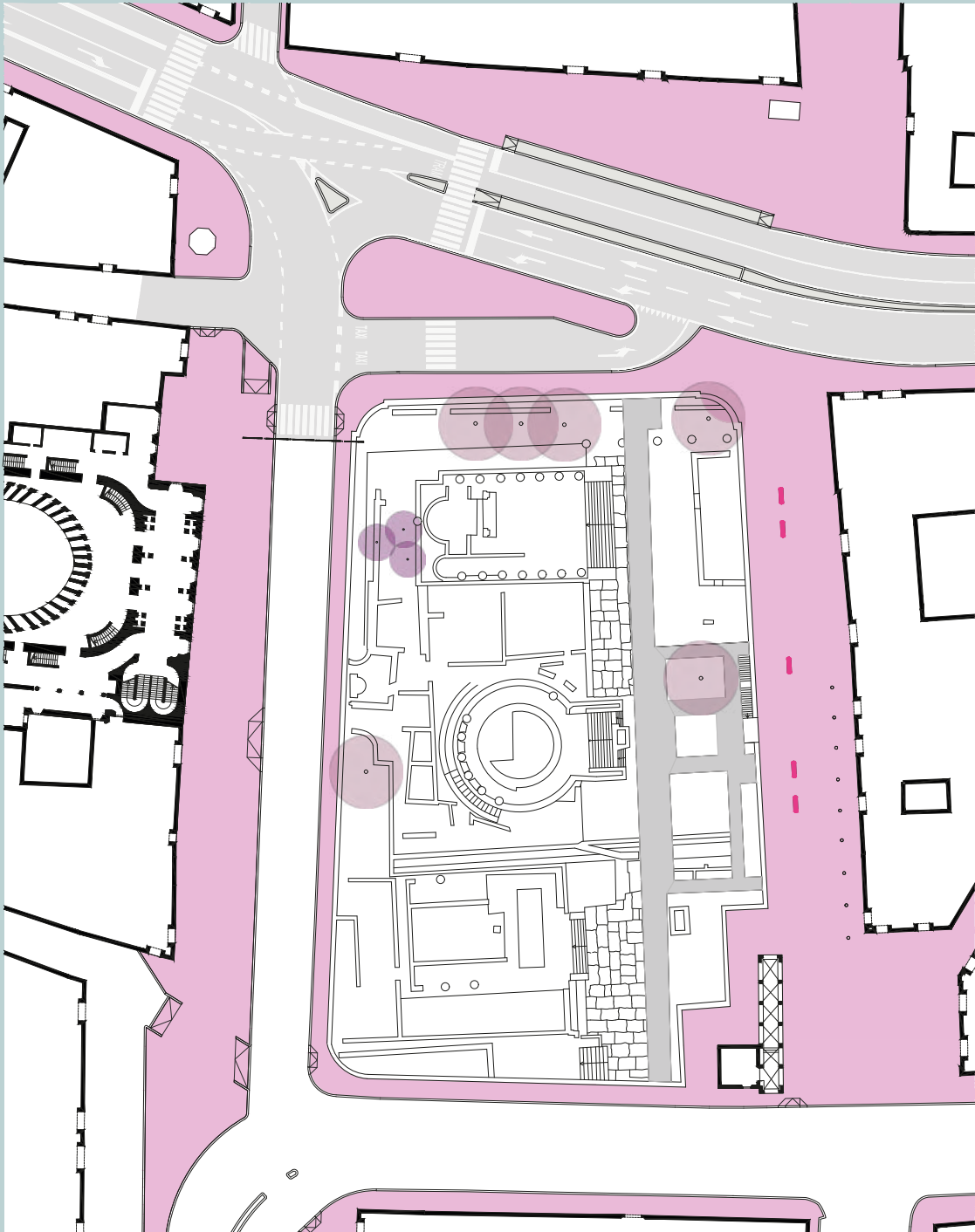


Progetto

0 20 m

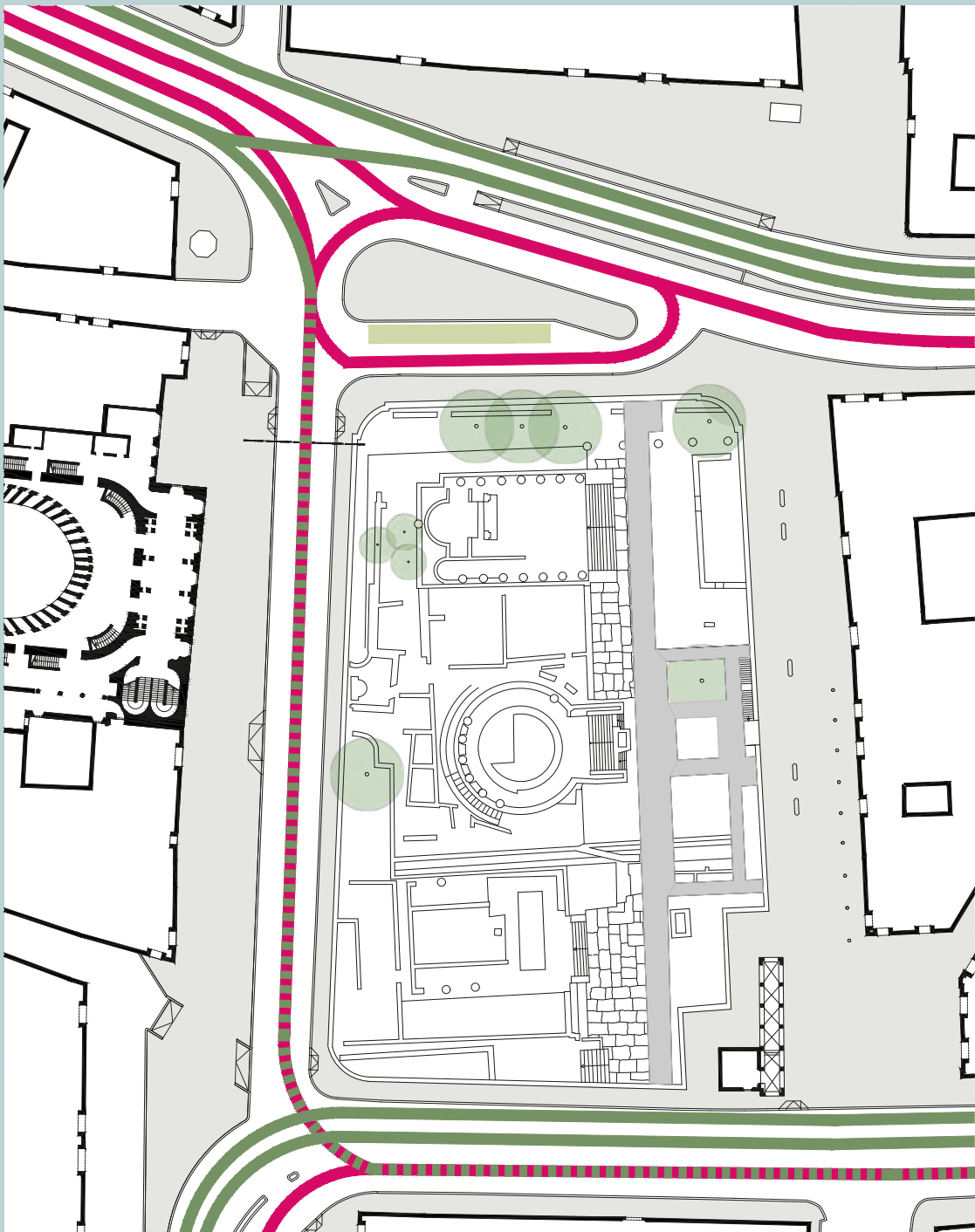
- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- aree verdi
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



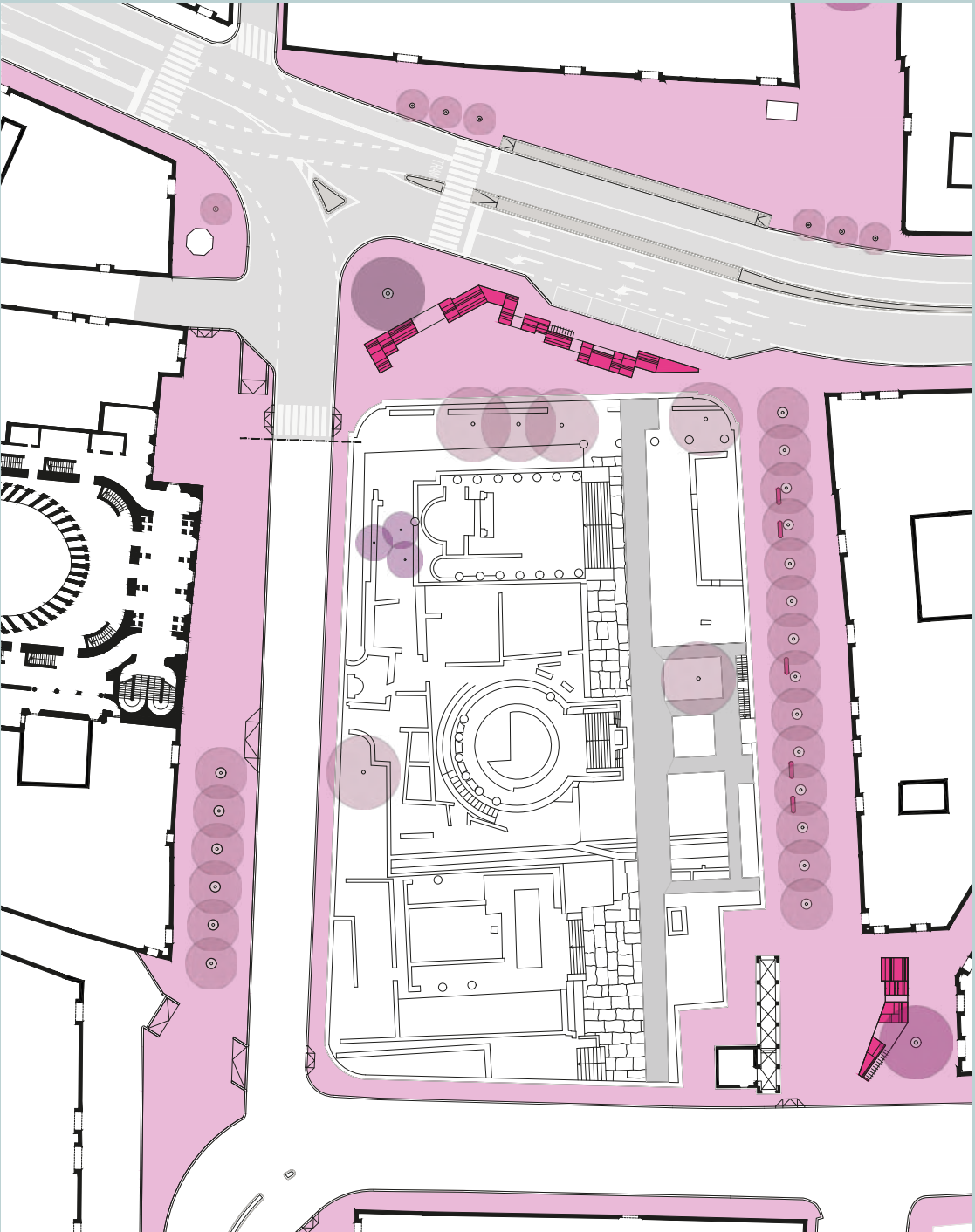
spazi pedonali
alberature

mobilità
percorrenze | sosta



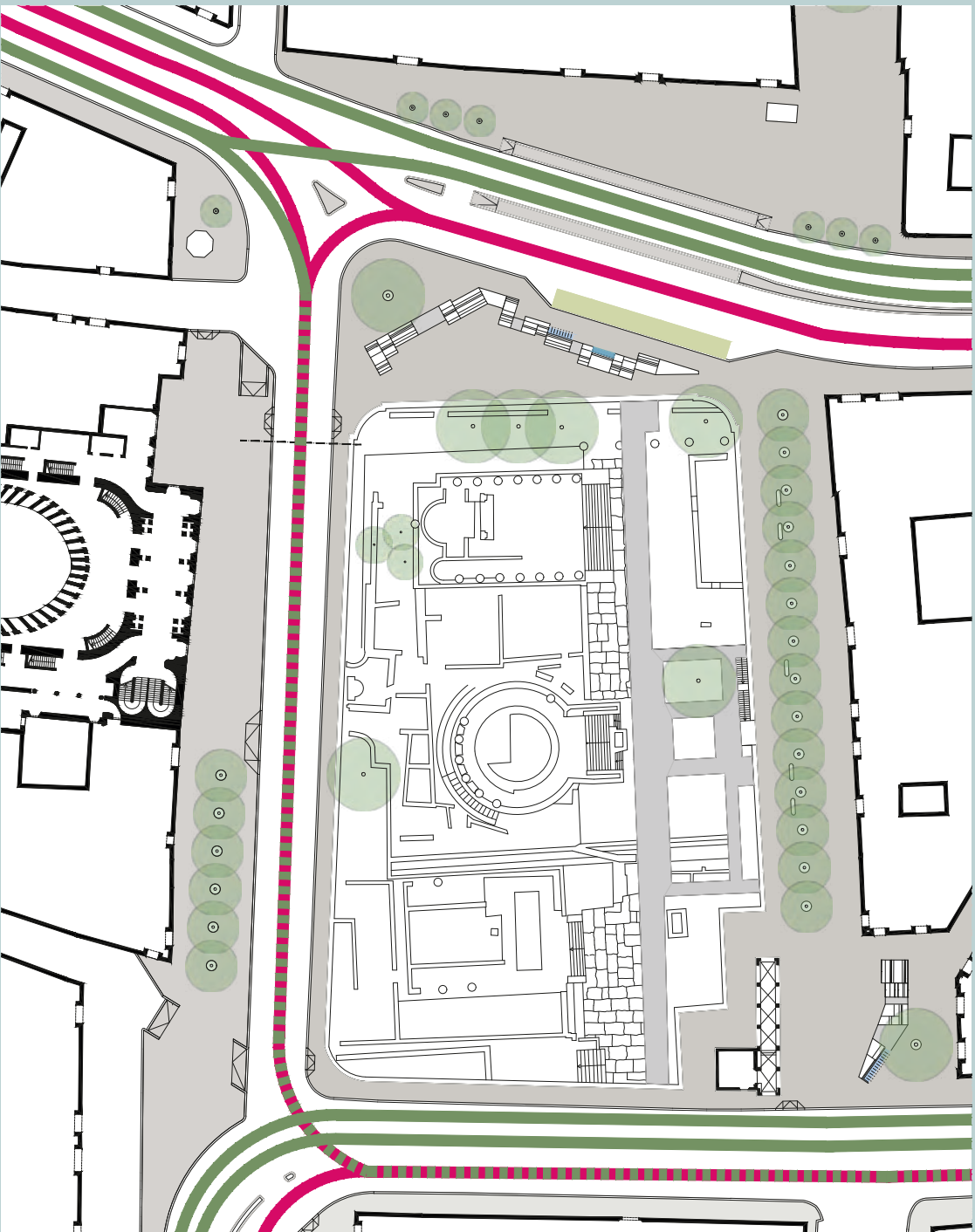
viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi

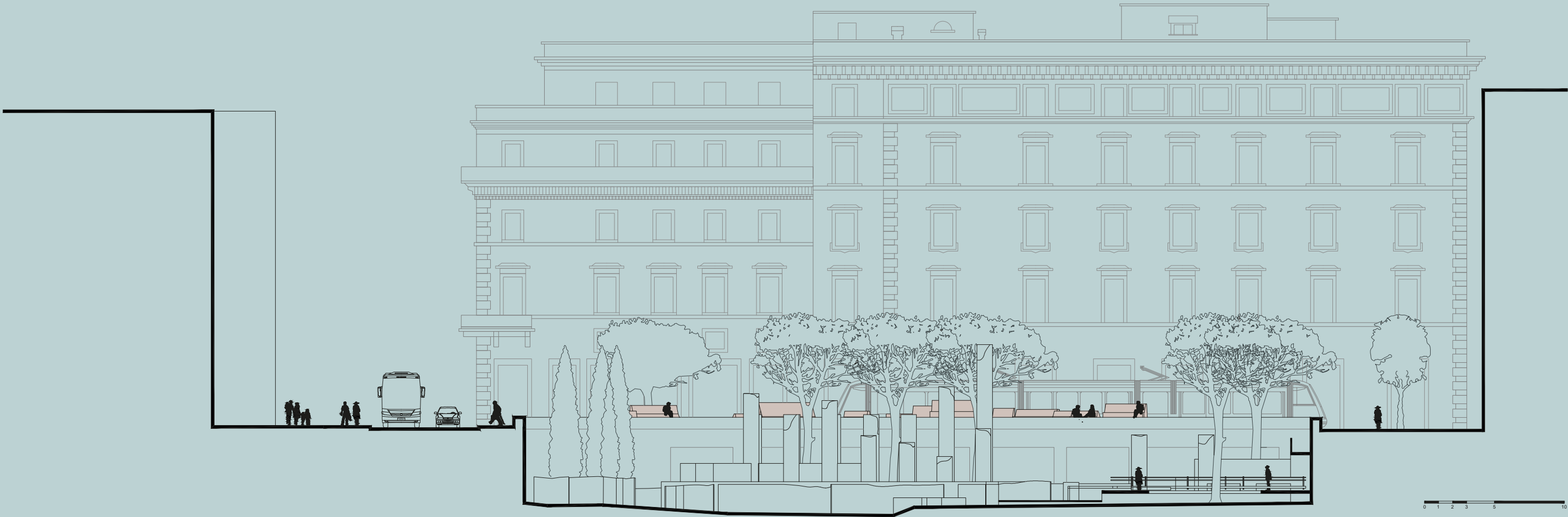
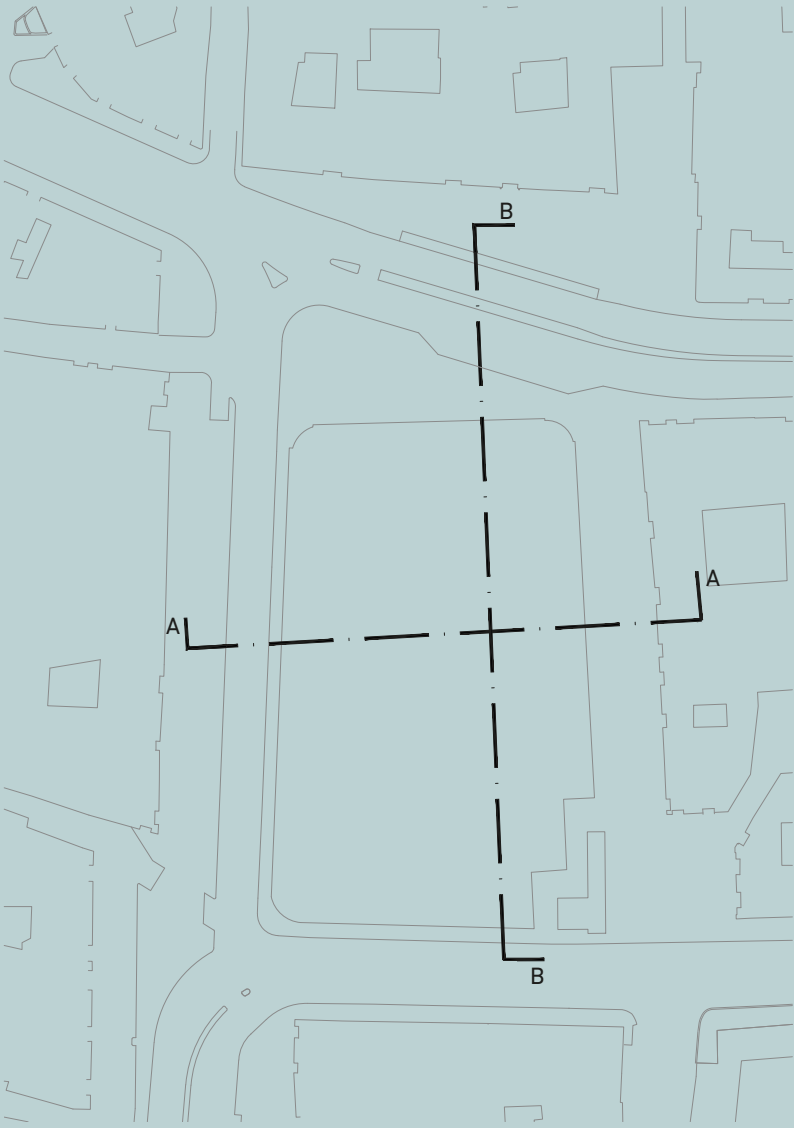


spazi pedonali
sedute
alberature

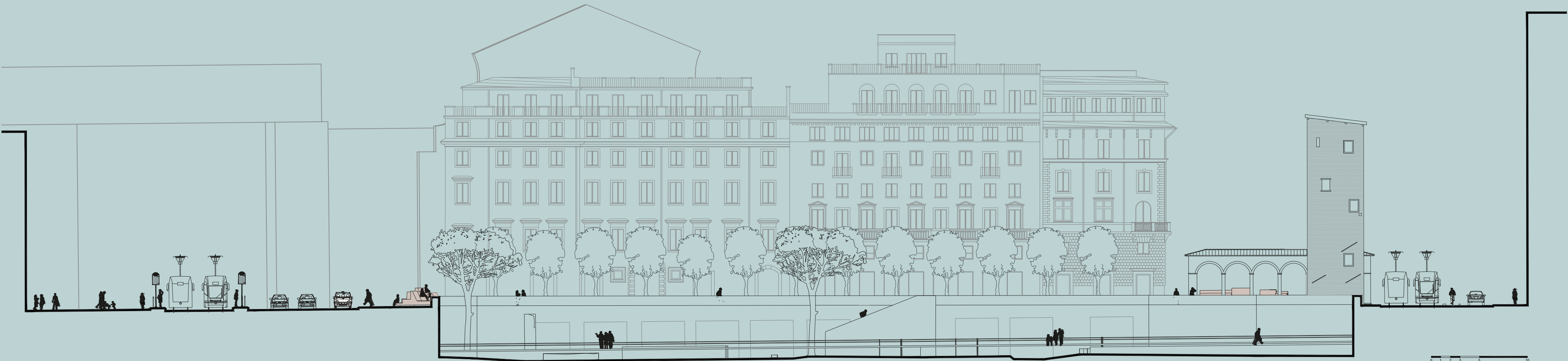
mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi



sezione AA



sezione BB



Sant'Andrea della Valle

Orazio Carpenzano
Fabio Balducci
Fabrizio Marzilli



Il progetto per l'ambito di Sant'Andrea della Valle si pone un duplice obiettivo: ricostruire la prospettiva perduta verso la chiesa e identificare una nuova sosta urbana lungo Corso Vittorio Emanuele II.

La chiesa di Sant'Andrea della Valle, realizzata tra il 1655 e il 1665, su progetto di Carlo Rainaldi e successivamente alterata da Carlo Maderno, manifesta la sua forza e imponenza attraverso un mirato gioco prospettico, tipico dell'architettura barocca.

Cesare Brandi, in *Teorie del Restauro*, ricorda un episodio centrale per la comprensione della figuratività spaziale della chiesa. Infatti, tra il 1883 e il 1884, a seguito di un intervento politico-urbanistico dell'allora Consiglio comunale della città di Roma, il tratto che da Piazza del Gesù arriva alla via Larga e che comprende l'ambito di Sant'Andrea della Valle, venne alterato spazialmente dall'allargamento della sezione stradale.

Tale modifica, estesa anche a Corso Vittorio Emanuele II ha annullato la visuale prospettica della chiesa con un conseguente schiacciamento visivo della sua facciata, cancellando così definitivamente la sua plasticità formale.

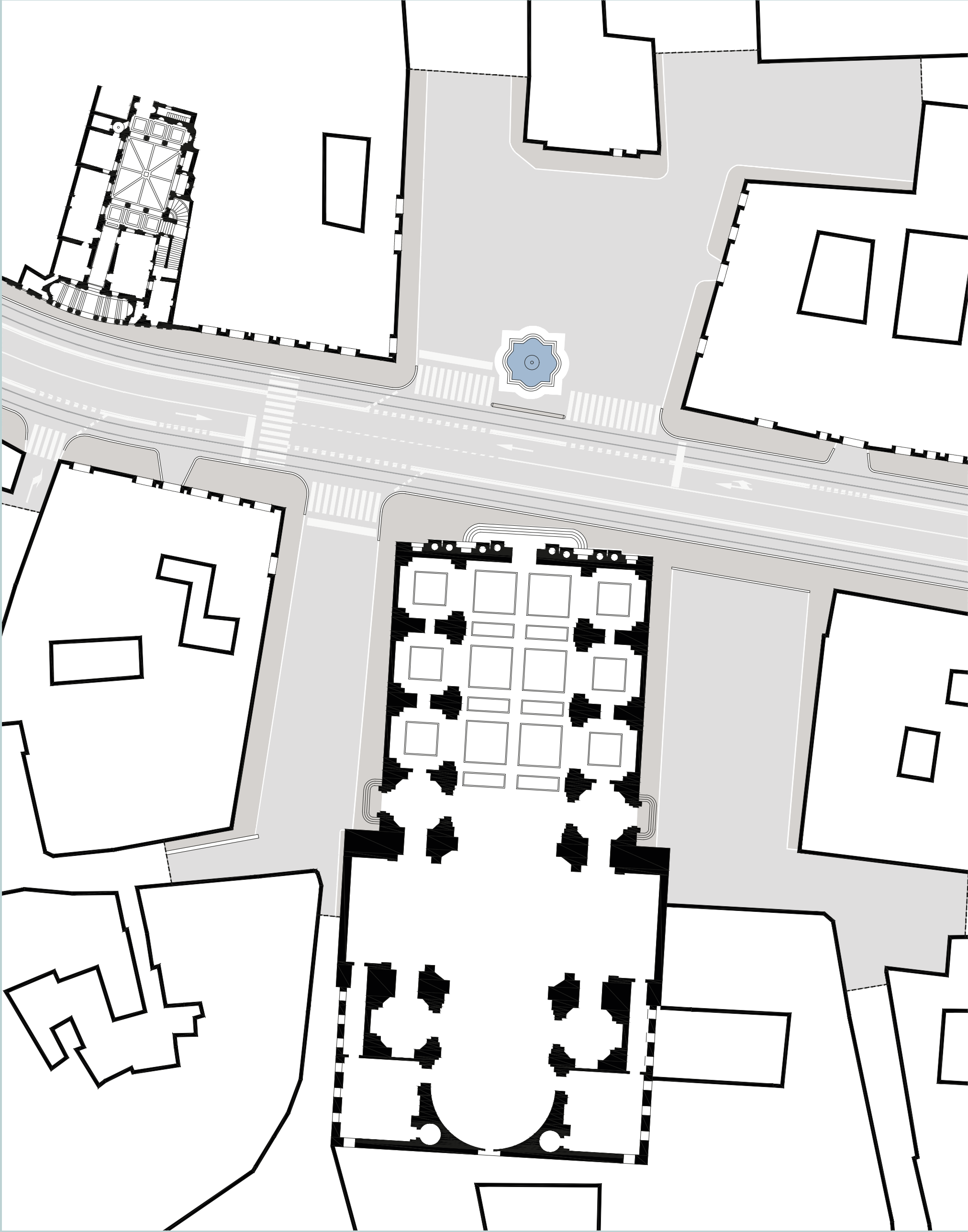
Il progetto si propone, quindi, di restituire nuovamente la percezione della visuale prospettica della facciata attraverso il ridisegno, in pianta, di un sagrato che fronteggia la chiesa. La definizione del sagrato, realizzata attraverso l'espedito materico di una pavimentazione in asfalto stampato, consente di creare un necessario spazio pubblico in un'area che ad oggi è relegata ad un uso esclusivamente veicolare.

In particolare, il progetto del sagrato, iniziando ai piedi della facciata della chiesa si estende all'interno della piazza esistente con una profondità di 40 m ed una larghezza di 20 m.

Al suo interno, inoltre, oltre al ricollocamento della storica fontana di Scossacavalli ad opera di Maderno, indietreggiata rispetto all'odierna posizione, l'intervento prevede l'inserimento sui lati del sagrato di sei alberature, tre per lato, con la funzione di enfatizzare la centralità prospettica verso la facciata della chiesa.

Attorno al sagrato, invece, secondo quanto stabilito dal Piano Sanpietrini di Roma capitale è previsto il mantenimento e l'inserimento, ove necessario, del sanpietrino.

La proposta progettuale, inoltre, prevede anche un intervento su Piazza Vadini, realizzato da una serie di vasi a forma quadrata che da un lato concorrono, come per la piazza di Sant'Andrea della Valle, ad aumentare la componente verde e dall'altro garantiscono un ulteriore spazio di sosta lungo Corso Vittorio Emanuele II.



0 20 m

Stato di fatto

- aree carrabili
- aree pedonali
- acqua

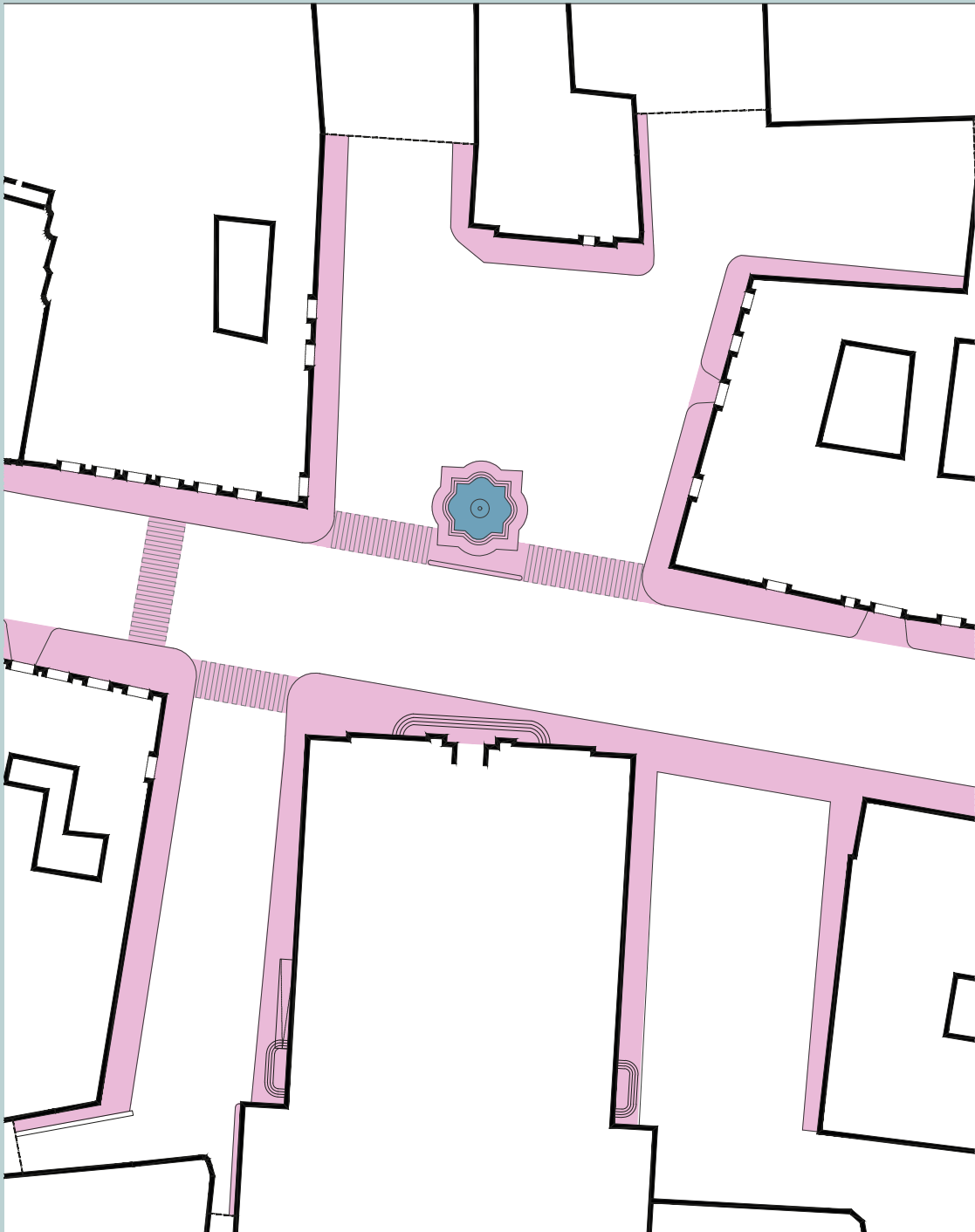


Progetto

- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- asfalto stampato
- acqua
- alberature

0 20 m

spazio pubblico
natura | acqua | usi



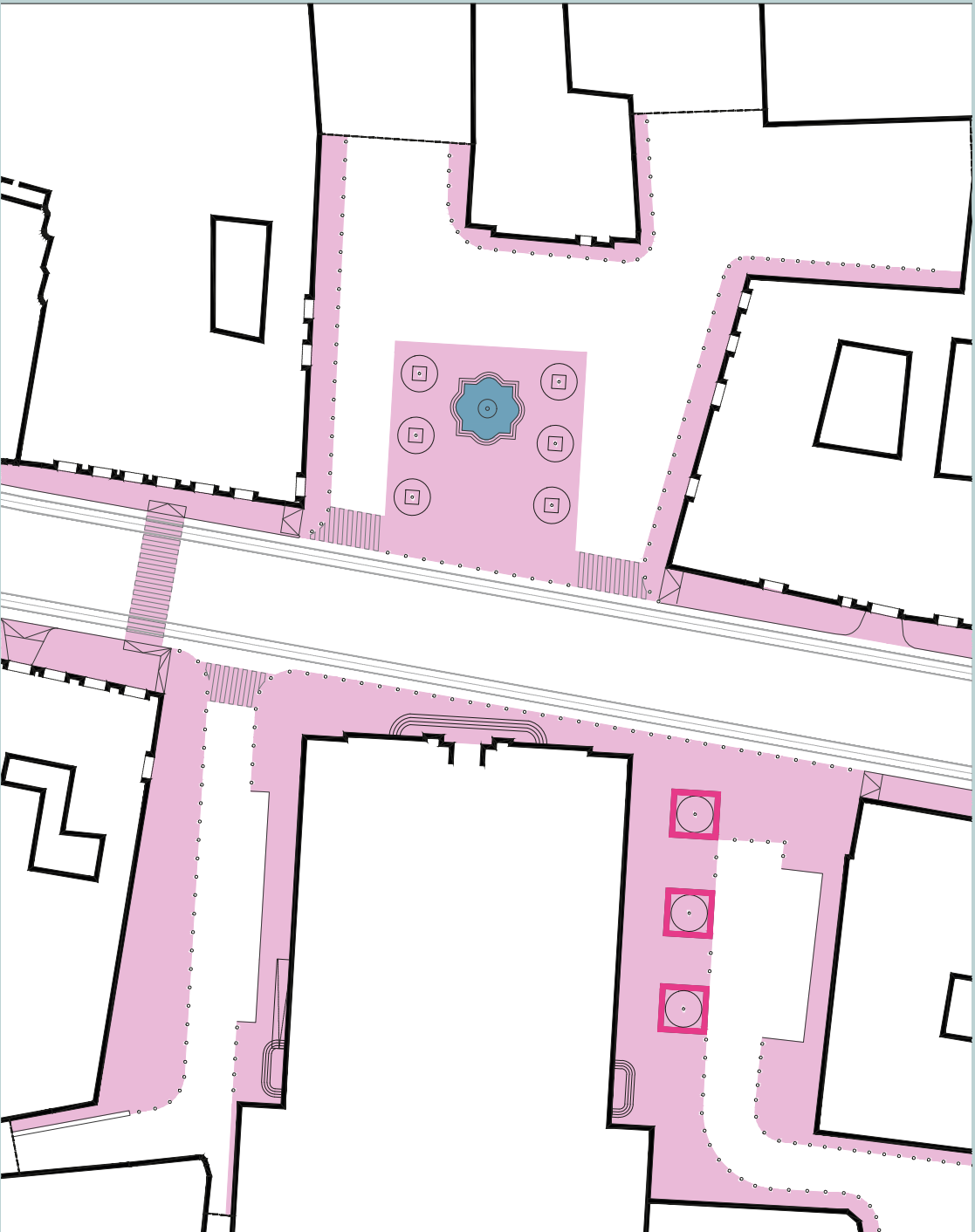
spazi pedonali
alberature
acqua

mobilità
percorrenze | sosta



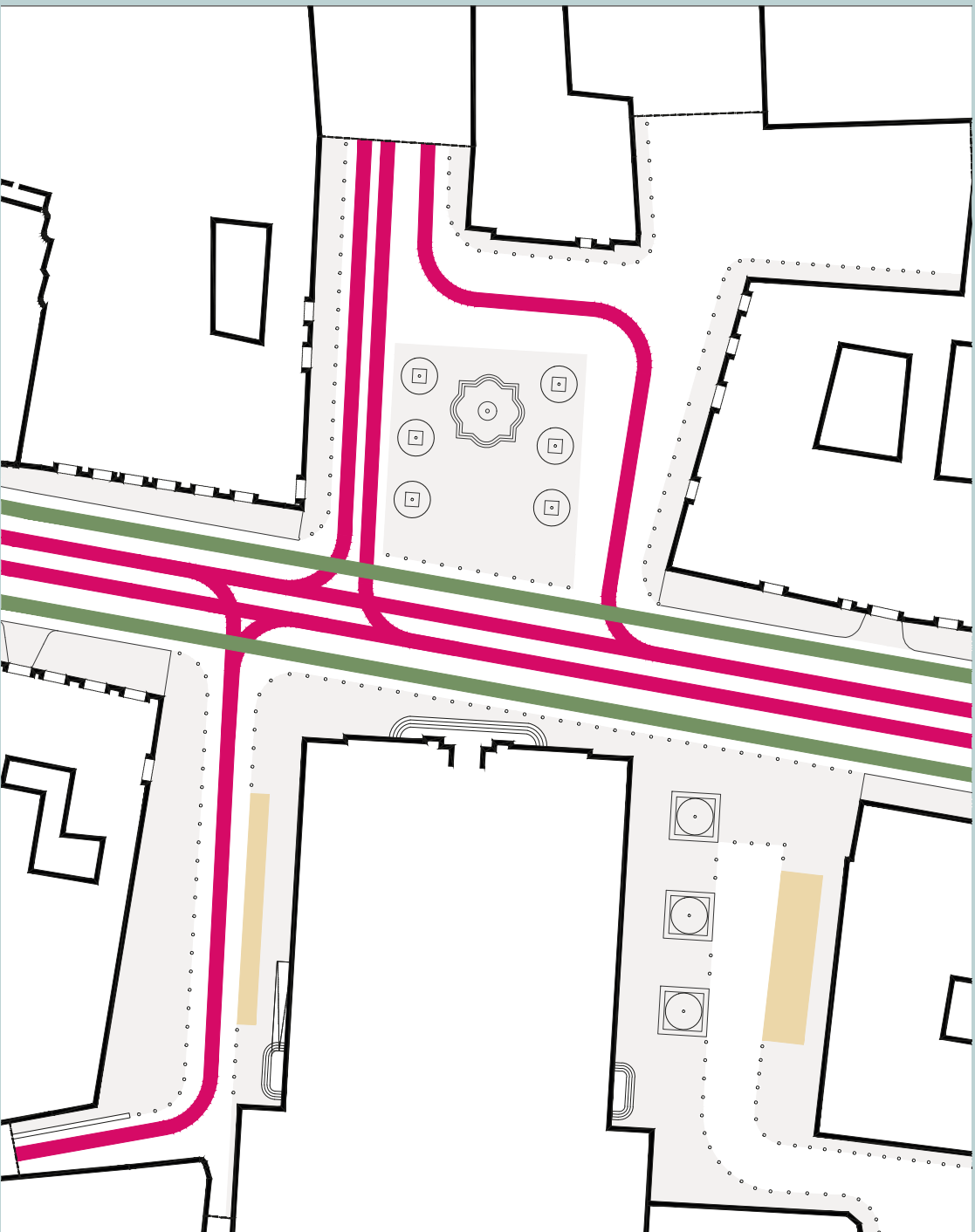
viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi



spazi pedonali
sedute
alberature
acqua

mobilità
percorrenze | sosta

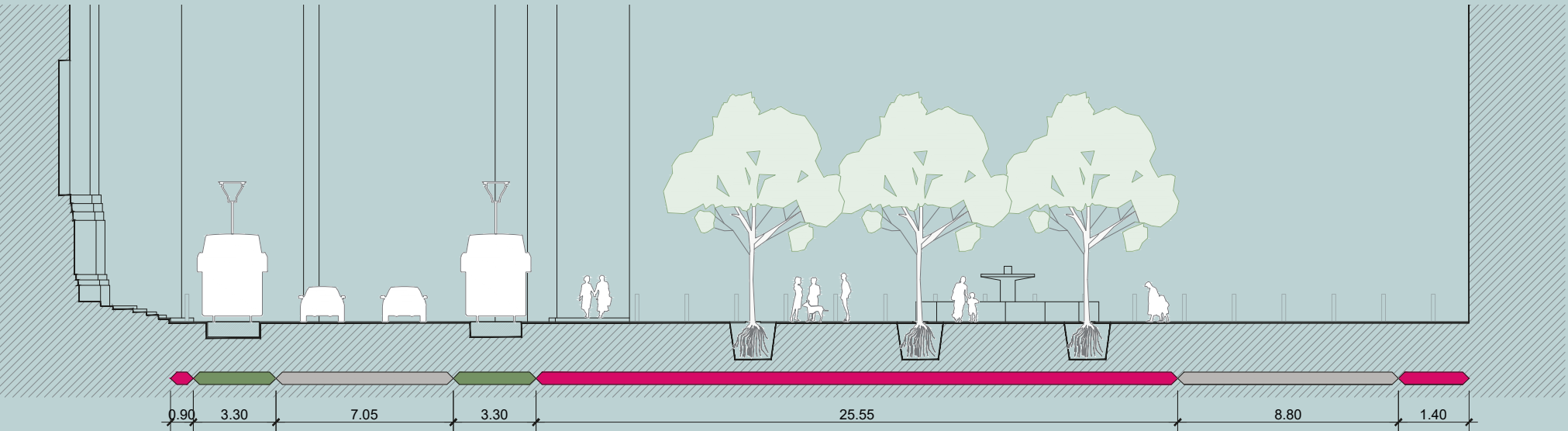
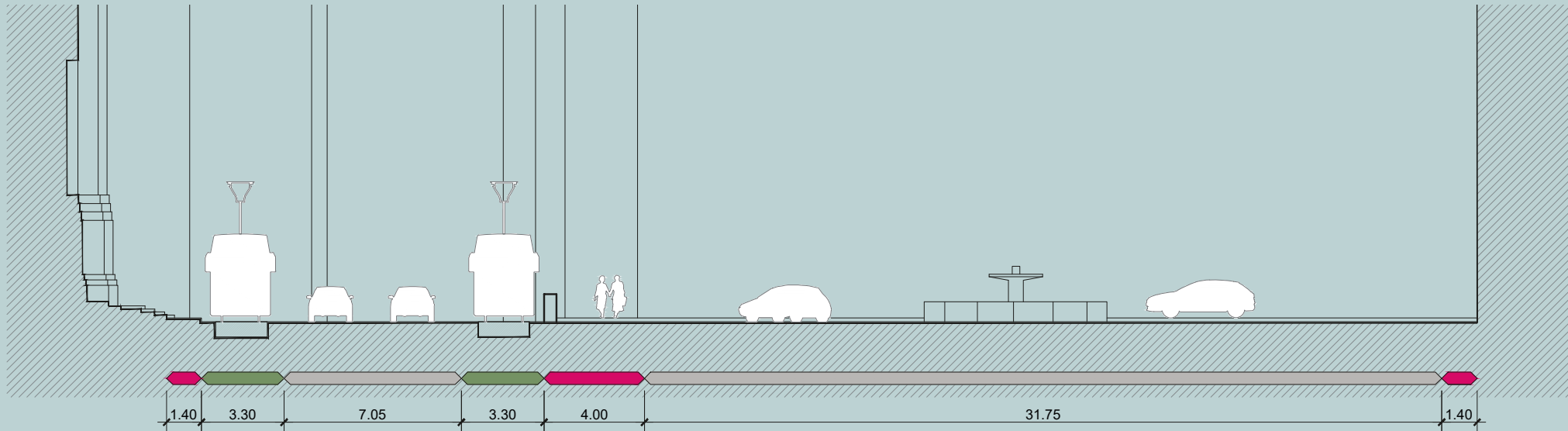
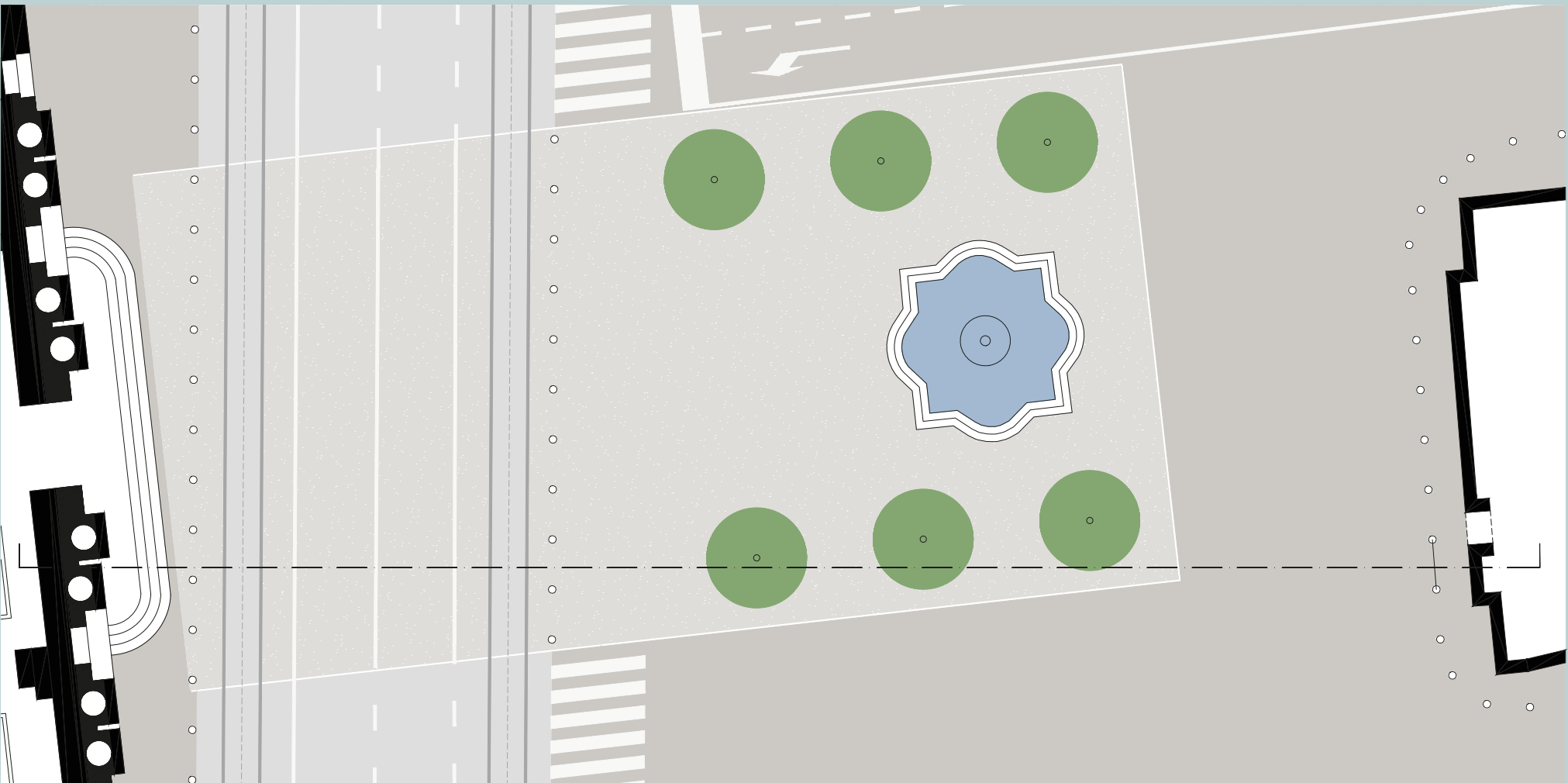
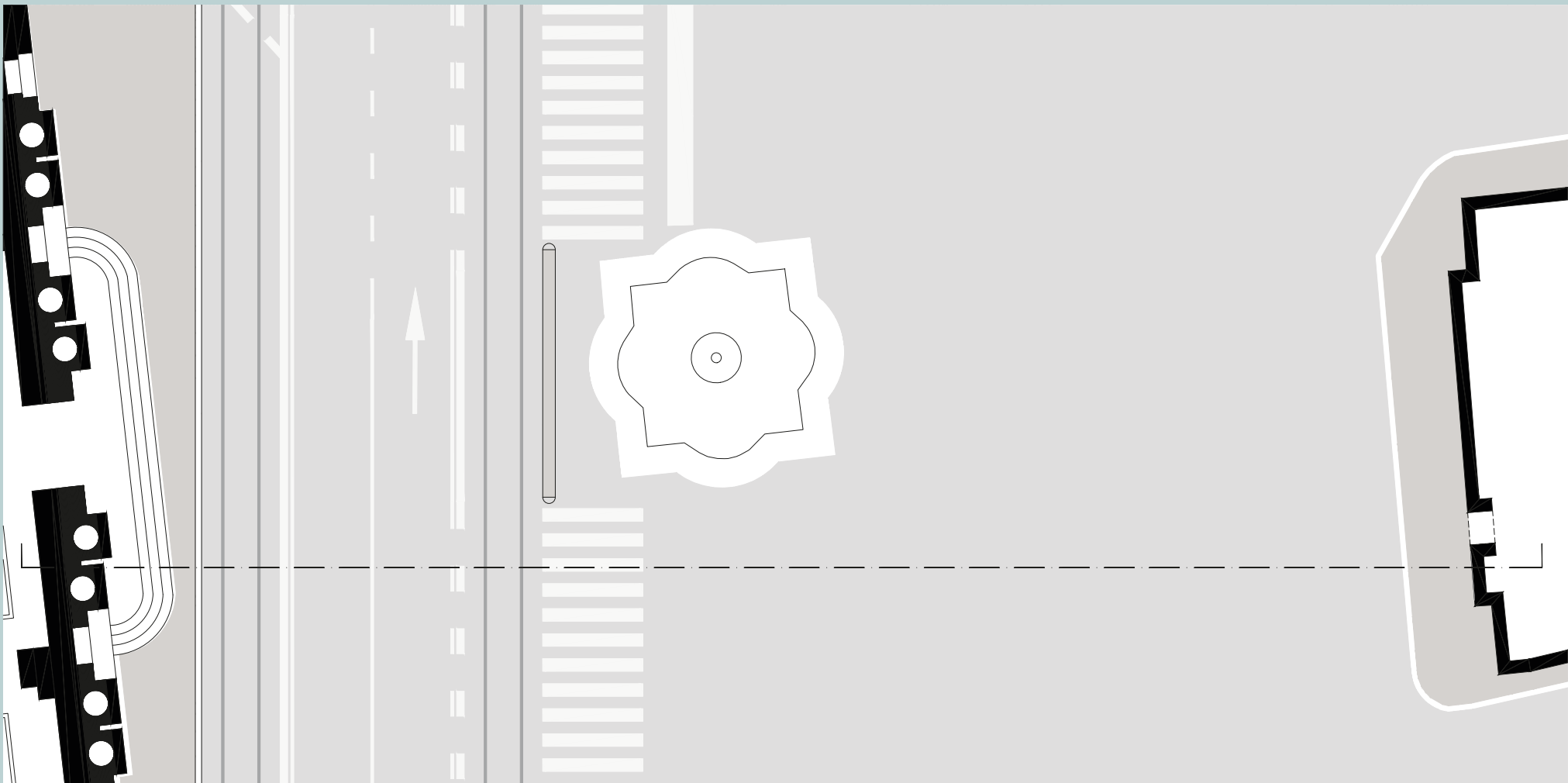


viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

L'asse urbano Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II



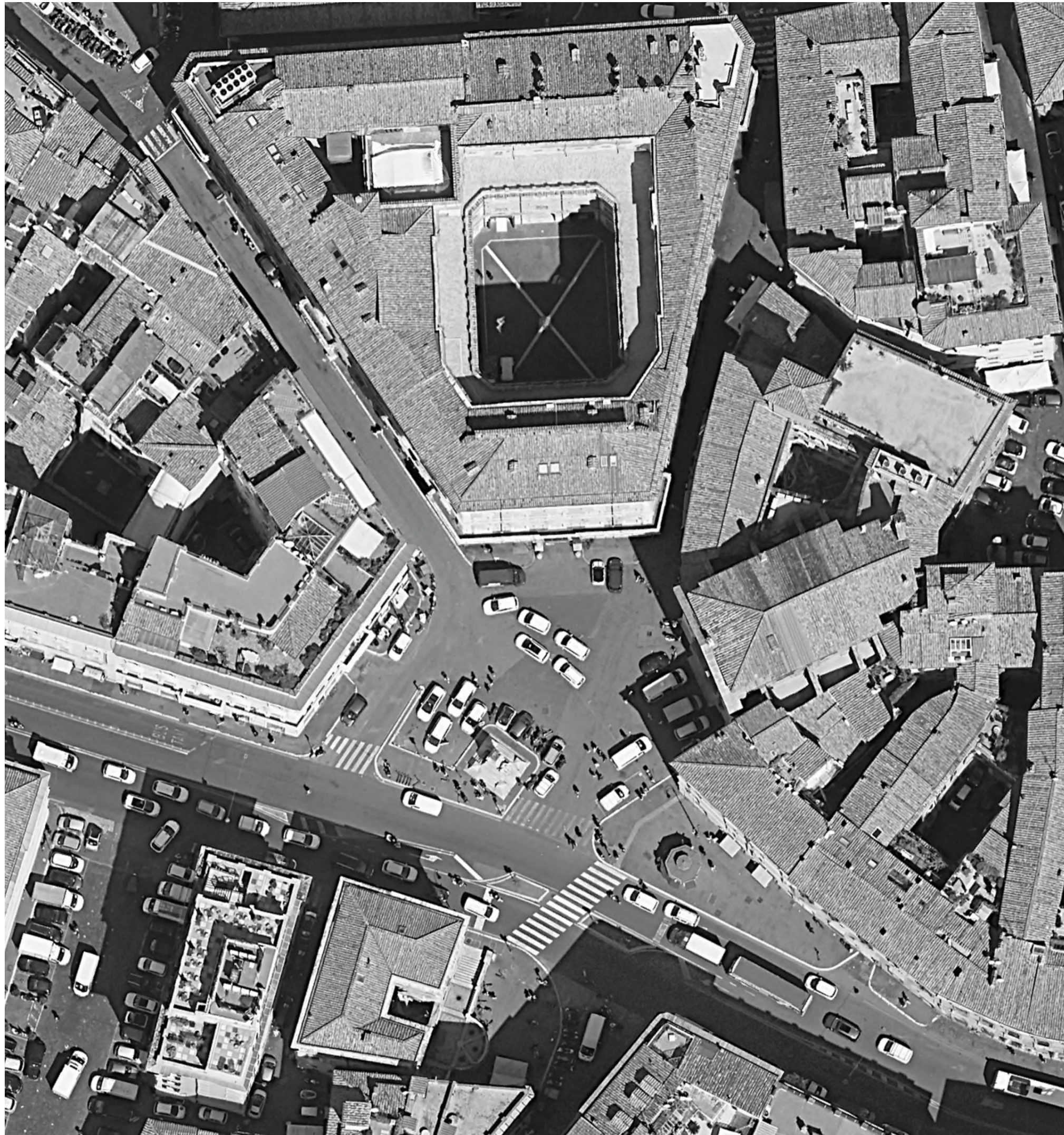
Le piazze - gli ambiti e le stazioni





Navona - Campo de' Fiori

Elia Cangelini
Michele Conteduca
Valerio Fonti



L'ambito di Piazza di San Pantaleo subisce importanti modifiche a seguito dell'attuazione del Piano Regolatore del 1883. La facciata dell'omonima chiesa viene arretrata di quattro metri per permettere una più agevole curvatura verso via della Cuccagna, strada che connette l'asse di Corso Vittorio Emanuele II a Piazza Navona. La Commissione edilizia del Piano Regolatore 1883, a seguito di attenti studi e valutazioni, ritenne che non ci fosse altra soluzione possibile; d'altronde l'eliminazione della prima cappella della Chiesa di San Pantaleo non avrebbe compromesso lo spazio dedicato al culto all'interno.

Quindi, l'originario tracciato della via Papalis è leggibile grazie alla curvatura suggerita dalla facciata di Palazzo Massimo alle Colonne, che rimane intatta nonostante le importanti demolizioni dell'area.

L'antico tracciato è rimarcato dal progetto, attraverso il disegno di una fontana, costituita da ugelli a sfioro sul pavimento in grado di nebulizzare l'acqua e garantire quindi un elevato comfort climatico. L'attenzione alla mitigazione climatica è stata perseguita anche attraverso l'inserimento di specie arboree sul lato ovest della piazza, in prossimità degli accessi da Corso Vittorio a Piazza della Cancelleria e di via dei Baullari.

Il lato nord della Piazza di San Pantaleo è definito dalla facciata di Palazzo Braschi e dallo scorcio della chiesa di San Pantaleo, che incorniciano l'accesso a via della Cuccagna che porta a Piazza Navona, mentre a sud la Palazzina De Regis – o Farnesina ai Baullari – fa da contraltare. Da questo lato si prosegue, poi, verso Piazza Campo de' Fiori e Piazza Farnese.

Attualmente la piazza si presenta come uno slargo amorfo, occupato al centro dalla statua dedicata a Marco Minghetti e da un'area parcheggio per le auto e per la sosta temporanea dei taxi.

La posizione baricentrica della piazza, sul crocevia di intensi flussi di transito pedonali diretti verso i suddetti siti storici dell'area limitrofa, ha portato alla scelta di pedonalizzare l'intero spazio lasciando, al contempo, intatto lo sbocco di Via San Pantaleo su Corso Vittorio Emanuele II.

Seguendo questa impostazione, il progetto del suolo si articola in un'unica quota e la strada carrabile si trova così al medesimo livello di quella pedonale. In questo modo, si viene a creare un senso di continuità, enfatizzato anche da una scelta materica unitaria, costituita dai sanpietrini.

In prossimità della banchina della fermata della tramvia, posta sul lato nord in direzione del Vaticano, è prevista una seduta in travertino lungo tutta la sua lunghezza.

Infine, l'attuale stazione dei taxi è stata rilocalizzata sul lato ovest di Piazza della Cancelleria, essendo questa una posizione nevralgica e baricentrica sia per Campo de' Fiori, sia per Piazza Navona e gode allo stesso tempo di ottima visibilità e quindi fruibilità.



Stato di fatto



aree carrabili
aree pedonali



Progetto



asfalto ad alta riflettanza	•	alberature
basalto		
sanpietrini		
acqua		

spazio pubblico
natura | acqua | usi



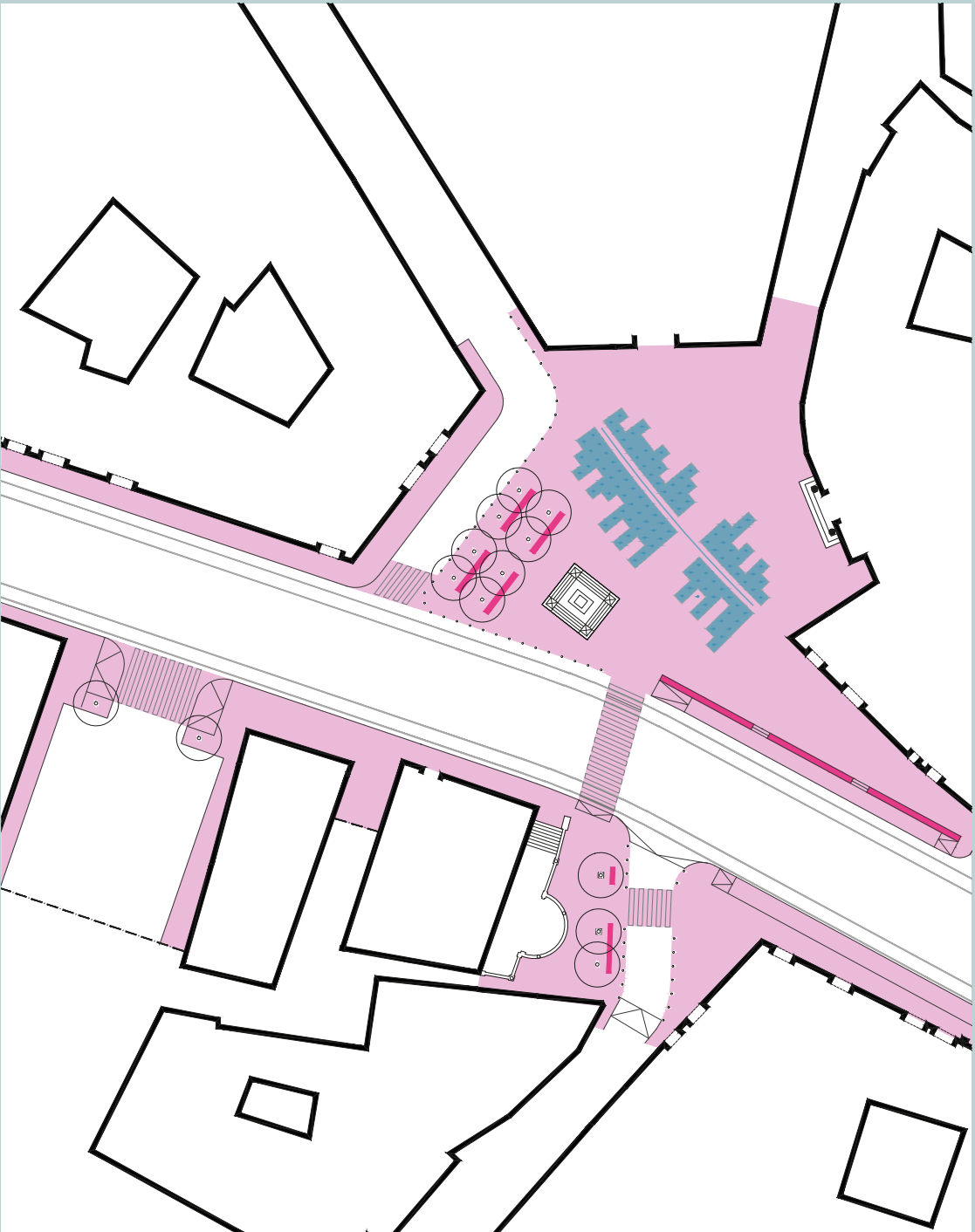
spazi pedonali
alberature

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi

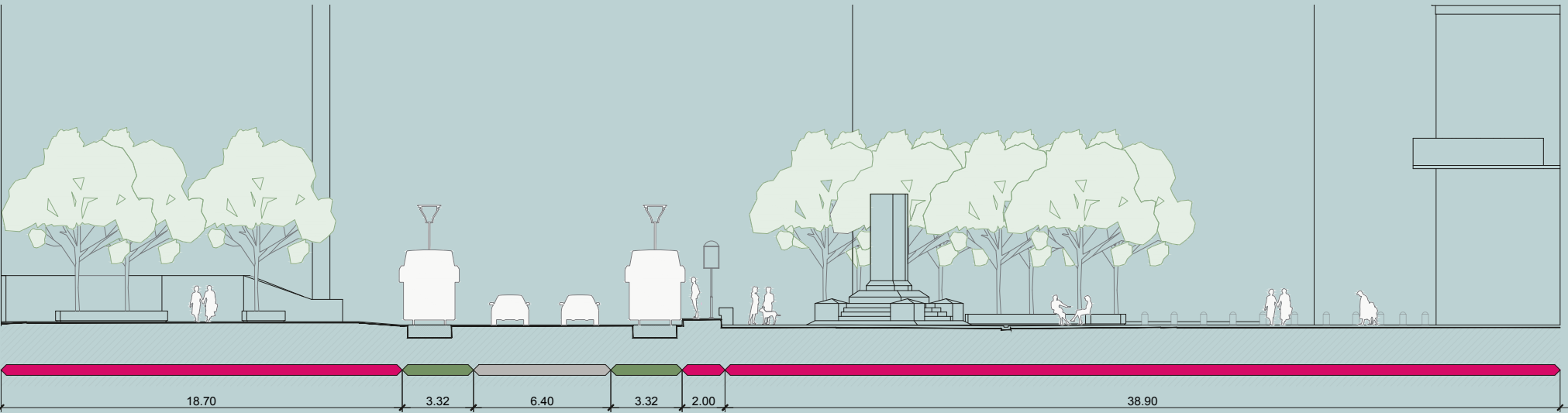
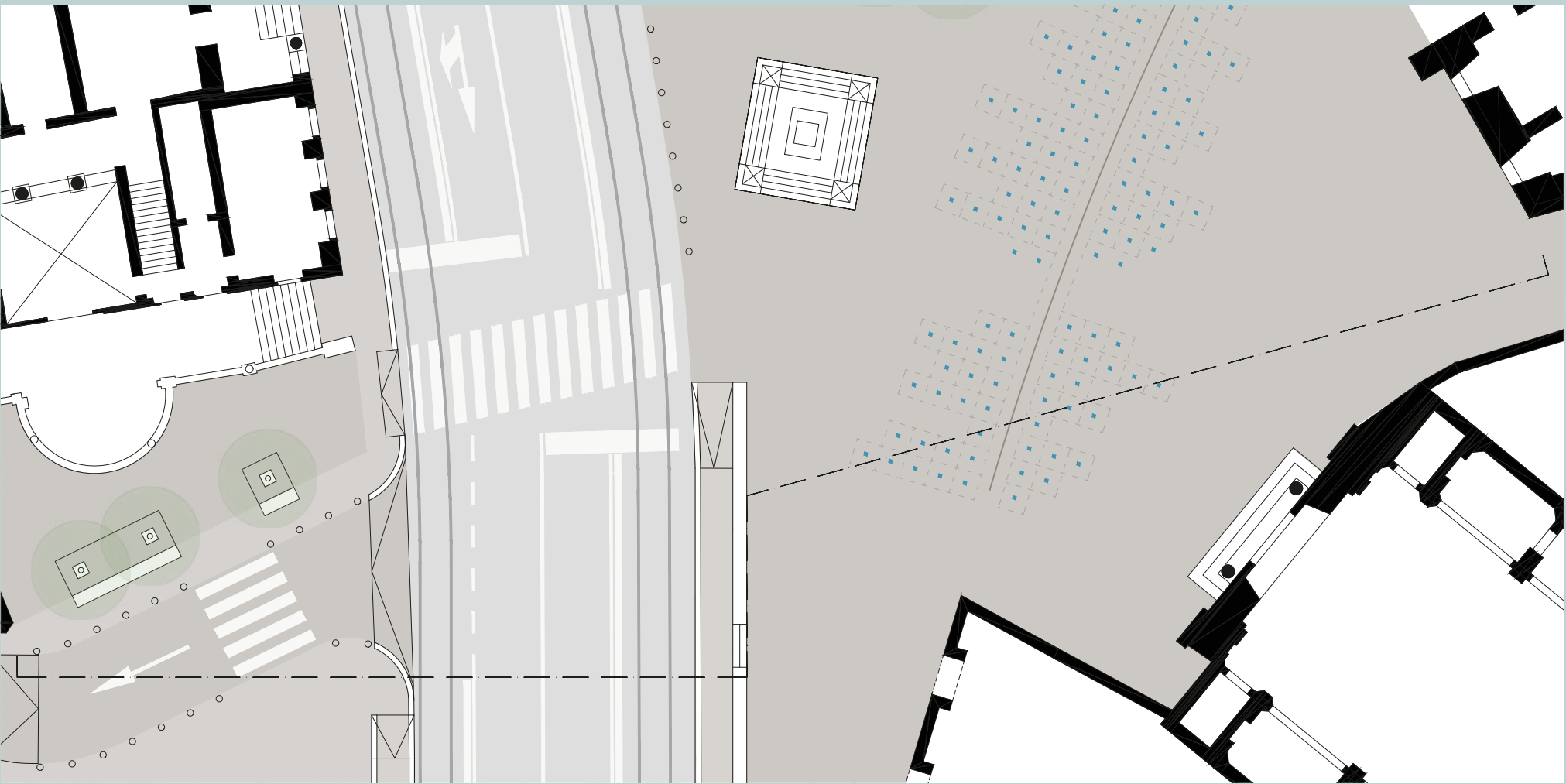
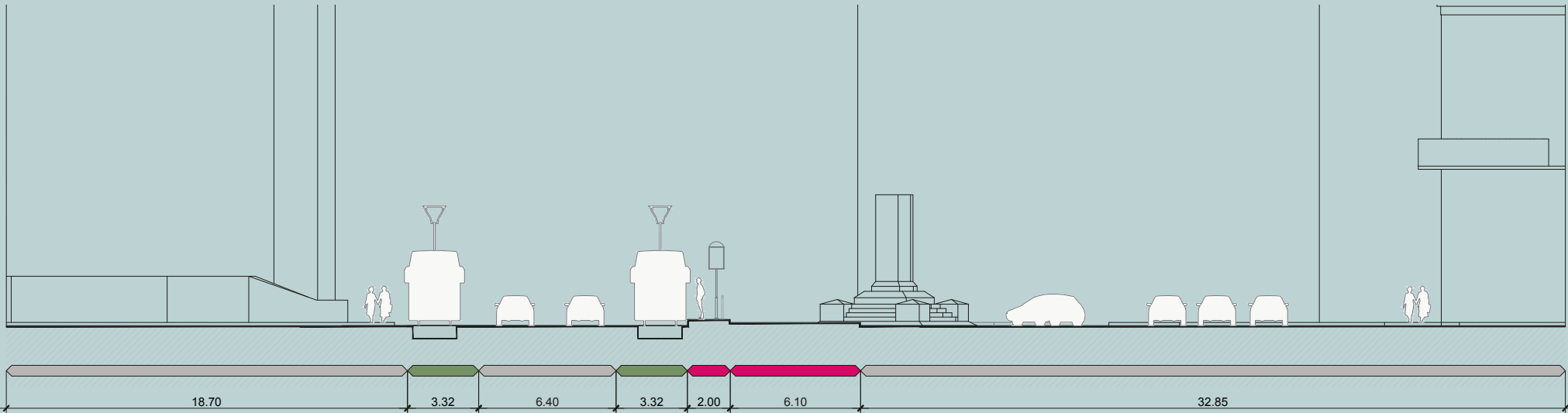
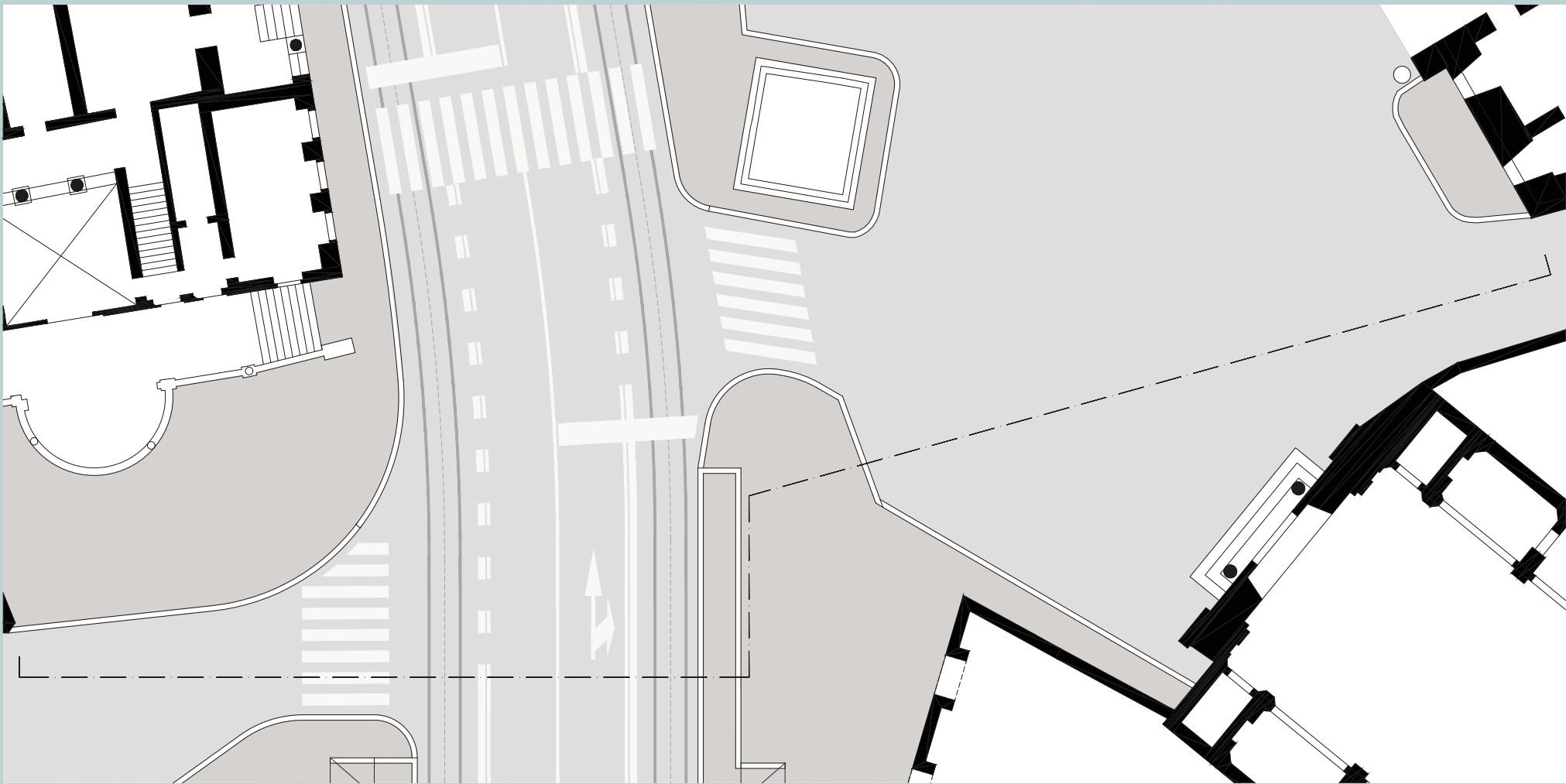


spazi pedonali
sedute
alberature
acqua

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi





Chiesa Nuova

Orazio Carpenzano
Fabio Balducci
Diana Carta

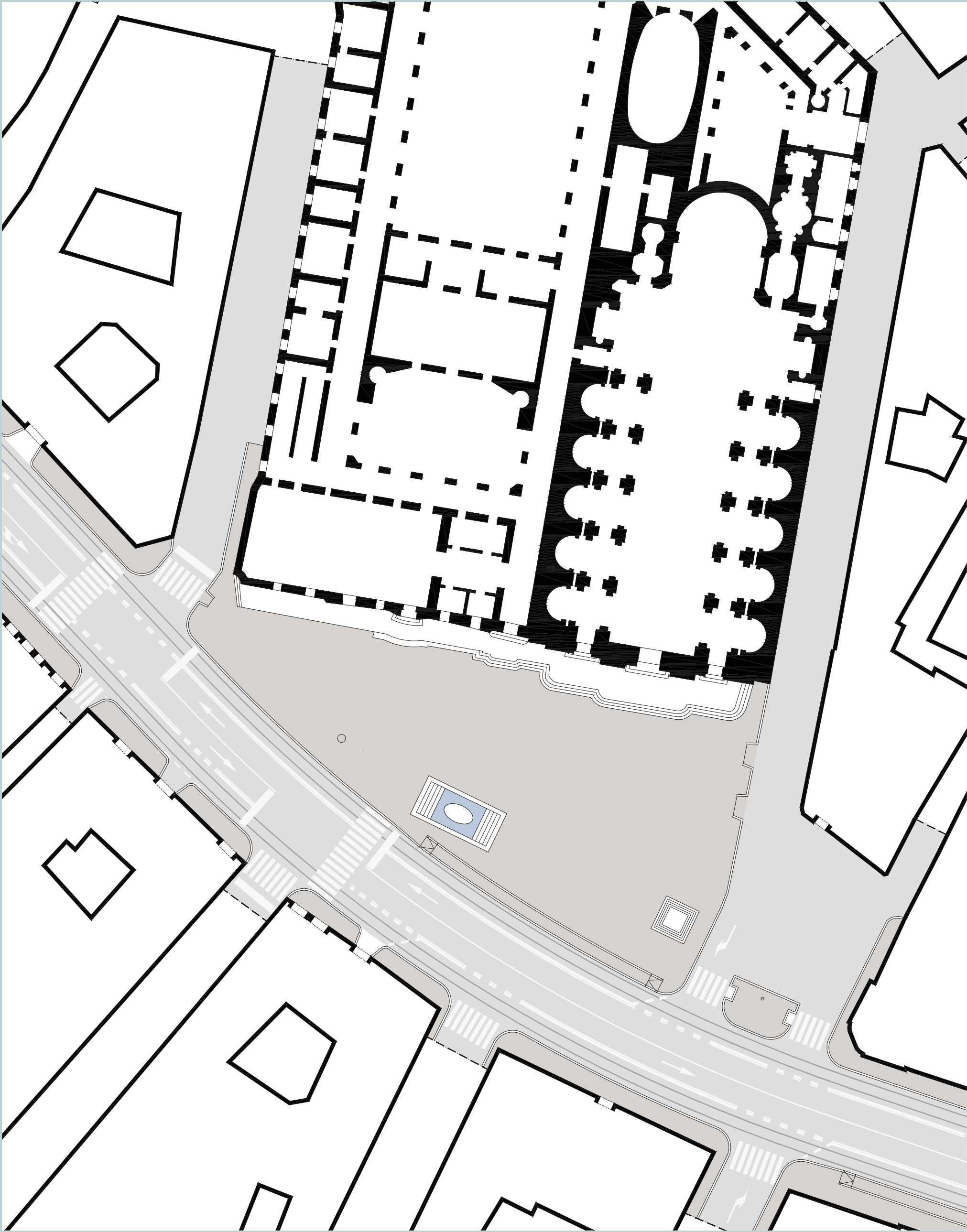


Lo stato attuale dell'area relativa all'ambito di Piazza della Chiesa Nuova consiste in uno spazio pubblico unitario definito da una pavimentazione omogenea in lastre di basalto e da cigli stradali in travertino. Qui, si trovano la Fontana della Terrina che, fino al 1899, era collocata al centro di Piazza Campo de' Fiori, e uno storico albero di Paulonia. L'importante facciata della Chiesa Nuova fa da sfondo a questo spazio pubblico, insieme all'attiguo fabbricato dell'oratorio dei Filippini, opera del 1600 di Francesco Borromini. Attigua alla piazza, è la statua Monumento a Pietro Metastasio.

Originariamente, prima dei lavori avviati dal Piano Regolatore del 1883, la piazza presentava un carattere conchiuso grazie alla presenza di edifici disposti lungo il suo perimetro. A seguito degli sventramenti degli isolati limitrofi alla piazza, la misurata completezza dello spazio viene meno, difatti attualmente risulta esposta a diretto contatto con il Corso Vittorio Emanuele II. La definizione dell'originario sagrato della chiesa viene così modificato, nonostante si sia cercato di preservarne la forma, difatti

il Corso in quel punto specifico presenta una curva – l'unica, insieme a quella tangente a Palazzo Massimo alle Colonne, nel tracciato della nuova arteria.

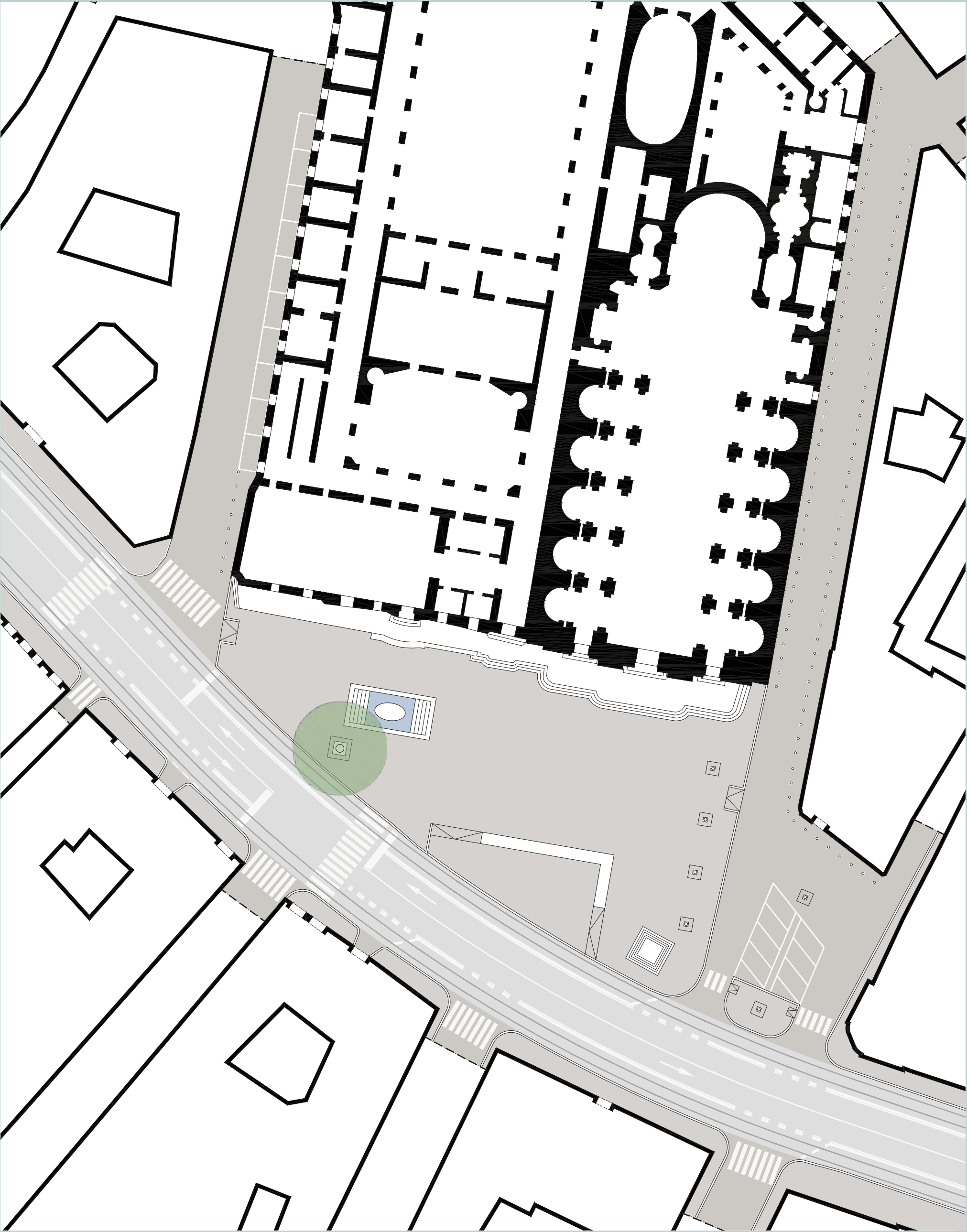
Il progetto previsto per quest'ambito, realizzato con interventi minimali, mira alla ridefinizione della Piazza della Chiesa Nuova attraverso una diversa disposizione di elementi esistenti – come ad esempio la fontana che segue l'asse suggerito dall'ingresso principale del prospetto dell'Oratorio dei Filippini – e tramite l'inserimento di nuove alberature di aceri campestri, per garantire l'ombra nei periodi dell'anno più caldi e per preservare l'ingresso alla chiesa dal movimento delle auto su via della Chiesa Nuova. In prossimità della futura fermata del sistema tramvia, previsto nella piazza, una piattaforma sopraelevata in basalto si estende su un'ampia superficie, in modo da accogliere i flussi di persone che transitano sui nuovi mezzi, e in prossimità del dislivello tra questa e la piazza si articola una seduta in travertino.



Stato di fatto

0 20 m

- aree carrabili
- aree pedonali
- acqua
- alberature

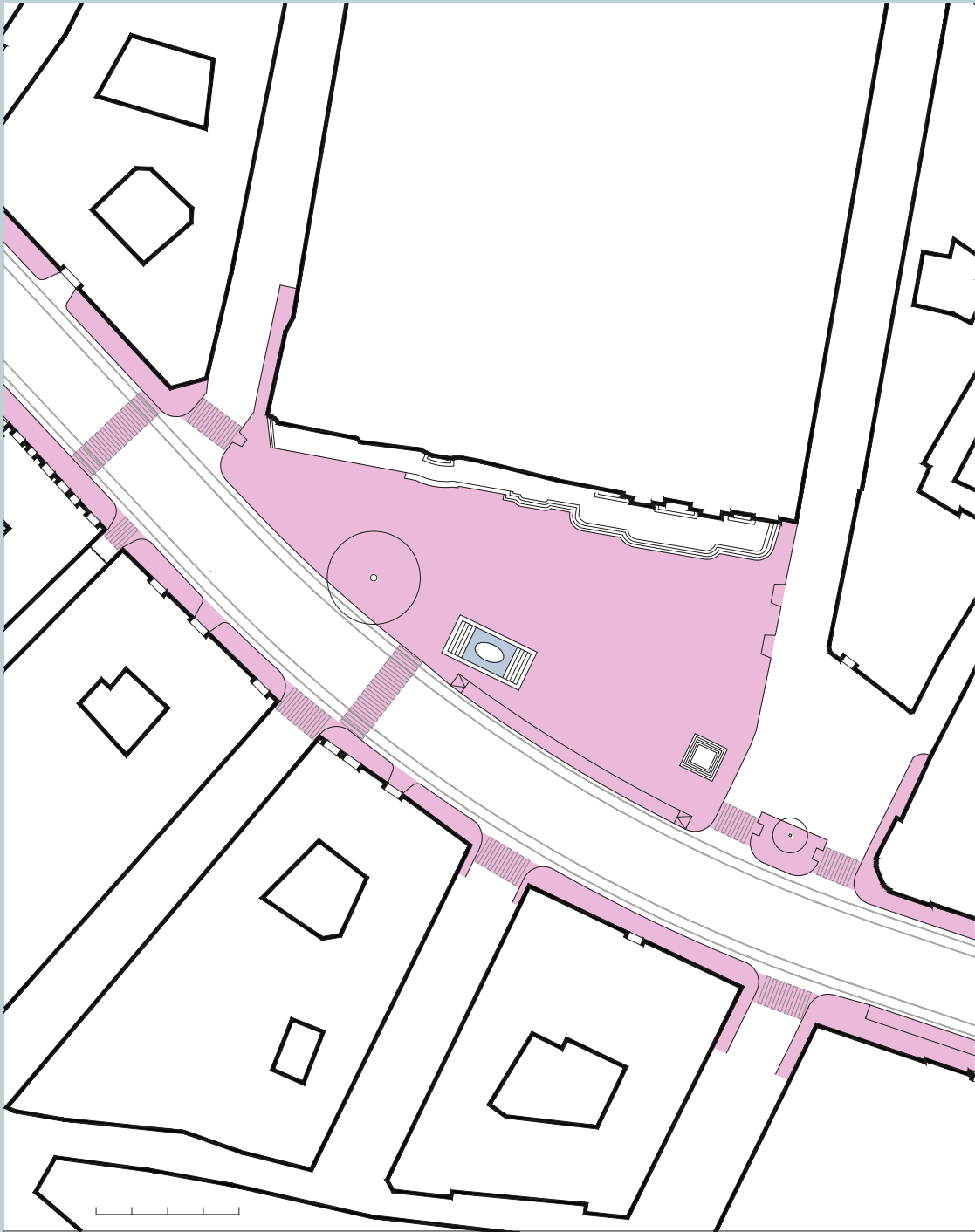


Progetto

0 20 m

- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- acqua
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



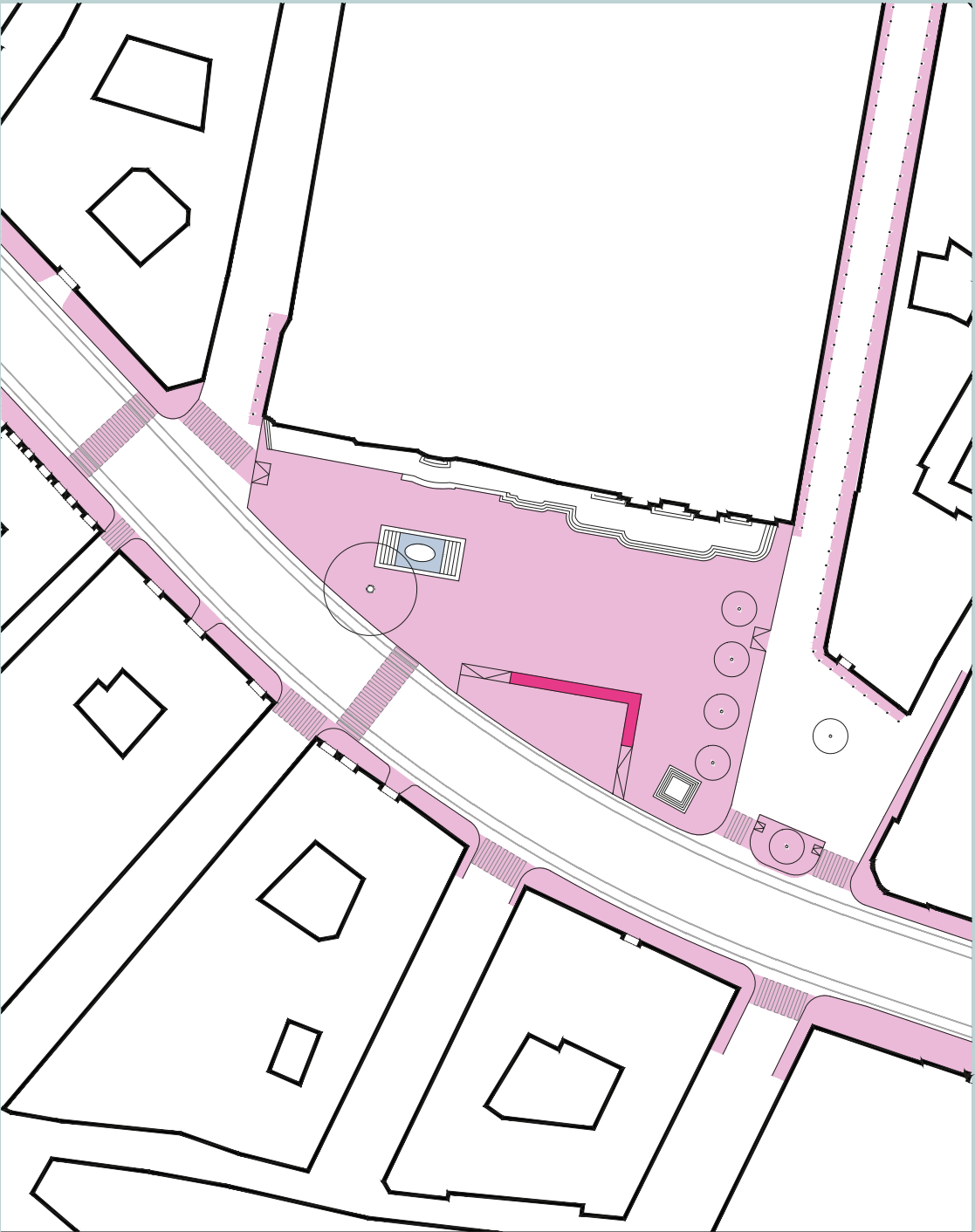
spazi pedonali
alberature
acqua

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi



spazi pedonali
sedute
alberature
acqua

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi



Sforza Cesarini

Fabio Di Carlo
Wei Chen
Maria Chiara Libreri
Liyang Wang



Tra le molte narrazioni su questo luogo, c'è quella di un acquitrino che si estendeva fino alla Chiesa Nuova, malsano, con pozze d'acqua sulfurea, e una misteriosa - quanto poco probabile - cavità che era ritenuta 'l'accesso agli inferi'. Lì si svolgevano i *ludi Tarentini* in onore di Plutone e Proserpina, riti che si sarebbero tenuti in *extremo Campo Martio* già da prima dell'era Repubblicana.

La piazza ha oggi la forma di un semplice giardino, con una scultura contornata da un campo di ghiaia e da un perimetro di aiuole, con siepi discontinue e cigli ormai dissestati dallo sviluppo degli apparati radicali arborei. Nel complesso il giardino appare poco accogliente e attrattivo, a tratti claustrofobico, a causa dell'esuberanza del sistema vegetale e dall'eccessivo impatto degli esercizi di ristorazione. Le alberature (*Pawlonia tomentosa* e *Aesculus*), pur se con una fioritura primaverile intensa, sono ormai stentate, prive di una forma congrua e in alcuni casi gli alberi si mostrano chiaramente in prossimità del termine del ciclo di vita. La scultura di Nicola Spedalieri, la cui realizzazione era stata assegnata su concorso a Mario Rutelli nel 1898, era stata originariamente collocata nel 1901 in Piazza della Chiesa Nuova (la realizzazione è coeva alla Fontana delle Naiadi di Piazza dei Cinquecento dello stesso autore). Fu poi spostata in Piazza Sforza Cesarini nel 1950, dove oggi appare poco apprezzabile. La piazza è sostanzialmente frequentata solo dagli avventori dei ristoranti.

L'idea principale è quindi di ridare forza al giardino e alla sua centralità attrattiva, aprendone maggiormente la vista da Corso Vittorio, con la pavimentazione che entra direttamente dalla strada, e renderlo più accogliente, invitante, sicuro e attrattivo. La sagoma del giardino rinnovato è appena più larga dell'attuale, appropriandosi di parte dello spazio della strada. Ciò si rende necessario sia per dar spazio a un marciapiede che attualmente non è presente, sia per realizzare delle aiuole più ampie in entrambe, riducendo il dissesto delle radici. Lo spazio dato

alle aiuole si allarga anche verso l'interno e la superficie data alla vegetazione risulta così sostanzialmente raddoppiata. Lungo il perimetro opposto è previsto un pergolato in metallo, con teli scorrevoli e una copertura vegetale di caprifoglio (*Lonicera caprifolium*) e di clematide sempreverde (*Clematis armandii*), per sostituire gli ombrelloni e organizzare il sistema di ristorazione in una forma più continua e ordinata. Dal punto vista vegetale, alcune alberature saranno sostituite con altre delle stesse specie. Per le altre si prevede la necessità di potature più radicali. Le siepi di margine sono sostituite da topiarie più compatte, ma contenute in altezza, di bosso (*Buxus sempervirens*) o di tasso (*Taxus sempervirens*) privilegiando sagome orizzontali e ondilinee. Affianco a queste si introduce un sistema più basso, di arbustive ornamentali ed erbacee perenni che attraverso il colore delle fioriture produca una maggiore luminosità e pregio, incrementi la biodiversità locale, per trasformare lo spazio originariamente austero in uno più conviviale e attraente.

Il percorso in basalto che parte da Corso Vittorio incontra una prima seduta in travertino. La pavimentazione subito si trasforma in un piano inclinato bagnato da un velo d'acqua, calpestabile. Il piano riflette la scultura e la vegetazione, per poi scomparire ai piedi della scultura, sotto una seconda seduta che fa da bordo alla fontana. Alle spalle della statua c'è una nuova aiuola umida, ribassata, composta prevalentemente di vegetazione igrofila: menta, iris, equiseti, ecc., per caratterizzare lo spazio retrostante.

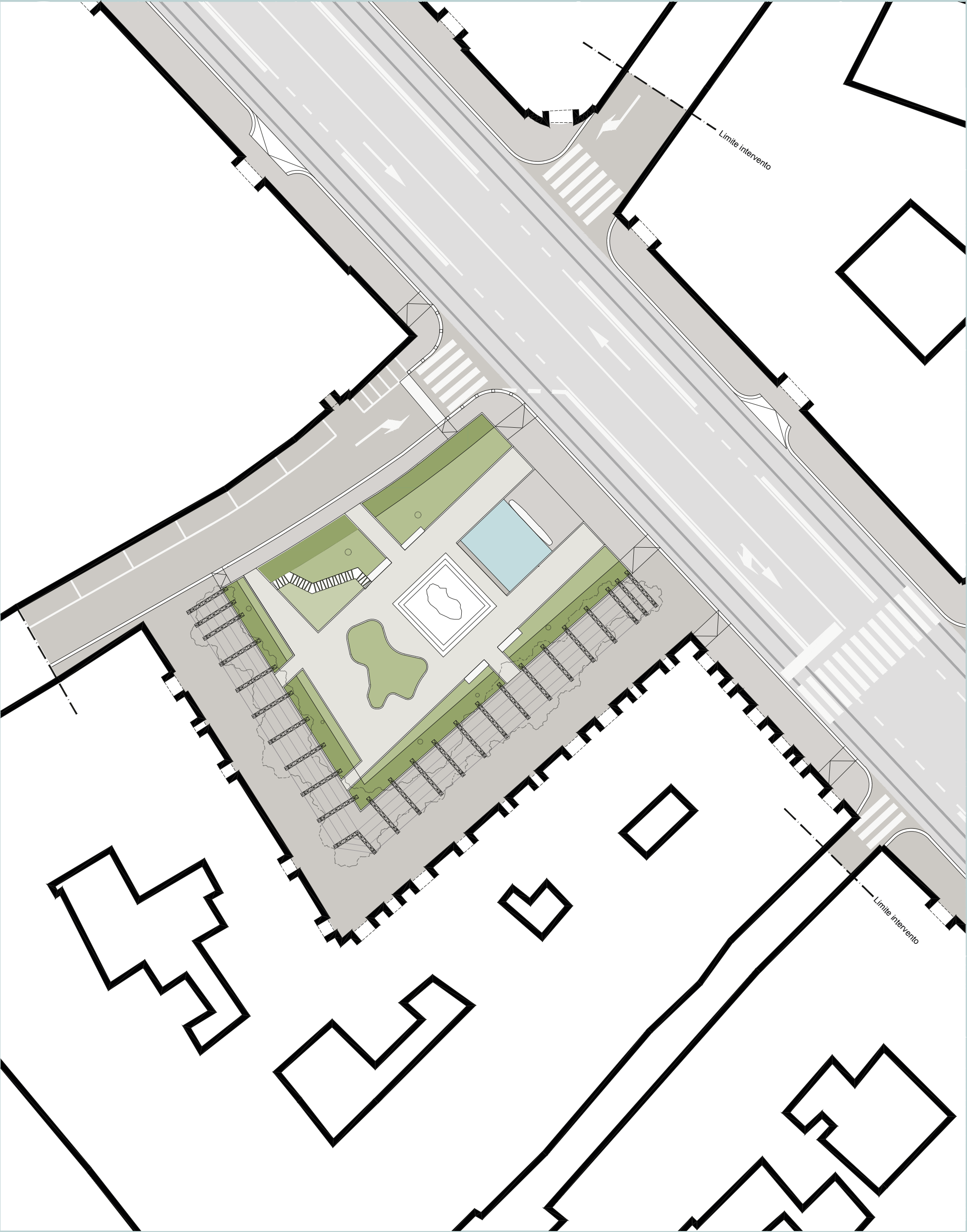
Assieme, la scultura riportata alla vista, la nuova cornice vegetale, l'aiuola umida, lo specchio d'acqua, evocano le storie di cui questo luogo è portatore. Tutto il sistema viene proiettato verso l'esterno restituendone la vista dei passanti su Corso Vittorio, che sono invitati ad entrare nel giardino per scoprirne i segreti.



Stato di fatto

0 10 m

- aree carrabili
- aree pedonali
- aree verdi
- alberature

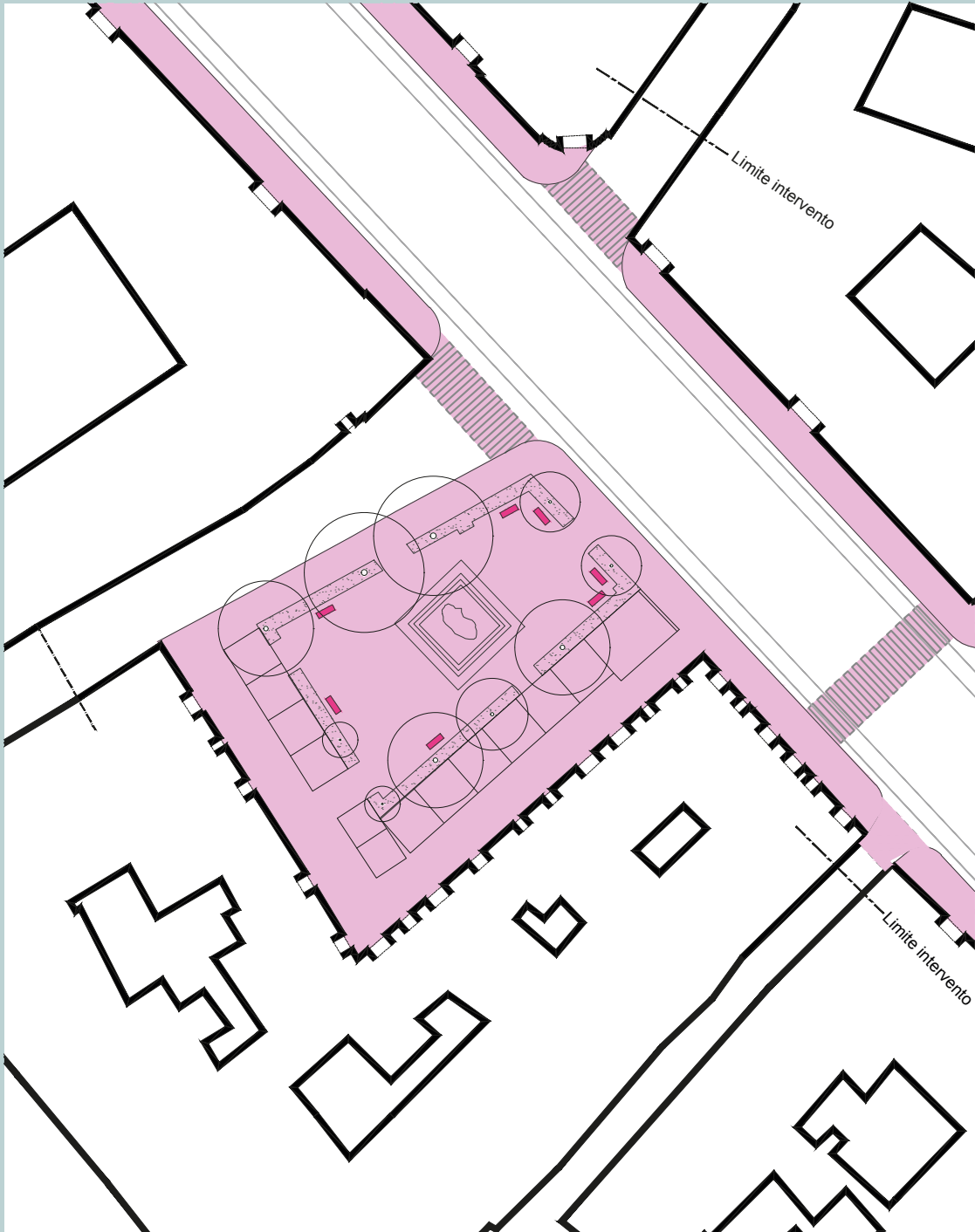


Progetto

0 10 m

- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- aree verdi
- ghiaia
- acqua
- siepi
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



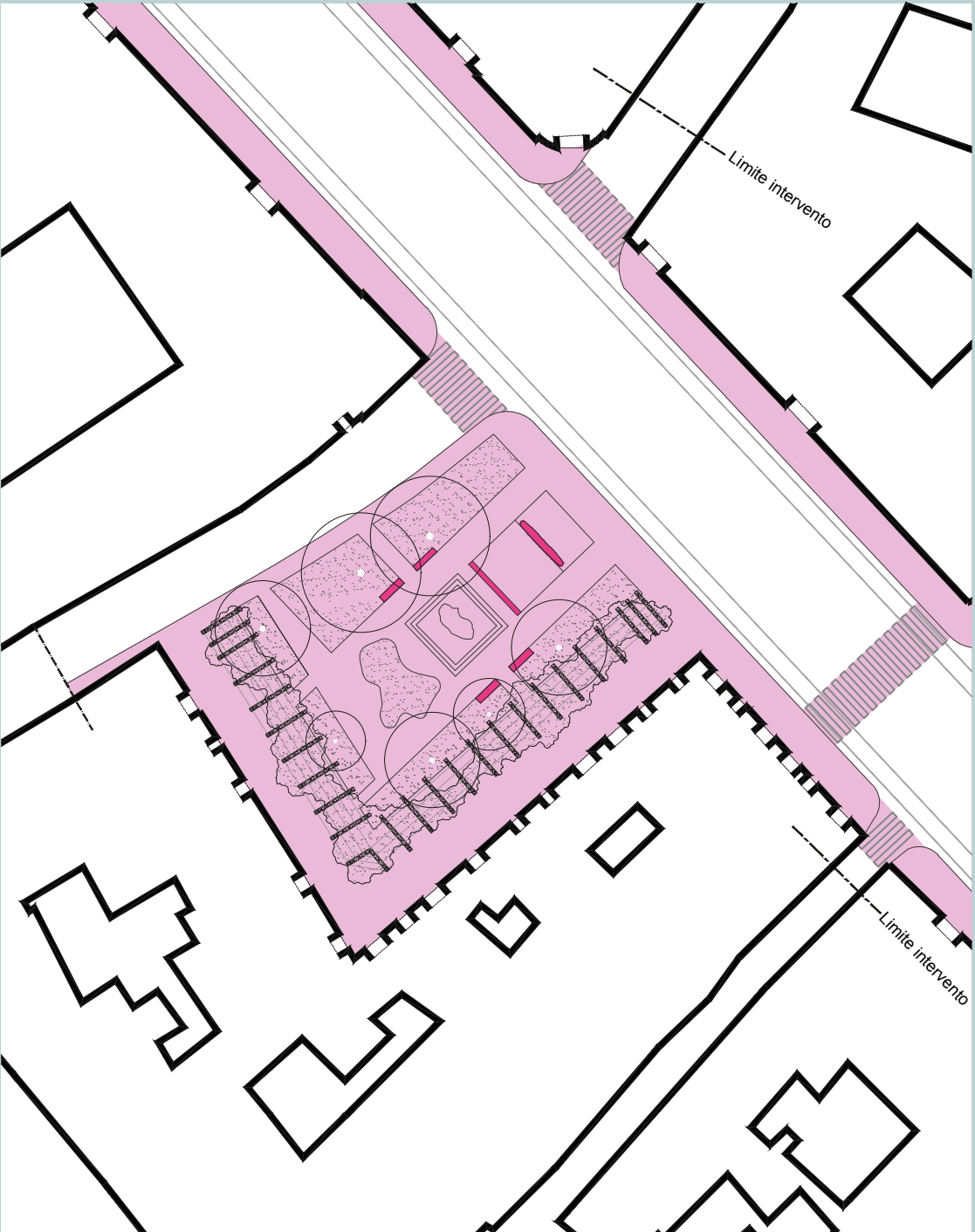
spazi pedonali
alberature
sedute

mobilità
percorrenze | sosta



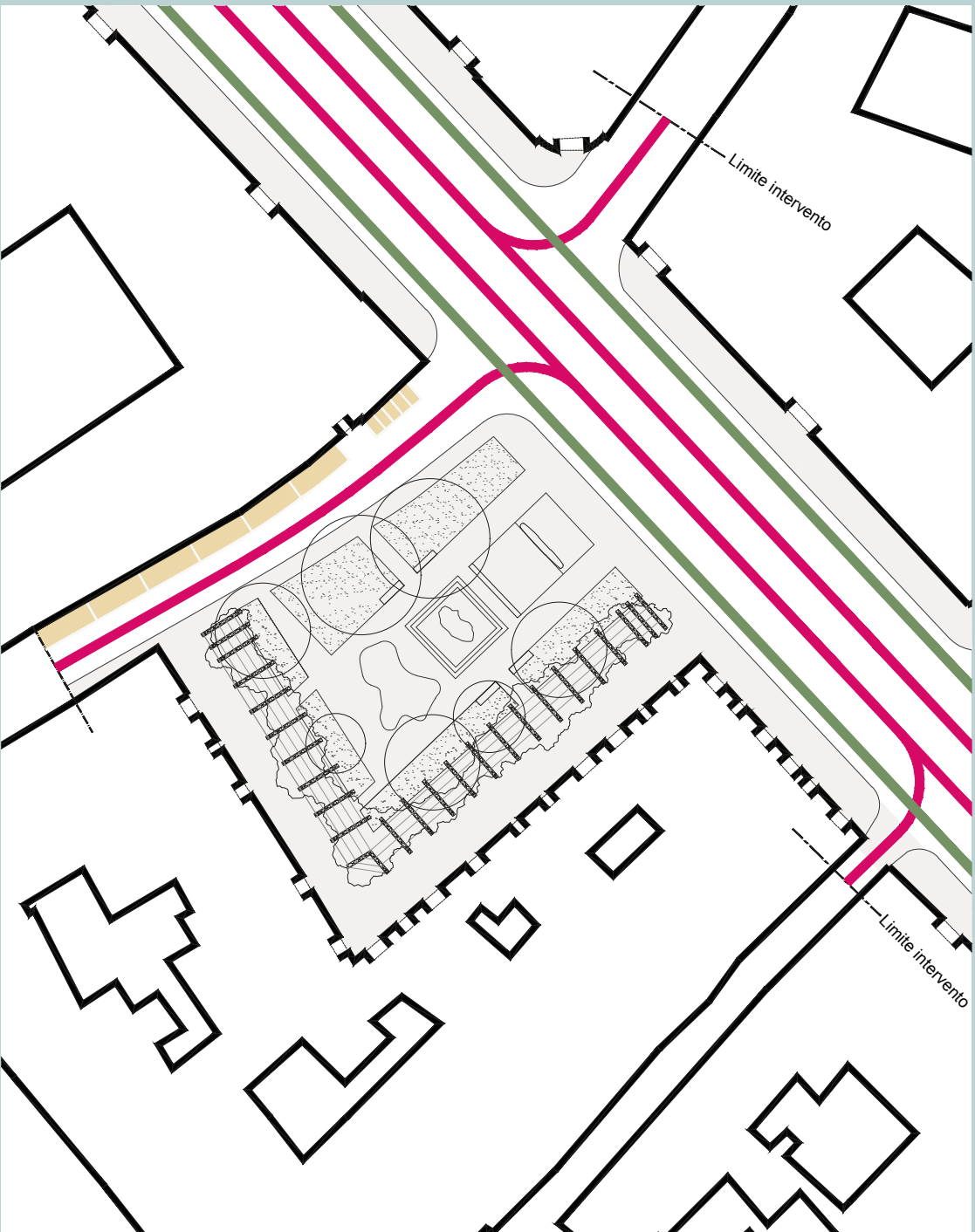
viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi

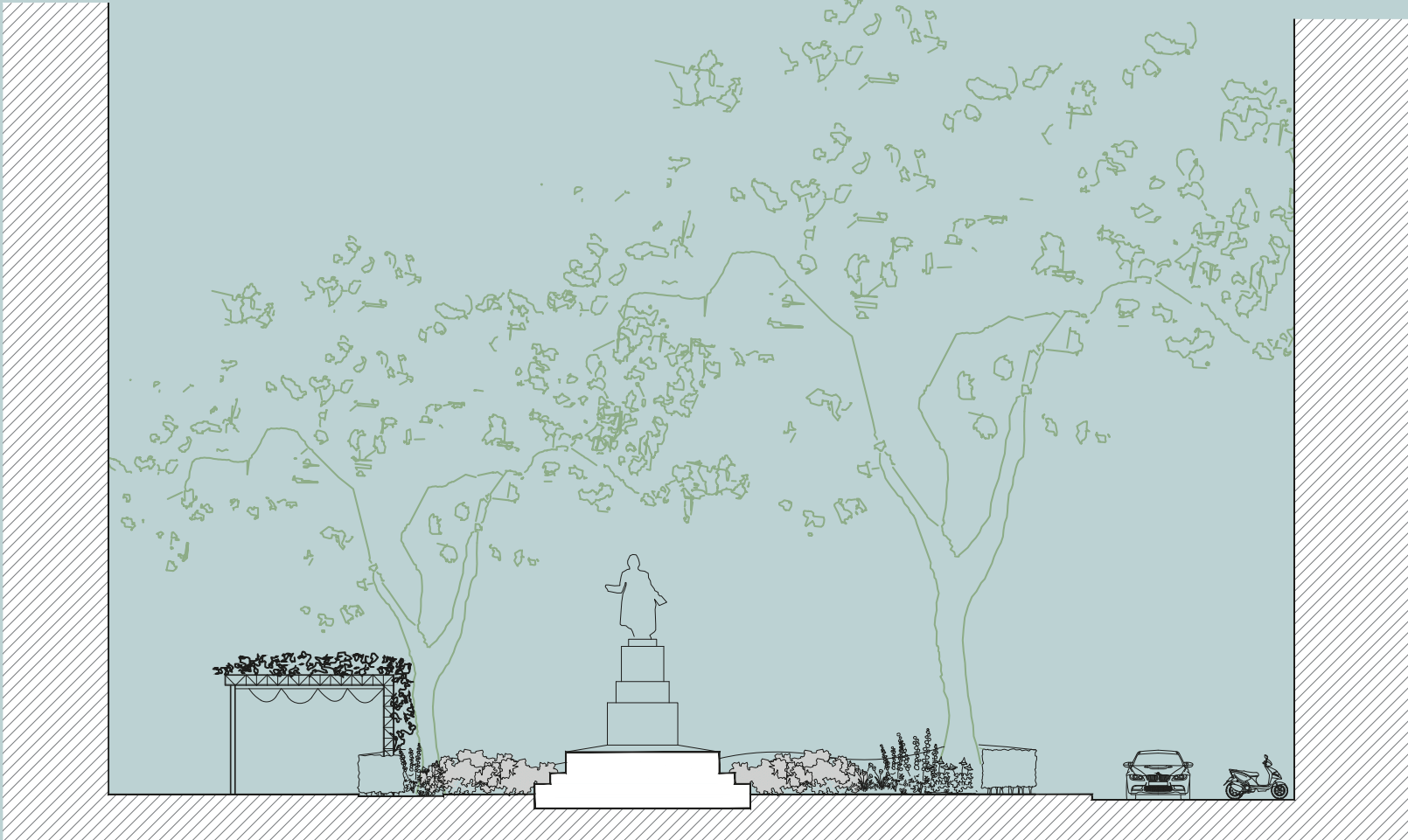


spazi pedonali
sedute
alberature
acqua

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi





Piazza dell'Oro - Banco di Santo Spirito

Spartaco Paris
Antonio Landa
Carlo Vannini



L'area oggetto di intervento si colloca nell'ultimo tratto del primo tracciato da realizzare all'interno del più ampio progetto di realizzazione dell'infrastruttura tramviaria, ovvero quello che si affaccia sul ponte Vittorio Emanuele II, tra piazza dell'Oro, terminale dell'asse viario di Via Giulia e il tridente formato dagli assi di Via Paola, Via dei Banchi di S. Spirito e Via Panico. Il carattere frammentario dell'area dovuto agli sbancamenti post-umbertini del tracciato di Corso Vittorio Emanuele II – approvati con delibera comunale e successiva variante al piano regolatore del 1886 nella sua configurazione finale ed appaltata in tre distinti tronchi – determina l'impostazione degli interventi progettuali che sono concentrati negli ambiti di piazza dell'Oro, dello slargo (capolinea degli autobus) tra via Acciaioli e via Paola e di largo Tassoni, che si apre davanti all'edificio della vecchia Zecca su via dei Banchi di S. Spirito, asse di collegamento che punta dritto a Castel S. Angelo.

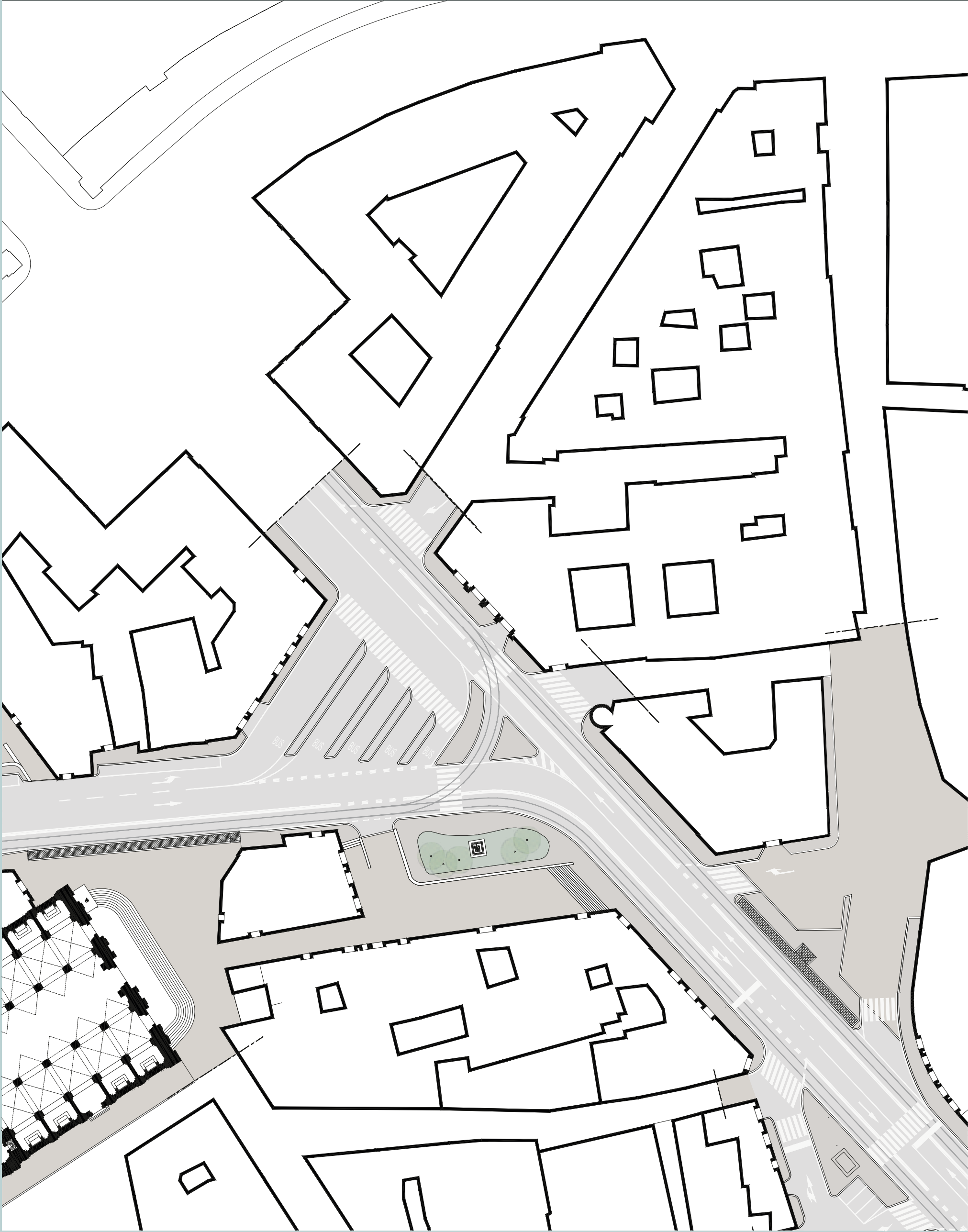
La sovrapposizione tra i molti elementi urbani con diverse funzioni (dalla comunicazione alla sicurezza, solo per citarne alcune) ci suggerisce di considerare l'architettura della strada con criteri sempre aggiornati e sensibili nella definizione di elementi di qualità degli spazi pubblici; questi ultimi hanno una funzione cruciale per la vita dei cittadini e riguardano una molteplicità di aspetti, tra i quali il tema delle pavimentazioni urbane.

L'intenzione è di riscrivere alcuni tracciati non più facilmente riconoscibili attraverso il nuovo disegno della pavimentazione. I due snodi pubblici che si vengono così a configurare tramite l'innesto delle banchine di sosta per il tram non sono direttamente collegati. Il processo progettuale parte dal riconoscimento a livello urbano delle direttrici dei tracciati antecedenti lo sbancamento rimarcandoli attraverso delle fasce pavimentali che ne sottolineano l'andamento. Nel caso di Via Giulia, la fascia pavimentale taglia Piazza dell'Oro e Via Acciaioli determinando così la configurazione della banchina a ridosso del sagrato della chiesa di San Giovanni dei fiorentini in Piazza dell'Oro e collocata parallelamente su Via Acciaioli, in senso trasversale per il primo lato mentre la direttrice di Via Paola determina la configurazione del secondo lato, sempre in senso trasversale, tagliando il vuoto urbano che contiene il capolinea degli autobus e costituendo così uno dei tre lati del triangolo sottolineato dal cambio pavimentale in sanpietrini che unifica il sistema di banchine per l'accesso agli autobus e la banchina centrale di attraversamento ampliata tramite l'accorpamento e quindi l'eliminazione

della banchina per gli autobus più corta. Questo sistema pedonale e di attraversamenti dialoga direttamente con l'aiuola che accoglie la statua di Terenzio Mamiani della Rovere, la quale è stata oggetto di riqualificazione attraverso la risistemazione pavimentale a ghiaia della parte retrostante la statua, il posizionamento di sedute longilinee in travertino ai lati della statua e la piantumazione di un *Platanus* che insieme al suo gemello collocato all'interno della banchina pedonale antistante, costituisce un portale di accesso a Corso Vittorio Emanuele II nella direzione Termini. L'innesto della banchina per la fermata del tram in adiacenza a largo Tassoni in Corso Vittorio Emanuele II dà modo di riconfigurare con equilibrio lo slargo lavorando sui dislivelli e sulle orditure delle pavimentazioni in sanpietrini: addomesticando la leggera pendenza che da Corso Vittorio Emanuele II scende verso Via dei Banchi di Santo Spirito si crea una banchina che senza soluzione di continuità dolcemente scende in senso longitudinale fino a raggiungere la quota di Via dei Banchi di Santo Spirito.

In ultimo, l'intervento per Largo Tassoni prevede, coerentemente con il Piano Sanpietrini il ripristino della pavimentazione originale e la piantumazione di un albero di Giuda (*Cercis siliquastrum*) in asse rispetto a Castel S. Angelo con la duplice funzione di ornamento e riduzione dei fenomeni di isola di calore. In sintesi, il progetto per quest'area può essere definito un progetto di suolo che si concentra sulle orditure delle pavimentazioni e sul controllo dei dislivelli per scongiurare soluzioni di continuità pavimentali che determinerebbero anche la risultanza di parziali barriere architettoniche, in questo senso anche la banchina in Via Acciaioli tramite un ciglio speciale longitudinale inclinato si raccorda alla piazza senza generare dislivelli impraticabili.

La lettura del contesto urbano e delle sue stratificazioni ha infine portato a suggerire, all'interno della proposta progettuale, l'opportunità di nominare i luoghi intorno alle fermate, con riferimenti non automaticamente legati alla toponomastica e dal nome delle fermate prevista dalla TVA: da tale considerazione si propone di confermare quello di Piazza dell'Oro, e di Banco di Santo Spirito come nome complementare a Largo Tassoni. Queste denominazioni potranno essere riportati nel sistema di wayfinding previsto.



Stato di fatto

- aree carrabili
- aree pedonali
- aree verdi
- alberature



Progetto

- asfalto ad alta riflettanza
- basalto
- sanpietrini
- aree verdi
- alberature

spazio pubblico
natura | acqua | usi



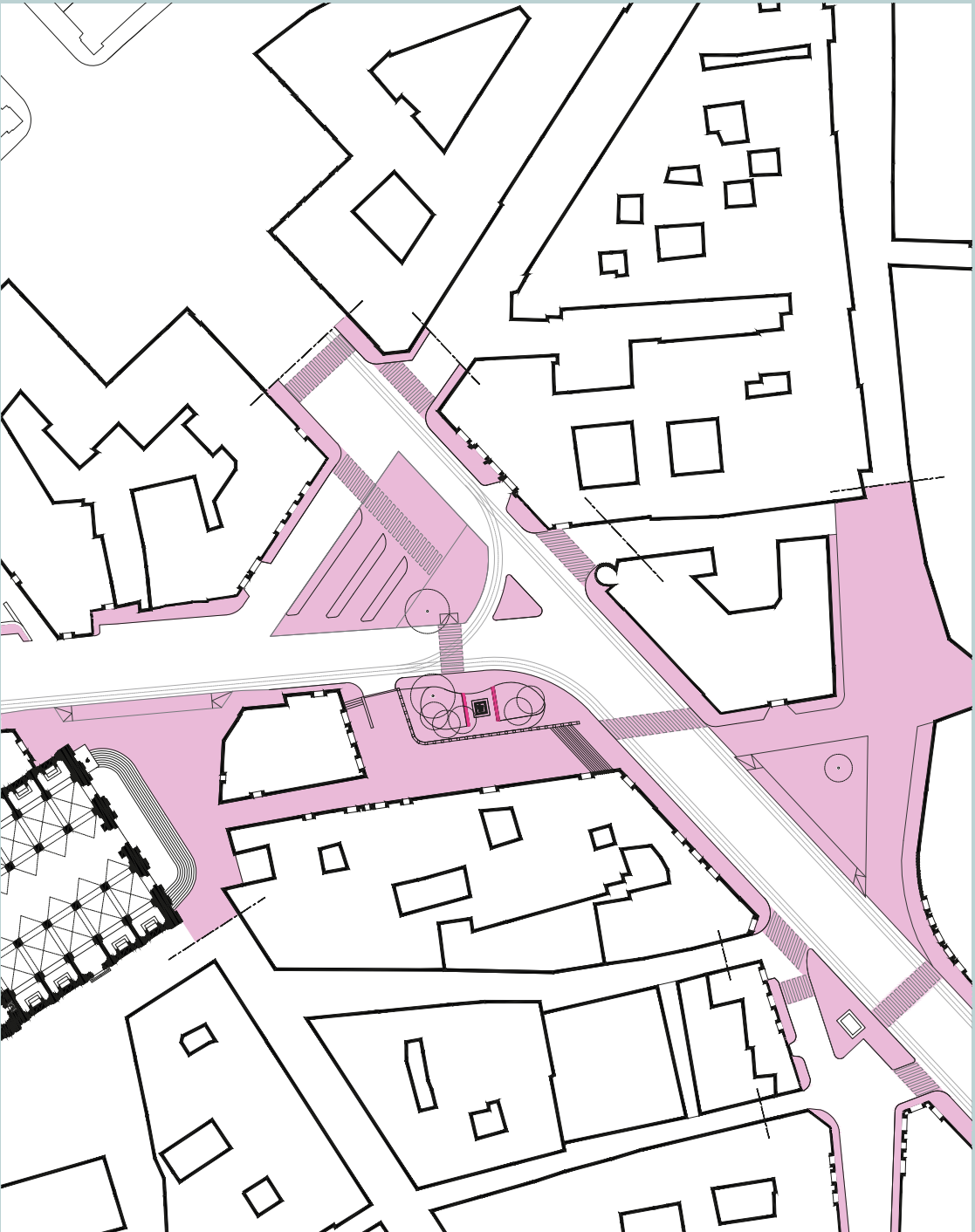
spazi pedonali
alberature

mobilità
percorrenze | sosta



viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi

spazio pubblico
natura | acqua | usi

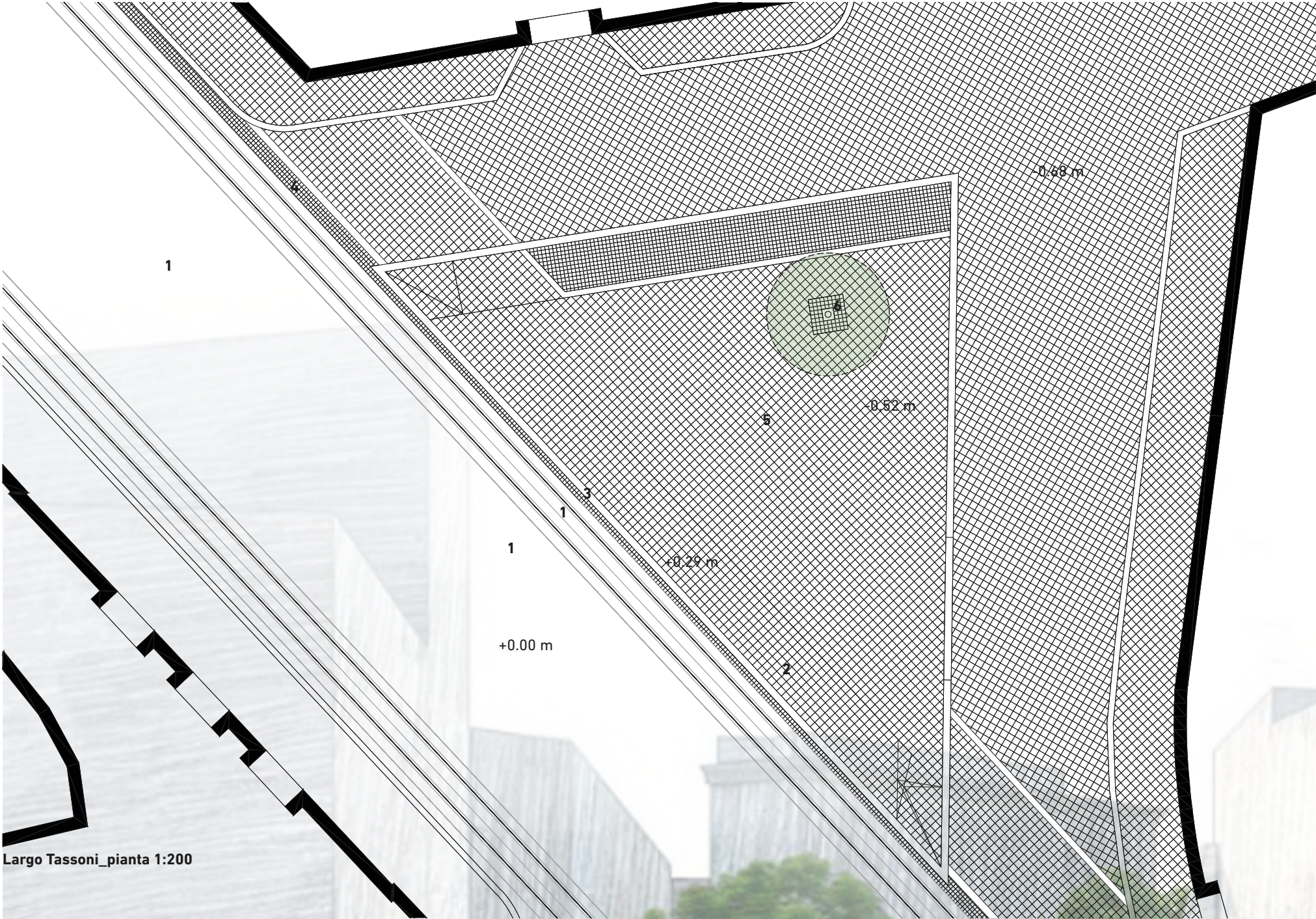


spazi pedonali
sedute
alberature

mobilità
percorrenze | sosta



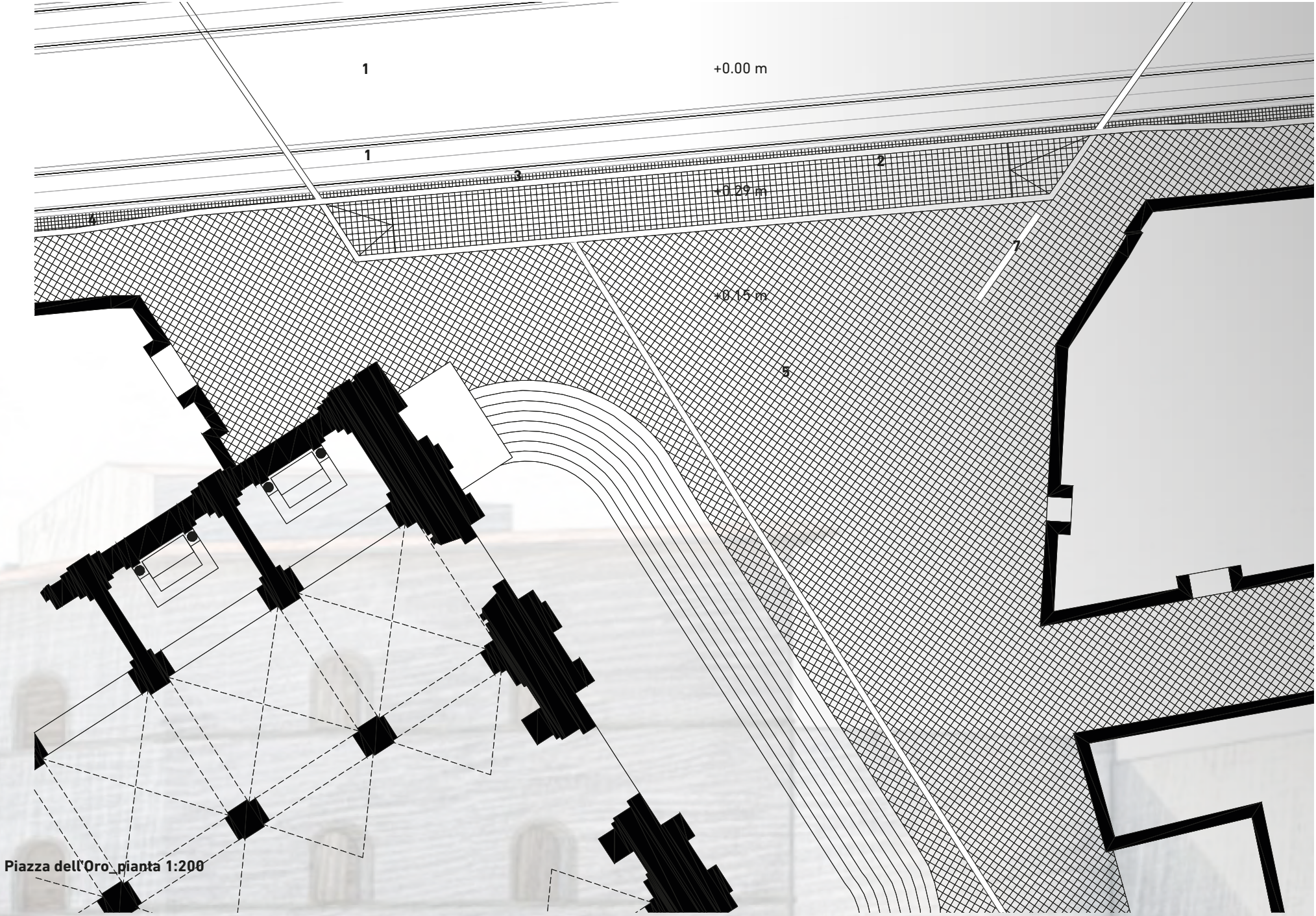
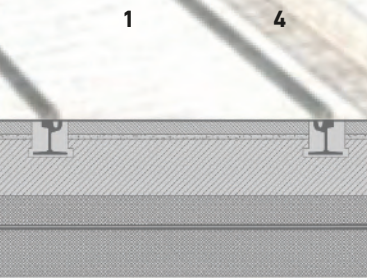
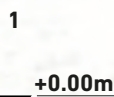
viabilità carrabile
linea tranviaria
parcheggi



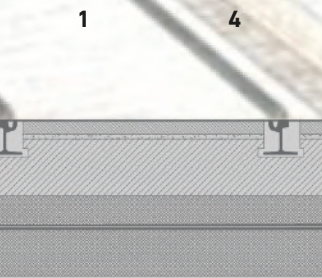
Largo Tassoni_pianta 1:200

Legenda delle pavimentazioni:

- 1_Pavimentazione della carreggiata e tramvia in asfalto ad elevata riflettanza, pigmentazioni di sfumature di colore grigio e grigio chiaro.
- 2_Per marciapiedi e banchine: lastre di pietra basaltica o simile, montate a correre o sfalsate di piccolo formato (20 × 40 , 30 × 60cm) di adeguato spessore (minimo 4 cm);
- 3_Per i cigli e i cordoli si propone l'impiego di blocchi in travertino gallettato.
- 4_Giunti di separazione tra carreggiata e cigli con fasce in sanpietrino.
- 5_Per piazze, slarghi e aree pedonali: materiali lapidei grigio e grigio chiari (pietre laviche o simili montate sul sottofondo di sabbia) di piccolo formato (20 × 40 , 30 × 60cm) e sanpietrini con differenti modalità di posa.
- 6_aree depavimentate in terra o ghiaio per le aiuole delle nuove alberature ed elementi verdi; griglie in ghisa per le raccolte di acque.
- 7_lastre wayfinding.



Piazza dell'Oro_pianta 1:200





Una valutazione olistica della sostenibilità del progetto: il Modello di Impatto New European Bauhaus



[1] CrAFt D1.1: NEB Impact Model (update; version 14.07.2023)

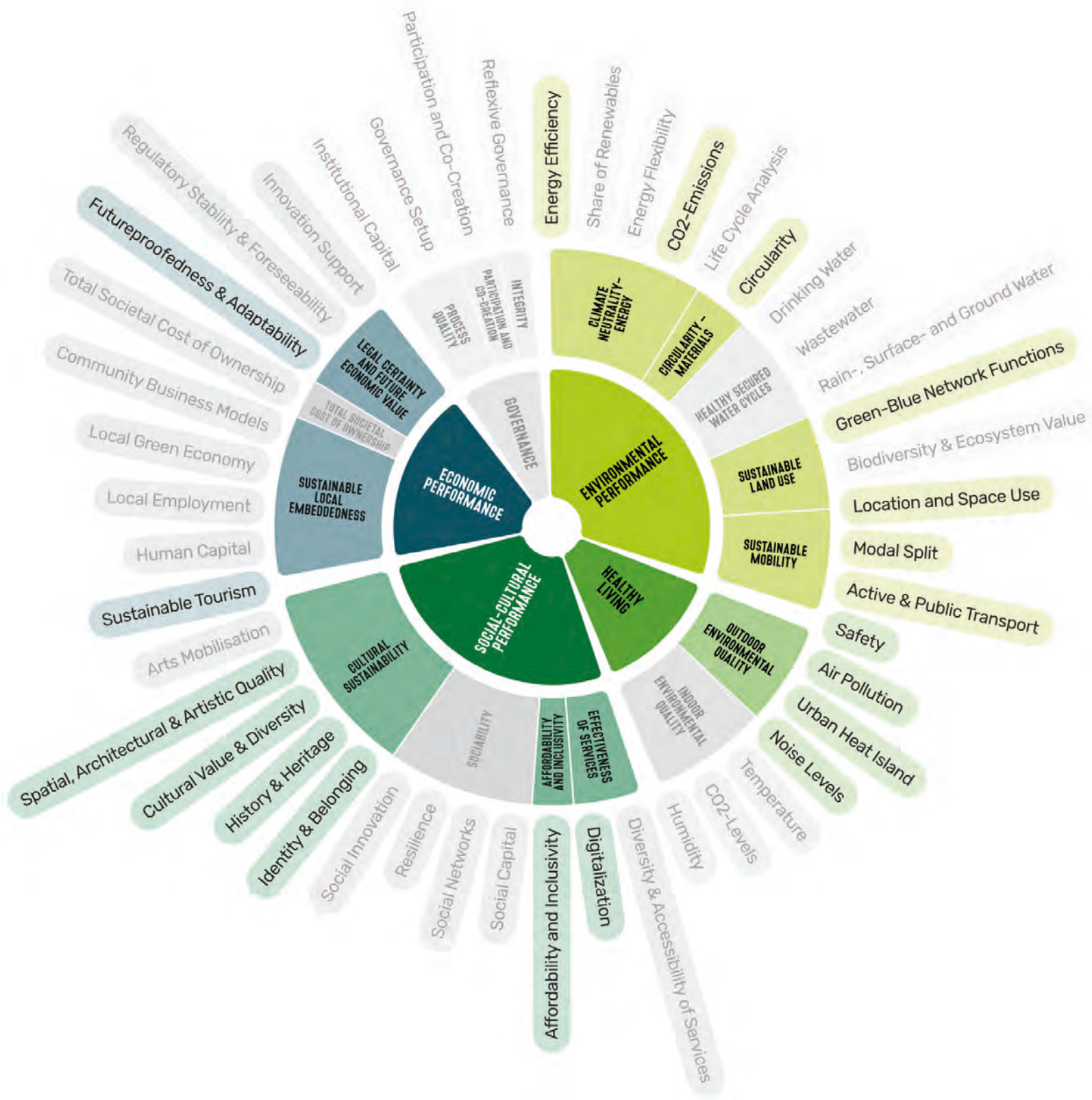
La realizzazione di una infrastruttura per il trasporto sostenibile attraverso uno dei centri storici più importanti al mondo può essere un'occasione per ripensare non solo la mobilità ma anche il modo in cui una città come Roma affronti il tema della neutralità climatica e della sostenibilità in presenza di un patrimonio storico monumentale importantissimo. L'iniziativa dell'Unione Europea New European Bauhaus (NEB) è stata concepita proprio per promuovere un approccio alla sostenibilità che metta insieme gli aspetti tecnici della transizione ecologica con quelli sociali ed estetici, secondo le tre parole chiave sostenibilità, inclusività, bellezza. Nell'ambito di questa iniziativa, il progetto CrAFt Creating Actionable Future ha elaborato un modello di impatto [1] per la valutazione dei progetti urbani orientati alla sostenibilità. Questo strumento espande le tre parole chiave NEB proponendo cinque categorie di impatto e 17 indicatori, più una serie di sub-indicatori che possono essere selezionati o integrati caso per caso.

Scopo del modello è quello di fornire un quadro di riferimento per una strategia di sostenibilità completa nei progetti di transizione ecologica. In questo contesto, il modello è stato utilizzato per mettere in evidenza in linea di massima i settori in cui il progetto Sapienza interviene, comparandoli con quelli influenzati dal progetto base.

Dai due grafici emerge come un intervento che inserisca la nuova infrastruttura in una strategia di attenzione al patrimonio culturale e di miglioramento della qualità ambientale sia più in linea con la visione olistica della sostenibilità promossa da New European Bauhaus. Alcuni indicatori non sono influenzati dal progetto. Ciò può comunque costituire un invito a un ulteriore approfondimento e potenziamento della strategia di sostenibilità.

Di seguito viene descritto come il progetto Sapienza risponde alle cinque categorie di impatto del CrAFt NEB Impact Model.

Environmental performance
Il progetto favorisce la mobilità sostenibile affiancando al tram una serie di percorsi ciclabili strategici, generando in questo modo una riduzione delle emissioni inquinanti. La circolarità viene promossa attraverso l'uso di materiali locali e il riuso di sampietrini rimossi da altre strade di Roma. Il potenziamento del sistema delle acque, tramite il posizionamento di nuove fontane e specchi d'acqua, ha lo scopo sia di migliorare il microclima urbano che di migliorare la qualità architettonica degli spazi.



_Healthy living
La salubrità ambientale è perseguita con una strategia volta a incrementare la quota di vegetazione nello spazio pubblico e la permeabilità del suolo. Queste strategie hanno come effetto un miglioramento della qualità dell'aria e una riduzione dell'isola di calore. La riprogettazione dello spazio pubblico aumenta inoltre la sicurezza degli utenti.

_Social-cultural performance
Attraverso la progettazione per “stanze” il progetto attua una strategia di valorizzazione del patrimonio monumentale di Roma che valorizza architettonicamente ogni ambito in maniera specifica e contestuale, dando risalto alla stratificazione millenaria che caratterizza il centro storico di Roma. Il progetto promuove la valorizzazione di spunti prospettici esistenti anche tramite la creazione di nuovi spazi di sosta. Dialoga inoltre con altri progetti di valorizzazione come il “Progetto Fori”. Lo studio propone inoltre spazi urbani che consentano l’incontro e la sosta, che integrino al loro interno diversi livelli di mobilità favorendo la sicurezza degli utenti e che facilitino una fruizione non superficiale della città storica. La strategia dello spazio pubblico è inoltre improntata a promuovere la massima accessibilità attraverso la rimozione di tutte le barriere architettoniche.

La digitalizzazione viene promossa con la strategia del Wayfinding e l’uso delle pensiline delle stazioni come hub connessi.

_Economic performance
In generale, lo studio Sapienza propone un aggiornamento del progetto che ne dovrebbe prolungare la rilevanza nel tempo, prevenendo così un’obsolescenza precoce dell’opera. La diminuzione del traffico privato e l’aumento della fruibilità pedonale può migliorare la redditività delle attività commerciali. Insieme alla valorizzazione architettonica del patrimonio e all’implementazione di strumenti digitali di informazione sulla città, la realizzazione di questo progetto può generare un turismo più consapevole e sostenibile.

_Governance
Il contributo di Sapienza non riguarda direttamente il tema della governance e della gestione dei processi di trasformazione urbana. Sono in corso contatti con alcuni portatori di interesse e sono previste alcune iniziative di disseminazione del progetto. Questi, tuttavia, non sono sufficienti a delineare un vero e proprio processo partecipativo.

Prospettive



Situazione attuale della viabilità carrabile

VIABILITÀ CARRABILE
▶▶▶ pubblica e privata
▶▶▶ solo corsie preferenziali

La nuova tramvia nel sistema della disciplina del traffico

L'inserimento di una linea tranviaria e l'eventuale modifica dei sensi di circolazione del corridoio stradale corrispondente producono nella rete un insieme di effetti che, a causa delle interconnessioni tra i suoi elementi, si propagano oltre il corridoio stesso. La complessità delle interazioni dei flussi veicolari sugli innumerevoli percorsi possibili e le conseguenti ricadute sulle scelte di percorso degli utenti richiedono una simulazione del sistema, utilizzando un modello che, a partire dalla domanda di mobilità, tiene conto delle caratteristiche topologiche e funzionali della rete e dell'influenza della congestione stradale comportamento di scelta di percorso degli utenti. Il progetto di fattibilità tecnico-economica del novembre 2022 comprende uno studio, condotto da Roma Servizi per la Mobilità (RSM), che ha valutato l'impatto della nuova tramvia sul sistema della mobilità a un orizzonte temporale decennale, assumendo la realizzazione delle opere invariati del PUMS.

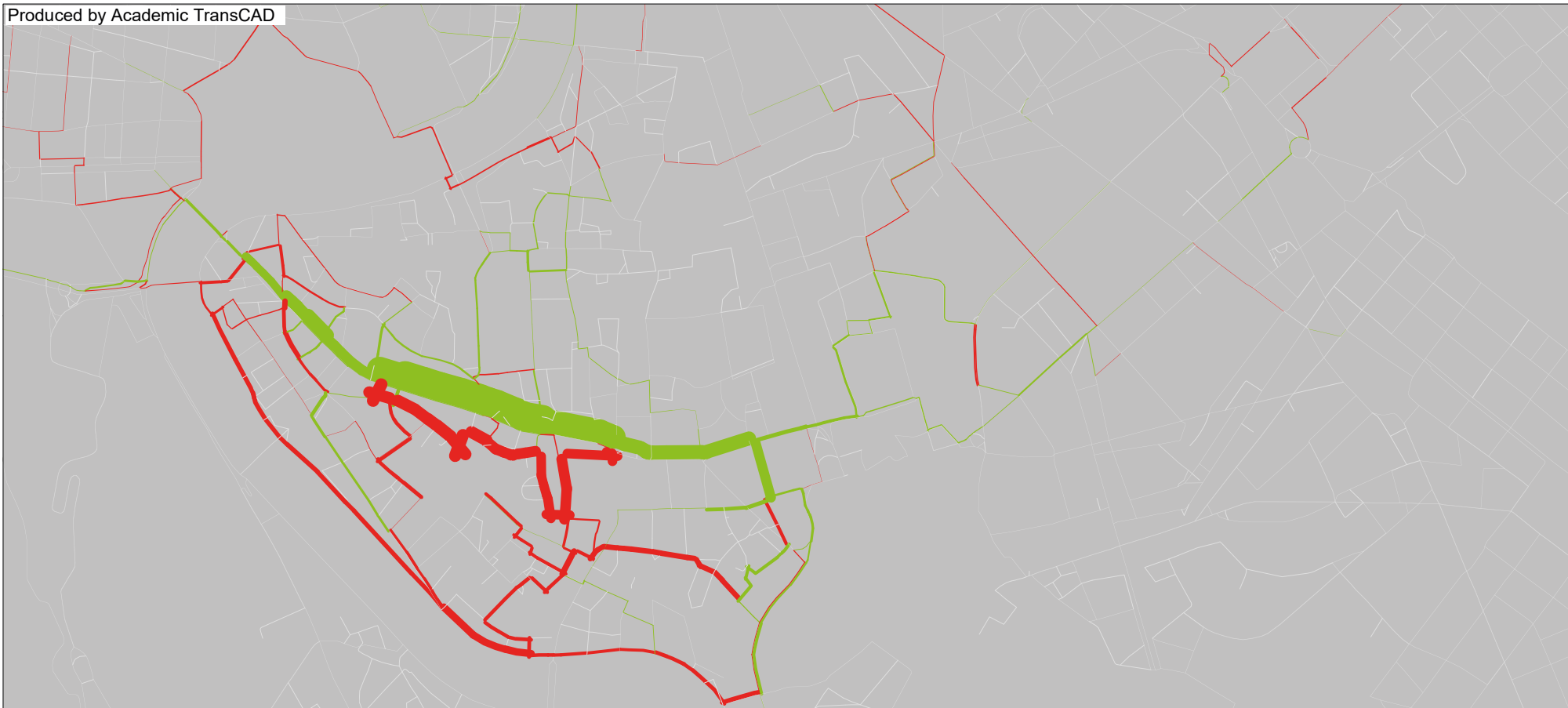
Lo studio di RSM prevede che l'inserimento della nuova linea tranviaria non debba modificare l'assetto a doppio senso di circolazione di Corso Vittorio Emanuele II, in modo da consentire il transito di alcune linee di autobus che avrebbero continuato ad utilizzare quello stesso corridoio. In questo studio si vuole considerare l'ipotesi di introduzione di un senso unico di marcia su Corso Vittorio in direzione del Centro, che consentirebbe di avere una più ampia superficie a disposizione della mobilità attiva: pedonalità e ciclabilità.

Prescindendo dalla necessità di riprogettazione delle linee di autobus che secondo il PUMS avrebbero dovuto continuare a insistere su Corso Vittorio, si vuole qui valutare, in prima istanza, il solo impatto sulla circolazione stradale. A tal fine, è necessario effettuare le simulazioni del sistema di mobilità nello scenario di progetto con soluzione a senso unico e compararla con lo stato attuale, analizzando la differente configurazione dei flussi nella

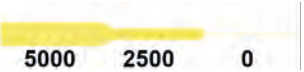
rete e i corrispondenti valori degli indici di prestazione. Cautelativamente, si prescinde dagli effetti dovuti allo spostamento di una quota modale su trasporto pubblico conseguente alla realizzazione delle altre opere previste dal PUMS, incluso il completamento della linea C e il prolungamento della linea A.

La simulazione è effettuata utilizzando il modello di assegnazione di equilibrio deterministico sviluppato da RSM e calibrato dal Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale dell'Università Sapienza di Roma, cui è concesso in uso per le attività istituzionali di collaborazione tra i due Enti.

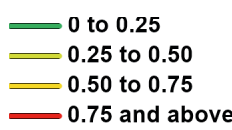
I risultati della simulazioni, rappresentati in Figura 1, evidenziano che, allo stato attuale, nell'ora di punta del mattino, la rete stradale nell'area d'interesse si presenta soggetta a flussi di traffico mediamente molto elevati: sul Lungotevere, in approccio a Ponte Vittorio, circa 4000 veic/h in direzione Nord e circa 3700 veic/h in direzione Sud; su Corso Vittorio, nel tratto tra Torre Argentina e piazza della Cancelleria, flussi compresi tra 1300 e 1700 veic/h in direzione di piazza Venezia e tra 600 e 700 veic/h in direzione del Tevere. La viabilità parallela a corso Vittorio, costituita dal percorso più prossimo a sud, formato da via del Pellegrino, via del Monserrato e via dei Banchi Vecchi, da un percorso più a sud, costituito da via Giulia, e da un percorso a nord, costituito da via del Governo Vecchio, non presenta flussi superiori a 250 veic/h. Il rapporto tra flusso veicolare e capacità stradale, che per valori prossimi a 1 indica la saturazione dell'elemento stradale, come evidenziato nella Figura 2, è superiore a 0.75 su molti archi stradali ed è prossimo a 1 sul Lungotevere del Sangallo e in vari tratti di Corso Vittorio: in prossimità di piazza Sforza Cesarini, della Chiesa Nuova, di Sant'Andrea della Valle e di Torre Argentina.



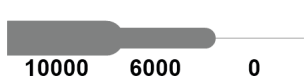
Flussi veicolari



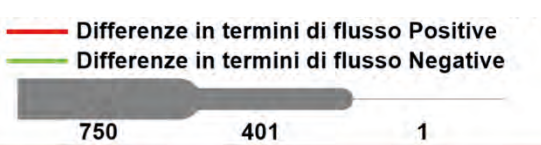
Rapporto Flusso / Capacità v/c



Rapporto Flusso / Capacità v/c



Differenza tra i flussi di traffico
Progetto - Senza Progetto



Comparando i flussi nello scenario progettuale con Corso Vittorio a senso unico in direzione del Centro con lo scenario attuale di circolazione a doppio senso, in Figura 3 è possibile osservare, in rosso, i maggiori flussi veicolari sui percorsi seguiti dagli utenti nello scenario di progetto e, in verde, i flussi veicolari che nello scenario attuale utilizzano Corso Vittorio in direzione Tevere.

La figura evidenzia l'attuale funzione di Corso Vittorio Emanuele II, che costituisce un corridoio di distribuzione della domanda prevalentemente proveniente dalle zone più centrali di Roma –del Parlamento e di piazza Navona, piazza Campitelli, via Giulia e, esternamente, da via del Quirinale e da via Nazionale– diretta a via Aurelia e via Gregorio VII.

Nell'ipotesi di introduzione del senso unico in direzione Centro, la domanda diretta da Torre Argentina al Tevere si distribuisce sui percorsi limitrofi, raffigurati in rosso: principalmente, con un percorso tortuoso, che comprende via del Sudario, via del Monte della Farina, via dei Chiavari, piazza del Teatro di Pompeo, piazza della Cancelleria, via del Pellegrino e via Cerri; più esternamente su un percorso comprendente piazza Campitelli, via dei Falegnami, piazza Cairoli, San Paolo alla Regola, via del

Conservatorio, fino al Lungotevere dei Vallati e poi al Lungotevere del Sangallo.

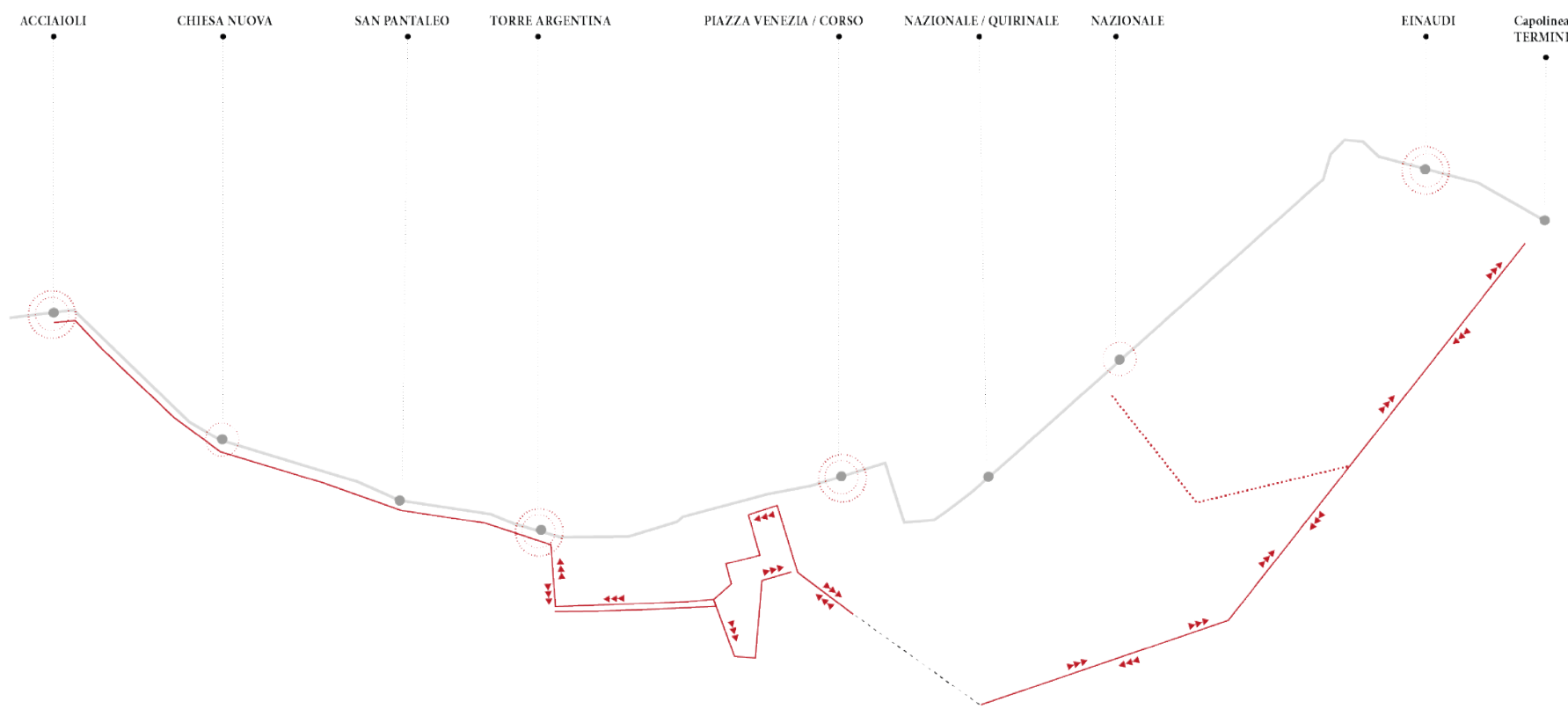
A livello locale, esistono inoltre percorsi utilizzati dagli utenti abilitati per raggiungere la destinazione o lasciare l'origine dello spostamento.

Il confronto delle percorrenze complessive e dei tempi totali di spostamento sulla rete consente di sintetizzare la valutazione comparativa in semplici indicatori.

Nello scenario attuale, nell'area metropolitana di Roma, nell'ora di punta del mattino, vengono effettuati mediamente circa 330.000 spostamenti di veicoli privati motorizzati, di cui circa 45.000 abilitati all'accesso nella zona a traffico limitata. Le percorrenze veicolari complessive sono di circa 7 milioni di veicoli-km, che corrispondono a un tempo totale di percorrenza di circa 270.000 veic-h.

L'introduzione del senso unico su Corso Vittorio comporterebbe, con le inevitabili approssimazioni del modello, un incremento giornaliero di percorrenza di circa 550 km, corrispondenti a circa 75 ore in più sulla rete, nella sola ora di punta del mattino.

L'asse urbano Via Nazionale - Corso Vittorio Emanuele II



Proposta di riassetto dei tracciati e HUB ciclabili con il senso unico su Corso Vittorio Emanuele II

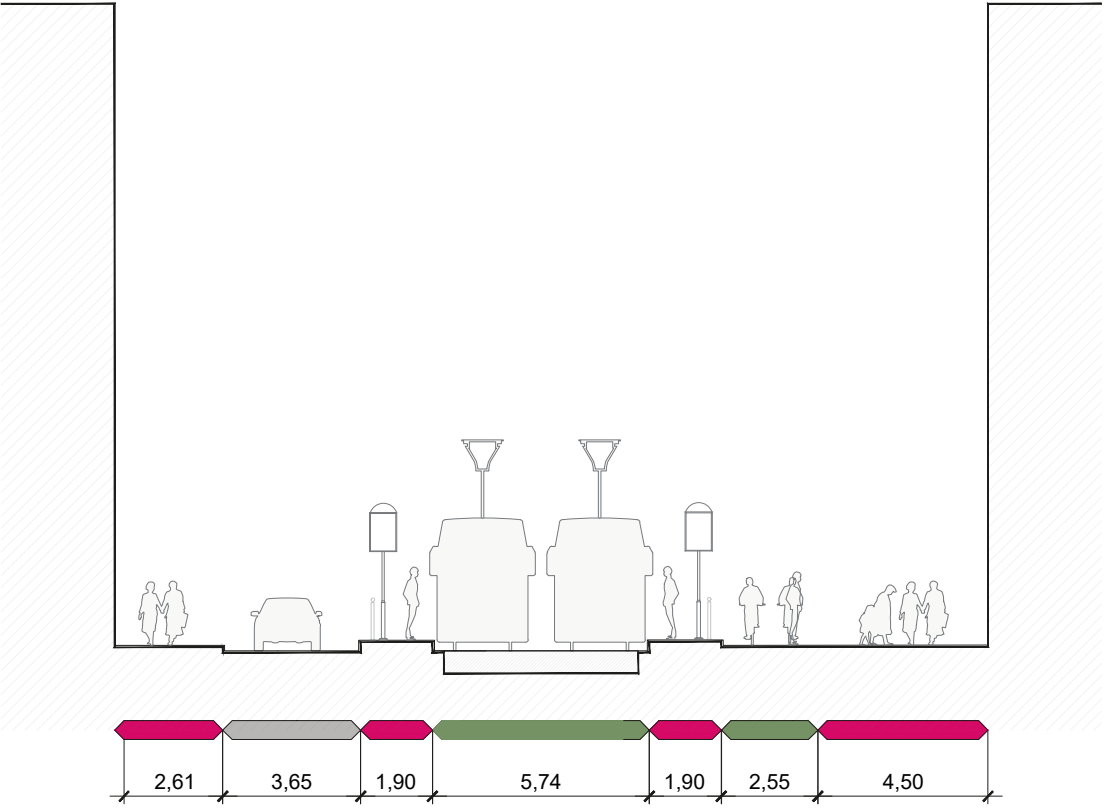
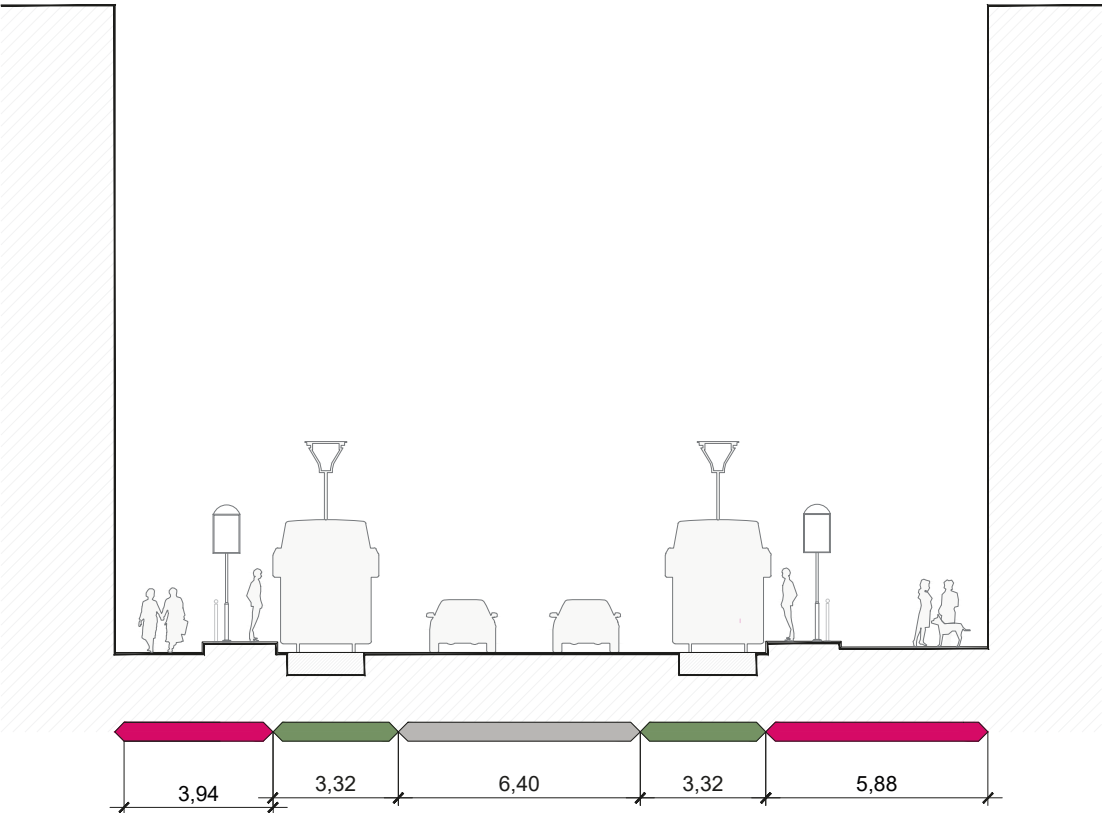


Proposta di riassetto della viabilità carrabile con il senso unico su Corso Vittorio Emanuele II

VIABILITÀ CARRABILE

- ▶▶▶ pubblica e privata
- ▶▶▶ solo corsie preferenziali

Prospettive

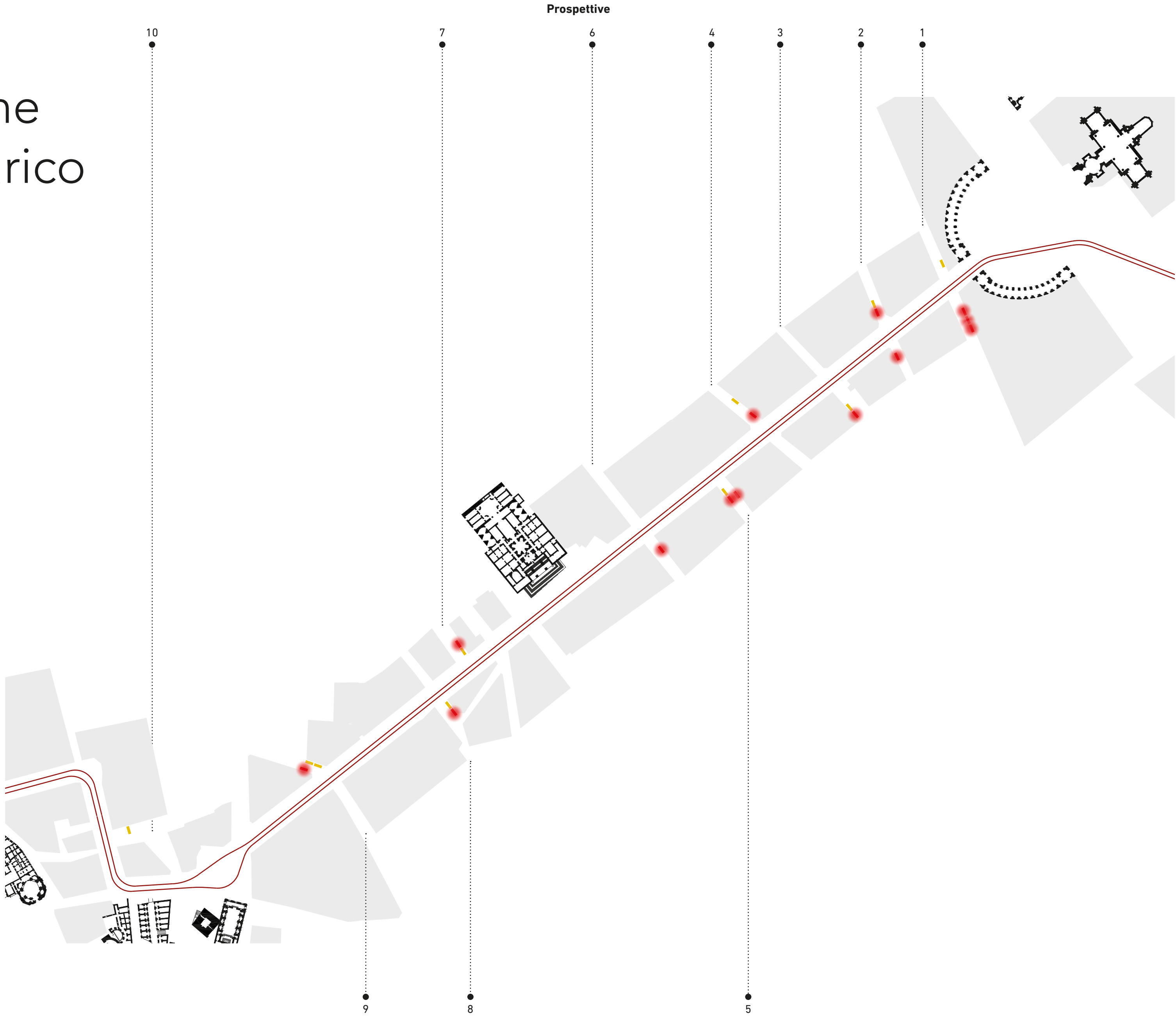


Sezione stradale tipo di Corso Vittorio Emanuele II. Confronto tra la configurazione prevista nel progetto TVA con doppio senso di marcia e corsie destinate ai tram lungo i bordi [sopra] e la soluzione a senso unico veicolare in direzione Largo di Torre Argentina [sotto] con le corsie tramviarie poste al centro di Corso Vittorio Emanuele II e la possibilità di avere un ampio spazio destinato ai pedoni e alla mobilità dolce sul lato nord.

Implementazione delle zone di carico e scarico merci

L'inserimento della nuova linea tramviaria Termini Vaticano Aurelio prefigura, in particolare per Via Nazionale, un nuovo assetto della strada, andando a modificare l'attuale modalità d'uso da parte degli utenti e di accessibilità e approvvigionamento delle numerose attività commerciali e ricettive presenti. Lo studio ha previsto, quindi, la ricognizione degli stalli attualmente disponibili per il carico e lo scarico delle merci nel tratto compreso tra l'innesto di Via Nazionale in Piazza della Repubblica e Largo Magnanapoli valutando la possibilità di implementarli con una diffusione uniforme lungo le vie traverse di Via Nazionale.

Nello schema a destra sono stati mappati i 18 stalli esistenti ed individuate le posizioni per la collocazione di 13 nuove postazioni. Il numero di stalli per il carico e scarico merci, pertanto, può passare dagli attuali 18 a 31 complessivi.



1 Via Torino 1 stallo esistente 3 stalli nuovi	4 Via delle Quattro Fontane 1 stallo esistente 1 stallo nuovo	7 Via Parma 1 stallo esistente 1 stallo nuovo	10 Via delle Tre Cannelle 1 stallo esistente
2 Via Firenze 1 stallo esistente 2 stalli nuovi	5 Via Venezia 1 stallo esistente 2 stalli nuovi	8 Via dei Serpenti 1 stallo esistente 1 stallo nuovo	
3 Via Napoli 1 stallo esistente 1 stallo nuovo	6 Via Genova 1 stallo nuovo	9 Via Mazzarino 2 stalli esistenti 1 stallo nuovo	Totale parcheggi carico scarico merci 10 stalli esistenti 13 stalli nuovi

Stalli esistenti
Stalli nuovi

Via Nazionale
stalli per il carico e scarico merci



OTTOBRE 2023