

JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN

Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal ISSN 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation

#21



EWT/EcoWebTown

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal

Rivista scientifica accreditata ANVUR

ISSN: 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation
Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Registrazione Tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

Direttore scientifico/*Scientific Director*

Alberto Clementi

Comitato scientifico/*Scientific committee*

Pepe Barbieri, Paolo Desideri, Gaetano Fontana,
Mario Losasso, Anna Laura Palazzo, Franco Purini,
Mosè Ricci, Michelangelo Russo, Fabrizio Tucci

Comitato editoriale/*Editorial committee*

Tiziana Casaburi, Marica Castigliano, Claudia Di Girolamo,
Monica Manicone, Maria Pone, Domenico Potenza

Caporedattore/*Managing editor*

Filippo Angelucci

Segretaria di redazione/*Editorial assistant*

Claudia Di Girolamo

Coordinatore redazionale/*Editorial coordinator*

Ester Zazzero

Web master

Giuseppe Marino

Traduzioni/*Translations*

Tom Kruse

#21

I/2020 pubblicato il 30 giugno 2020

http://www.ecowebtown.it/n_21/

INDICE

1	Il fiume come progetto urbano	Alberto Clementi
APPRENDERE DALLA STORIA		
5	Il Tevere, infrastruttura storica di Roma	Anna Laura Palazzo
15	Lungotevere Boulevard	Rosario Pavia
26	Come il fiume nella città	Mosè Ricci
33	Envisioning the Planetary	Jose Alfredo Ramirez
ESPERIENZE PARALLELE		
45	Città e rischio idraulico. Progetti resilienti per Dhaka e L'Avana	Romeo Farinella
61	Berlino Swim City? Riflessioni in cammino lungo la Sprea	Antonella Radicchi
70	Waterfront regeneration in post-socialist Belgrade	J. Zivkovich, Z. Djukanovic
81	Lubiana, la città e il fiume	Domenico Potenza
87	La trasformazione del lungofiume danubiano a Bratislava	M. Manicone, M. Scacchi
103	La città e il suo fiume: Francoforte sul Meno	Raffaele Mennella
116	L'identità di Lione disegnata dall'acqua	Claudia Mattogno
125	Lungo le linee delle acque della Mosa a Liegi	Rita Occhiuto
135	Allontanarse del fiume!	Carlos Llop Torné
145	Le vie d'acqua nella Spagna moderna	M.G. Cianci, F.P. Mondelli, M. Rabazo Martin
158	"Giocare di sponda": Torino e i suoi fiumi	Paola Gregory
169	Il fiume Pescara, una risorsa (latente) della città	Ester Zazzerò
Call for paper:		
FIUME COME PROGETTO URBANO		
195	Tre fiumi adriatico-balcanici e tre città	Lorenzo Pignatti
202	Convivere con l'acqua	Luca Velo
211	Rijeka Riconversione creativa e trasformazioni urbane lungo il fiume Rječina	Stefania Grusso

>>



>> FIUME COME PAESAGGIO

- 219** Paesaggi evolutivi | Claudia Di Girolamo
226 Il fiume come paesaggio. L'esperienza di Rouen lungo la Senna | Tiziana Casaburi

CONDIZIONI PER L'INTERVENTO

- 234** Il Tevere nel sistema Roma. Un patto tra fiume e città | P. Cannavò, M. Zupi
245 Verso un progetto co-evolutivo di riverfront | Filippo Angelucci

ESPERIENZE DIDATTICHE

- 262** Il riverfront di Pescara | D. Potenza, A. Damiani,
G. Girasante
268 Tre tesi per il fiume Pescara | Ester Zazzero

LA CITTÀ ARTISTICA

- 287** Perlustrare una Città artistica | Luca Porqueddu
289 Roma, Tevere | Monica Manicone
294 Il fiume in una collezione di sguardi | Pietro Zampetti
297 Flumen | Matteo Benedetti

LETTURE

- 311** Liberiamo i fiumi. Rapporto WWF 2019
recensione a cura di Ester Zazzero

Il Tevere infrastruttura storica di Roma

Anna Laura Palazzo

Parole chiave: Tevere, economie, navigabilità, fruizione, rischi
Keywords: *Tiber, economies, navigability, enjoyment, risks*

Abstract:

Tra le città di fiume, Roma rappresenta un caso di particolare interesse. Il Tevere combina in effetti un'indiscussa centralità nell'affermazione della Capitale dell'Impero prima e della Cristianità poi, con una irregolarità di portata che non ha confronto con i fiumi del centro e nord Europa. La simbiosi tra Roma e il suo fiume è stata storicamente una costante tale da sovrastare la condizione di "Capitale sul mare". Ed è altrettanto evidente che gli attuali insediamenti di Ostia e Fiumicino, che ribadiscono su una linea più esterna l'antica posizione di Ostia e Portus, terminali costieri di età repubblicana e imperiale, si sono sviluppati in piena indipendenza rispetto alla Capitale da ambire all'autonomia amministrativa, conseguita da Fiumicino e a più riprese tentata dal X Municipio in cui Ostia ricade.

Un progetto di territorio che provi a recuperare centralità all'affaccio sul mare nel quadro geopolitico del Mediterraneo è probabilmente prematuro. Ma certamente l'agenda metropolitana dovrà confrontarsi con questo tema.

Molti progetti sono stati presentati e per canali di irrigazione e navigazione e per produzione di forza motrice e per altre opere industriali; ma niuno fra tanti ha avuto la fortuna di approdare, eccetto la ferrovia tra Roma e Fiumicino in stato ormai di esercizio.

La quale, convien pur dire che se si considerasse come semplice congiunzione di una parte della campagna romana con la città, sarebbe ben poca cosa; ma se si rifletta che è la via che pone Roma ad immediato contatto con il mare, diviene di tale importanza da riconoscere in essa l'avviamento dello sviluppo industriale e commerciale e quindi alla prosperità del paese, e si può essere sicuri che non le mancherà un felice avvenire.

E valga il vero. Chi è che non riconosce l'immenso vantaggio per la capitale di un regno di trovarsi a meno di mezz'ora di distanza dal mare, cosicché possa ritenersi città marittima, senza dividerne gli incomodi?
(Francesco Oberholtzer, 1878)

Uno sguardo d'insieme

Sotto il governo pontificio, le questioni della *navigazione*, intese come una serie di *disposizioni acconce all'esercizio del personale e del materiale inserviente al commercio per via del fiume* (ASR, Prefettura, b. 767), si intrecciano con le problematiche della *navigabilità*, intermittente per il regime delle portate e l'infelice posizione della foce rispetto ai venti dominanti (Fig. 1).

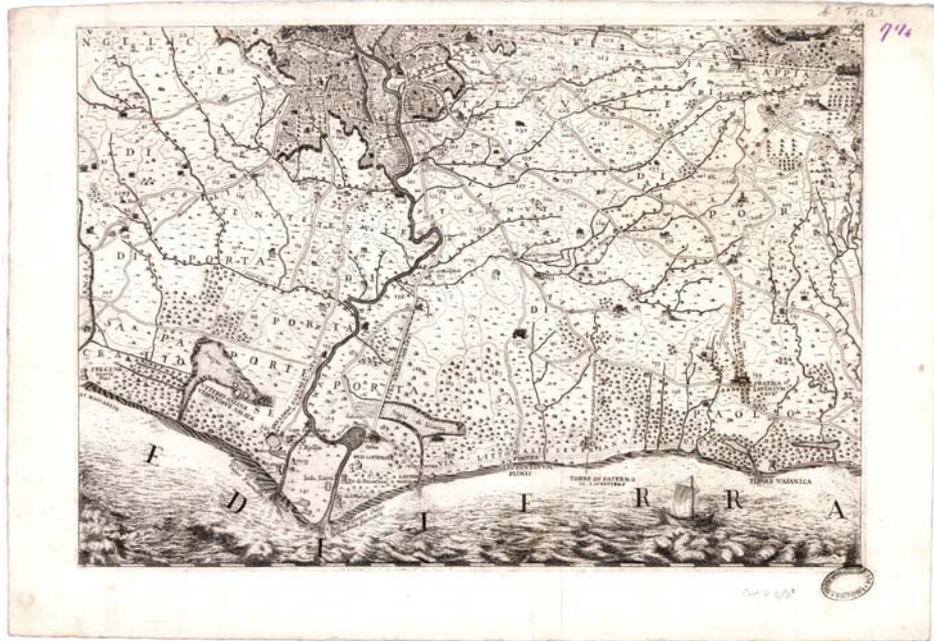


Fig. 1. *Topografia geometrica dell'Agro Romano, ovvero la misura pianta, e quantità di tutte le tenute, e casali della campagna di Roma con le città, terre, e castelli confinanti ad esse tenute, le strade, fiumi, fossi, aquedotti, et altre cose principali, e memorabili sì antiche come moderne misurate, e delineate con tutta esattezza da Giovanni Battista Cingolani dalla Pergola; Intagliata da Pietro Paolo Girelli Romano. In Roma: nella stamperia di Domenico de Rossi alla pace, 1704.*

L'intera materia, posta sotto la giurisdizione della Presidenza delle Ripe, istituzione secolare del governo pontificio, è ripartita in tre distinti capitoli:

1. *della manutenzione delle strade e ponti esistenti e delle ripe del Fiume Tevere dal Porto di San Francesco di Orte fino al Porto di Ripetta, e quindi da Porta Portese fino a Capo Due Rami: con la costruzione di argini rinforzati con pali di legno (passonate) per contrastare l'erosione, e alle opere da effettuarsi alla "strada del tiro" e ai ponti sui fossi immissari del fiume;*
2. *del tiro de' Navicelli e di altri legni contr'acqua col mezzo de' Bufali: praticata dapprima dalla forza delle braccia e successivamente con il traino animale; spurgo dell'alveo del fiume;*
3. *dello spurgo di tutto l'alveo del Fiume Tevere.*

Tali attività, affidate ogni nove anni ad appaltatori selezionati in base alle condizioni economiche più vantaggiose, sono generalmente tenute distinte tra loro, per evitare monopoli e controllare eventuali collusioni.

Nella fase di massima efficienza, tra Sette e Ottocento, il Tevere risulta navigabile da Orte alla foce di Fiumicino (circa 100 miglia), con la soluzione di continuità rappresentata dal tratto *intra moenia*: qui ostruzioni perenni come banchi di sabbia, macerie e rottami, molini e ordigni da pesca scoraggiano qualsiasi iniziativa di andare per fiume, un fiume che nei periodi di magra non raggiunge i tre palmi (66 cm.) di profondità (Cialdi, 1845).

I due scali cittadini di Ripa Grande e Ripetta si caratterizzano per le specializzazioni delle merci in arrivo: il primo, connesso alla foce di Ostia e successivamente al porto-canale di Fiumicino attrezzato in varie riprese, riceve derrate alimentari, materie prime, materiali da costruzione e merci di lusso soggette a pesanti dazi di importazione; Ripetta smista generi di prima necessità come grano, legna e fascine, dalle località interne del Lazio e dell'Umbria, in ottemperanza a provvedimenti volti a garantire rifornimenti periodici in grado di soddisfare la domanda urbana.

Il Tevere ha mutato più volte corso in occasione di piene devastanti; lo stesso litorale ne ha risentito, avanzando di alcuni chilometri dall'antichità, con una forte accelerazione a partire dall'alluvione del 1557 che ha tagliato il profondo meandro presso Ostia antica (*Fiume morto*), velocizzando i flussi e producendo erosione alle ripe (Fig. 2). Dagli anni Cinquanta del Novecento

è in atto il fenomeno inverso dovuto a un'urbanizzazione a ritmo sostenuto che ha sottratto al fiume apporto solido, con gravi problemi di tenuta della linea di costa e ripascimento delle spiagge.

Nell'arco degli ultimi due secoli, le relazioni percettive, funzionali e simboliche tra l'Urbe e il Tevere si sono progressivamente allentate, con la realizzazione da un lato dei muraglioni nel tratto urbano del fiume all'indomani dell'unità d'Italia, dall'altro con una graduale dismissione della via d'acqua soppiantata dalle linee del ferro. Si è così reciso tanto nell'opinione comune che nell'immaginario istituzionale l'ambivalente rapporto di confidenza e timore con il fiume che emerge con chiarezza nella fase più vicina a noi e più ricca di fonti documentali.



Fig. 2. U. Nistri, Foto di Ostia antica dal pallone aerostatico, 1919. Sono evidenti il meandro del Tevere prima della alluvione del 1557 e l'antica linea di costa con i progressivi avanzamenti nella successione dei cordoni dunari.

Se il Tevere e le sue pertinenze, sostanzialmente salvaguardati dall'aggressione industriale e da elevati tassi di inquinamento, tornano oggi a raccogliere un sostenuto interesse, ciò avviene principalmente sulle tematiche della vulnerabilità climatica della Capitale: tra Roma e il mare tali rischi sono particolarmente intensi, combinandosi con le vivaci dinamiche di crescita che hanno privilegiato questo quadrante urbano (Municipi IX, X, XI di Roma e Comune di Fiumicino). Tra i congestionati insediamenti che condividono problematiche di accessibilità e qualità urbana, ampie pause naturalistiche, ambientali e archeologiche - la riserva del Litorale, la riserva di Decima-Malafede, la riserva di Castel Porziano, il Parco archeologico di Ostia-Portus - e ulteriori lembi verdi isolati o non sufficientemente connessi si prestano a una tematizzazione della continuità ecologica innervata sul Tevere, anche alla luce delle recenti acquisizioni in materia di *Green Infrastructure* veicolate dalla Strategia europea per la biodiversità.

La dimensione ambientale, l'heritage e un paesaggio composito segnato dalle metriche della bonifica otto-novecentesca suggeriscono di declinare la continuità della trama verde dalla scala di area vasta a quella di prossimità, ossia a livello di quartiere o di isola ambientale. Si pone concretamente l'opportunità di rendere interconnessi e fruibili gli spazi aperti attraverso sistemi di mobilità lenta in grado di affrancare la cittadinanza dalla dipendenza dall'automobile per i tratti di distribuzione in appoggio alla rete ecologica del Comune di Roma, in particolare alle sue

componenti di completamento, anche sfruttando la presenza della linea ferroviaria Roma-Lido di cui è atteso il potenziamento.

Vi è poi un valore aggiunto che promana proprio dal Tevere, dalle sue storie e geografie, dal fitto reticolo di memorie materiali che ne punteggiano il corso e da richiami immateriali altrettanto presenti nella toponomastica e nella persistenza di una terminologia legata al fiume, alle economie e ai mestieri praticati nella Roma pre-unitaria (Segarra Lagunes, 2004; Battaglini, 2020), di cui si dà conto nelle pagine che seguono.

Il Tevere a Roma. Percezione, fruizione, rischio

In città, un denso tessuto edilizio occultava il Tevere a chi non ne avesse un contatto quotidiano e di necessità, risiedendo in prossimità o praticando mestieri ad esso legati: erano detti fiumaroli i barcaioi, ma anche chi nuotava o pescava nelle sue acque. Per estensione questo termine ha finito col designare anche chi praticava sport acquatici, a partire dai canottieri dei circoli storici della Roma post-unitaria e dagli intrepidi tuffatori di capodanno, sino ai frequentatori delle sponde per bagnarsi o rilassarsi al sole.

Nella città dei papi, erano molte le concessioni e i privilegi accordati per consuetudine secolare a famiglie di traghettatori, molitori, pescatori che con i loro ordigni sbarravano il passo alle imbarcazioni di piccolo cabotaggio; ma anche varie forme di uso regolate dal buon senso - i tintori erano soliti disporre i tessuti ad asciugare sui tratti ancora liberi delle rive presso Santa Lucia della Tinta su via Monte Brianzo, importante arteria che innervava il cuore della città - e infine abusi come lo sversamento di macerie e rifiuti.

Operatori portuali, facchini, carrettieri presidiavano i terminali di Ripa Grande e Ripetta, sotto gli occhi dei negozianti ripali. Oltre a Ripetta, tre scali per legna e fascine provenienti dall'entroterra erano dislocati rispettivamente a monte di Piazza del Popolo, a Borgo, e infine a Santa Lucia della Tinta, dove i mercanti che si contendevano la lucrosa attività prendevano in affitto dei magazzini - legnare - per la vendita al dettaglio (Fig. 3).

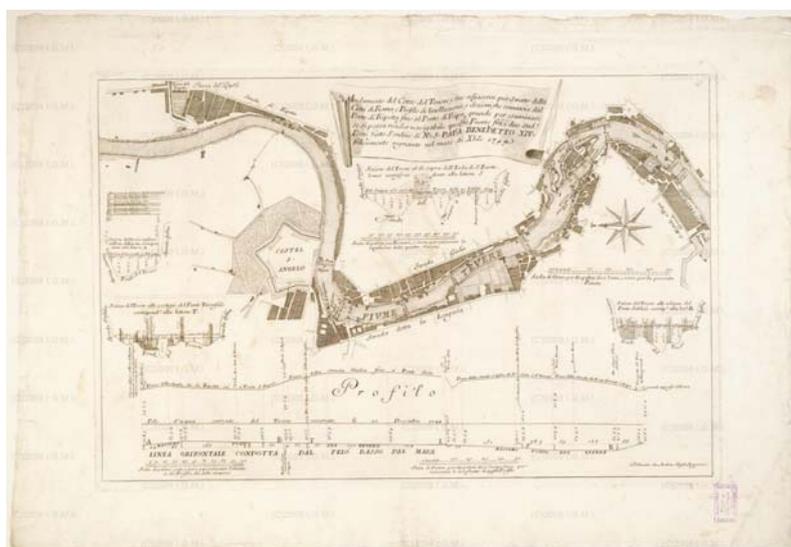


Fig. 3. A. Chiesa, B. Gambarini, *Pianta del corso del Tevere e sue adiacenze dallo sbocco della Nera fino al mare, 1744.* Oltre ai ponti Sant'Angelo, Sisto, Quattro Capi e Ponte Rotto, le cosiddette barche traiettizie, agganciate a un cavo teso tra le due sponde assicuravano l'attraversamento in corrispondenza del Porto di Ripetta, e più a valle, tra Via Giulia e Via della Lungara, all'altezza di San Giovanni dei Fiorentini, San Biagio della Pagnotta (il cosiddetto *Passo della Barchetta ai Bresciani*) e Sant'Eligio degli Orefici, di fronte alla Farnesina. Infine, a Ripa Grande vi era un posto barca detto "al canale". Questi operatori del fiume vantavano da generazioni diritti perpetui sulle concessioni, dette *privative*, in cambio di un canone annuo versato alla dogana di Finanza. In questo periodo, si contano ben quattordici molini.

In definitiva, sin dal Medioevo “intorno al fiume e del fiume viveva una popolazione composita, formata in prevalenza da immigrati di varie nazionalità, che, oltre ad aver dato vita ad organismi confraternali e assistenziali, hanno modellato la struttura insediativa di alcune zone della città. È il caso del porto di Ripa, attorno al quale si insediano i genovesi, con il loro ospedale, o ancora, tutto da indagare, del porto di Ripetta, polo di attrazione per artigiani e lavoratori lombardi e schiavoni. L’area di Campo Marzio, strettamente collegata al porto di Ripetta, fu lottizzata e la forte concentrazione di nuovi insediamenti nei pressi del Mausoleo di Augusto sollecitò il riassetto urbanistico con il tracciato di una nuova via, e la costruzione degli ospedali confraternali di S. Rocco e di S. Girolamo” (Ait, Lanconelli, 2013).

Le vedute di Gaspare Vanvitelli (1653-1736) colgono il Tevere dai ponti, o ne lasciano intuire lo scorrimento ai piedi della vasta distesa di campi, pascoli e paludi di Prati di Castello, soggetta a frequenti allagamenti (Fig. 4). Qui, nella stagione estiva era consuetudine prendere il bagno nella vigna di proprietà dei fratelli Giuseppe e Pietro Paolo Gasperoni *dirimpetto al porto di Ripetta*: e ogni anno venivano erette delle capanne all’uopo in virtù di una privativa concessa in cambio di un canone annuo *di due libbre di cera da pagarsi alla camera dei Tribunali nella vigilia di SS. Pietro e Paolo*, che suscitava la profonda costernazione del rettore del Collegio clementino sulla opposta riva nei riguardi di una pratica *assolutamente immonda per la buona educazione e tranquillità dei giovani religiosi e dei nobili e civili convittori* (ASR, Camerale II).



Fig. 4. Gaspare Vanvitelli, Prati di Castello, Roma, Musei Capitolini.

Il capitolo del rischio idraulico, presente nelle cronache da tempi lontanissimi, viene affrontato con caparbia dagli ingegneri Andrea Chiesa e Bernardo Gambarini impegnati a metà Settecento nella prima livellazione scientifica delle altezze di piena. I bassi fondali e il regime torrentizio avrebbero richiesto provvidenze di manutenzione continua del letto e delle sponde. Di fatto, “i lavori più significativi intrapresi dallo Stato Pontificio furono quelli di ristrutturazione dei porti di Ripa Grande e Ripetta e l’allargamento dei fossati di Castel S. Angelo; inoltre, vennero attuate opere di sistemazione delle rive e dei ponti, interventi talvolta significativi dal punto di vista urbanistico ed architettonico, ma irrilevanti da quello idraulico” (Enzi, 2006: 19).

Rispetto alle frequenti inondazioni dell’abitato per “effusione dal sottosuolo”, in relazione alla presenza di falde ricche di acqua, le rare e ben più rovinose alluvioni per straripamenti dall’alveo si manifestavano per la concomitanza di piene e alluvioni. Il fiume esondava in corrispondenza di ostruzioni stabili o accidentali: a Ponte Milvio, la corrente imboccava la via Flaminia fino a Porta del Popolo proseguendo lungo via del Babuino, via del Corso, via di Ripetta. La seconda *rotta* avveniva all’altezza di Ponte Sant’Angelo, mentre all’isola Tiberina, il Ponte Quattro Capi e diversi mulini galleggianti ne deviavano le acque a Trastevere, in riva destra, e a Marmorata e Testaccio,

in riva sinistra, con risalite verso la Bocca della Verità e il Ghetto. La ricorrenza di questi fenomeni, l'ultimo dei quali risale alla rovinosa piena del dicembre 1870, è testimoniata ovunque nell'abitato con targhe commemorative.

Tra simbiosi e prevaricazioni reciproche, questa convivenza tra città e fiume è il frutto di una secolare consuetudine legata alla tutela dello *status quo* sia in termini di *Forma urbis* che di attività – come quella molitoria ritenuta necessaria alla sussistenza cittadina - regolate attraverso concessioni irrevocabili.

La risalita contr'acqua da Fiumicino a Ripa Grande

In età pontificia, la comunicazione con il litorale avveniva originariamente dalla foce del Tevere, collocata oltre i ruderi della antica Ostia. Tuttavia, per il consistente avanzamento della linea di costa si rende necessario, sotto il pontificato di Paolo V (1612), effettuare dei lavori di riapertura della *Fossa Traiana*, il canale artificiale realizzato in epoca imperiale che immetteva al Tevere, prolungandola fino al mare. Al 1662 risale la costruzione della Torre Alessandrina, con funzione di avvistamento, ma un secolo dopo, per l'ulteriore avanzamento del litorale, si decreta la realizzazione di una nuova torre, detta Clementina.

Nel primo Ottocento, il rinnovato impulso ai commerci sollecita due innovazioni significative: il progetto di Giuseppe Valadier per il borgo di Fiumicino (1819) e il rilancio del servizio del *tiro contr'acqua* da Fiumicino a Ripa Grande, garantito storicamente dai pontefici con forza lavoro umana: in effetti, il traino di barche con carichi superiori a 26 botti *dalla chiesa di Ostia alla Ripagrande* è menzionato sin dal 1594. In altri documenti figura la data del 1562, coincidente con la promulgazione dei cosiddetti Capitoli Ripali da parte di Pio IV.

Dal 1804, l'attività, la cui gestione e remunerazione spettano per secolari privilegi alla Mensa vescovile di Ostia, viene effettuata con il traino animale (Figg. 5,6). La famiglia di appaltatori che da generazioni svolge tale attività sarebbe tenuta a garantire dagli otto ai dieci tiri di bufali (un tiro è composto di 8 animali), nel pascolo recintato (*procoio*) della tenuta di Porto retrostanti il porto canale.

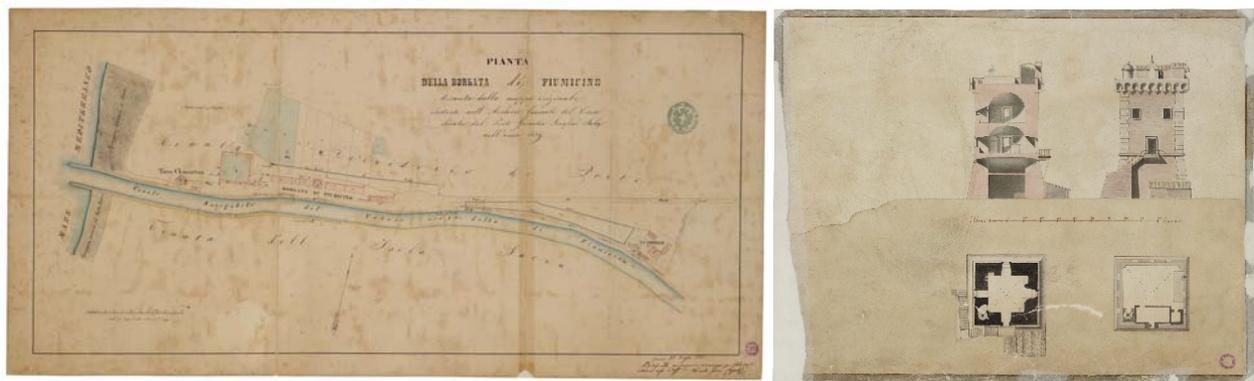


Fig. 5.

5a. Pianta della borgata di Fiumicino desunta dalla mappa originale esistente nell'Archivio generale del Censo elevata dal perito geometra Serafino Sala (1839). ASR, *Disegni e mappe*, Collezione I, cart. 30, n. 109.

5b. La Torre Clementina, fatta erigere da Clemente XIV nel 1773 in sostituzione della Torre Alessandrina. ASR, *Disegni e mappe*, Collezione III, cart. 3, n. 6.

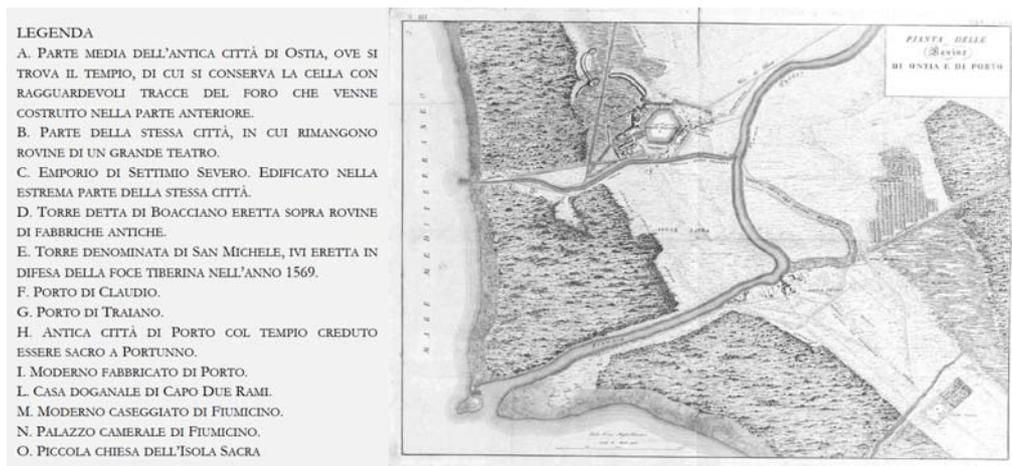


Fig. 6. Sui due rami tiberini di Fiumicino e di Ostia e sui porti di Claudio e Trajano, osservazioni di Giovanni Battista Rasi. Con quattro piante rilevate dall'Architetto Luigi Canina e loro indici, Roma, 1830.

Su quella stessa banchina, dove mediamente ormeggiano due bastimenti al giorno, si affollano diverse figure di operatori portuali e addetti alle manovre di risalita fino a Ripa Grande, le cui attività e specializzazioni – veri e propri mestieri del fiume – sono regolamentate da una normativa minuziosa volta a reprimere abusi: tra questi il contrabbando, agevolato dai rudimentali controlli delle merci in arrivo a Fiumicino in attesa di una puntuale verifica al terminale romano, e soprattutto dalla obbligata sosta notturna a Mezzo Cammino. Il controllo alla dogana di Fiumicino è di tipo nominale: dietro *dichiarazione sulla parola* degli stessi padroni di barca, presentazione del *manifesto* (ossia la nota dettagliata di *tutto ciò che forma il carico*), e delle polizze di assicurazione, i commissari incaricati rilasciano, insieme al numero d'ordine progressivo con cui si disciplinano i turni di risalita, la *bolletta* recante dati su quantità e qualità che verrà poi ritirata presso la dogana di Ripa.

Tra gli operatori incaricati di assistere i padroni di barca nelle complicate manovre di ingresso, il *pilota di porto* da una lancia conduce le manovre, assistito da un *sostituto*, avvalendosi di *due Argani solidi, e ben forniti; l'uno sulla punta della Passonata, alla imboccatura del Fiume, e l'altro più indietro vicino alla Torre Clementina*. E' poi la volta dei *piloti di fiume* che prendono la conduzione delle imbarcazioni sino a Ripa Grande.

Successivamente, specifiche disposizioni vengono emanate per l'alleggio, ossia le attività di trasferimento delle merci dalle navi in arrivo al porto canale su agili legni di fiume - *burlotti, lance, o qualunque altro legno che serve ad alleggerire i bastimenti tanto in mare, che lungo il fiume* - in grado di risalire senza inconvenienti i bassi fondali del Tevere sotto la direzione dei *navicellari* (Fig. 7).

Espletate le operazioni alla banchina di Fiumicino, inizia l'attesa del tiro. I consoli esteri lamentano le inadempienze contrattuali dell'appaltatore, o del suo fiduciario, *che tiene le bufale al posto detto Mezzo Cammino lontano da Fiumicino all'incirca 14 miglia*, dove è invece prevista la sosta notturna. L'appaltatore a sua volta lamenta che il proprietario della tenuta di Porto, acquistata dalla Mensa vescovile nel 1796, accampa pretese sul servizio del tiro, negandogli l'uso del pascolo come forma di ritorsione.

Le perduranti difficoltà inducono, senza troppo successo, alla emanazione dell'*Editto di sistemazione del tiro de' bastimenti dalla foce del Tevere alla Ripagrande di Roma* (9 marzo 1823). Tra i diritti dell'appaltatore figura (art. 1): *l'uso della strada sulla riva da mantenersi sempre nella larghezza di quaranta canne dal mare fino al fosso denominato Fonzino, e dal medesimo fosso fino alla detta Ripagrande per palmi quaranta, nulla ostante qualunque corrosione o dilatazione del*

canale. Si ribadisce la posizione dei due imposti concordati con l'appaltatore, il primo nella maggiore prossimità possibile alle passonate di Fiumicino, e quello di Mezzo Cammino.

Le operazioni doganali a Ripa Grande si effettuano dalle 7 alle 11 del mattino, e si concludono con la consegna ai padroni di barca di una bolletta stampata con una ricognizione analitica delle merci, indispensabile per la loro successiva estrazione dai cancelli della Dogana da effettuarsi soltanto negli orari lavorativi, con evidente disagio dei negozianti ripali. Meccanismi di controllo riguardano i generi di piazza (grano, biada, fieno, vena di ferro, sale, legno), diligentemente annotati sui libretti dei commissari, e successivamente in quelli del ministro del Passo, incaricato di verificare le quantità, con l'aiuto di *pesatori camerati* (se a peso) e di *stimatori*, se a misura. I generi di dogana sono sottoposti a serrati controlli formali e sostanziali che prevedono una mobilitazione a catena dell'intero personale doganale, tra cui spicca il *computista*, sorta di ragioniere generale che ha facoltà di avviare le opere di sdoganamento anche in assenza del governatore, il più alto ministro in carica.

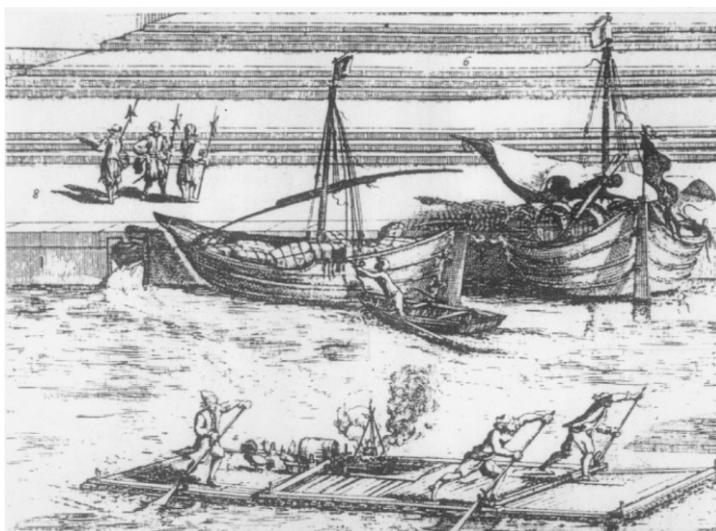


Fig. 7. Una caratteristica *Chioda*, formata da legnami da lavoro collegati con chiodi, funi e cavicchi condotta per fluitazione con tavole o pertiche. La terminologia per le imbarcazioni di fiume comprende anche: *Barca*: imbarcazione a fondo piatto senza coperta e albero, con prua e poppa rilevate, condotta a rimorchio; *Barchettone*: grande barca da trasporto; *Barcone*: barca ampia di scarso pescaggio usata per alleggio; *Ciarmotta*: imbarcazione a fondo piatto, prua e poppa rilevate, senza coperta, con palchi all'estremità, grande timone; *Navicello*: imbarcazione da trasporto e alleggio (300 a 350 rubbia di capienza, 80 tonnellate); *Tartana*: bastimento da carico condotto all'alzaia. Per il trasporto di terra si utilizzavano *carrette*, di misure prefissate.

In: Scavizzi, C. P. (1991). *Navigazione e regolazione fluviale nello Stato della Chiesa fra XVI e XVIII secolo*, Roma 1991. L'immagine è tratta da: Alessandro Specchi, "Prospetto del nuovo navale di Ripetta fabbricato sotto i gloriosi auspici di N.S. Papa Clemente XI".

L'introduzione del rimorchio a vapore (1842) rende più rapida e agevole la risalita dei bastimenti da Fiumicino a Ripa Grande e più efficiente la riscossione da parte dello Stato delle entrate doganali legate al movimento delle merci. Il servizio è una gestione statale affidata alla Soprintendenza dei Piroscafi, istituita come sezione della Pontificia Direzione Generale delle Dogane. Dalla nuova organizzazione il commercio fluviale trae un beneficio attestato dall'aumento delle merci che approdano a Ripa Grande (circa 1/3 in più). Le finanze statali registrano in questi anni un incremento delle entrate fiscali.

Tale organizzazione viene messa in crisi all'inizio degli anni Sessanta dell'Ottocento dalla concorrenza esercitata dalle ferrovie (si tratta della linea Civitavecchia-Roma); innanzitutto per la maggiore economicità e rapidità del nuovo servizio, e inoltre per la costruzione del Ponte dell'Industria inaugurato nel 1863 per consentire il prolungamento della linea fino alla stazione di Termini che, collocato a valle di Ripa Grande, è di ostacolo al passaggio delle imbarcazioni.

Tab. 1. Cronologia essenziale

<p>1804. Introduzione del traino con i bufali nel tratto inferiore del Tevere da Fiumicino a Ripa Grande (circa 23 miglia). Il servizio viene affidato ai membri della famiglia che tradizionalmente svolgeva l'attività del tiro "col mezzo degli uomini". I tempi di percorrenza si riducono a 24 ore d'estate e 48 d'inverno a fronte dei tre giorni col tiro degli uomini, o addirittura 7-8 giorni colla vela.</p> <p>L'appaltatore è tenuto a procurare almeno due tiri di bufali, provvedendo altresì agli "attrezzi, capanne per il ricovero degli inservienti, staccionate per recingere i pascoli delle bestie, e tutt'altro occorrente principalmente per detto tiro".</p>
<p>1817. Introduzione dei <i>Piloti del Tevere</i> che conducono le barche rimorchiate da Fiumicino alla Ripa Grande per evitare il pericolo di incagli.</p>
<p>1819. Introduzione del <i>Piloto di Porto</i>, incaricato di assistere i naviganti nelle manovre per imboccare il Porto-canale di Fiumicino.</p>
<p>1823. <i>Editto di sistemazione del tiro de' bastimenti dalla foce del Tevere alla Ripagrande di Roma</i>.</p> <p>Vengono fissate le tariffe per il tiro delle barche in base al carico.</p> <p>Viene ribadito l'obbligo di servirsi del tiro del solo appaltatore, onde eliminare <i>pilorciatori mercenari</i>, salvo i legni vuoti, o con carico inferiore alle 50.000 libbre, che possono essere trainati dai propri uomini o col favore del vento.</p> <p>Nella stagione estiva il primo tratto si deve poter percorrere in 10 ore circa, dalle 4 alle 14, e il secondo in 7, con partenza entro le 17, e arrivo entro le 24, mentre in quella invernale l'intero percorso viene coperto in due giorni con tappa notturna all'imposto di Mezzo Cammino.</p> <p>Sulla base dei flussi stimati di navi in arrivo (circa 600 legni l'anno), l'appaltatore è tenuto a garantire la disponibilità di cinque tiri di dieci bufali in ciascun imposto. E' così possibile effettuare il traino di 75 legni in un mese (uno stesso tiro deve essere disponibile presso la medesima posta di partenza ogni due giorni, rispettando ventiquattro ore di riposo), cioè ben più della disponibilità corrente di 50 tiri al mese.</p>
<p>1826. "Disposizioni riguardanti l'alleggio dei bastimenti, che giungono al Porto-Canale di Fiumicino", ossia il trasferimento delle merci su navicelli di fiume con minore pescaggio in condizioni di risalire il Tevere. L'attività è contingentata: i proprietari dei legni per l'alleggio devono munirsi di una licenza rilasciata gratuitamente.</p>
<p>1842. Sostituzione del traino animale con il rimorchio a vapore. Il servizio viene gestito dallo Stato (Direzione, poi Soprintendenza dei piroscafi). Ottimisticamente si stima una forte riduzione dei tempi di percorrenza: 6-9 ore nel tratto inferiore; 2 giorni nel tratto superiore.</p>
<p>1844. Estensione del rimorchio a vapore al tratto oltre Scorano, a nord di Roma.</p>
<p>1850. Regolamento di disciplina per il servizio dei vapori: riassume e dà organica sistemazione a tutta la normativa in materia.</p>
<p>1863. Inaugurazione del ponte dell'Industria a valle di Ripa Grande: crea gravi ostacoli alla navigazione, con pubblicazione del "Regolamento per il transito dei piroscafi e dei bastimenti che attraversano il ponte della ferrovia sul Tevere presso S. Paolo".</p>
<p>1865. Sentenza del consiglio dei ministri favorevole alla libera navigazione del Tevere; cessa l'obbligo per le imbarcazioni di servirsi dei rimorchiatori pontifici. Nel 1868 viene pubblicato il "Regolamento di libera navigazione sul Tevere".</p>
<p>1869. Il servizio di rimorchio viene dato in appalto alla ditta <i>Welby</i>.</p>

Conclusioni

Da qualche anno, la riattivazione del Tevere e delle sue banchine risulta in pieno svolgimento con eventi culturali, manifestazioni sportive ed escursionistiche culminate nel *Tevere Day* organizzato a fine 2019. La cittadinanza non solo risponde, ma organizza e si organizza nella riappropriazione delle sponde, richiamandosi ad esigenze di percezione, accessibilità e fruizione. Tra Roma e il mare, tra aree densamente abitate e lembi quasi intatti di campagna romana, si segnala una iniziativa che ha raccolto l'adesione dei comitati dei quartieri adiacenti ma separati dal fiume da un fascio infrastrutturale imponente e ad oggi invalicabile: sul rilevato dell'argine, il Sentiero Pasolini percorso da ciclisti, camminatori e abitanti è riuscito ad aprirsi un varco tra canneti e recinzioni innalzate su terreno demaniale: concessioni e abusi rinviano a un orizzonte dei diritti sfocato e lacunoso che pone domande alla gestione del bene comune. Qui, il *Contratto di Fiume del Tevere tra Castel Giubileo e la Foce*, chiamato a tematizzare le interdipendenze tra tutela ambientale e

altri ambiti di intervento pubblico, potrebbe catalizzare idee, memorie, narrazioni su un patrimonio materiale e immateriale che nel giro di qualche generazione è altrimenti destinato a svanire.

Vi è poi un'ambizione che oltrepassa Roma, quella di una Capitale sul Mediterraneo (Bonvino, D'Ausilio, 2013). La centralità geopolitica di Roma e la centralità del *Mare Nostrum*, su cui affacciano 25 nazioni, non hanno bisogno di essere ribadite: qui si concentra quasi il 7% della popolazione mondiale, di cui è prevista una forte crescita, a carico dei paesi del sud (+105 milioni di abitanti al 2040 rispetto al 2013) e una consistente espansione economica (+ 2,3% all'anno). In ragione di questi numeri, la sfida della sostenibilità, al centro degli impegni internazionali, assume qui un particolare rilievo (MEDENER et al., 2014). L'UE ha incentrato il prossimo ciclo di programmazione 2021-2027 su temi di ricerca in piena consonanza con tale centralità: *città a basso impatto ambientale, una nuova gestione degli ecosistemi marini e dell'acqua, riduzione dell'impatto antropogenico sul cambiamento climatico, uso sostenibile delle risorse naturali*.

Un progetto che collochi Roma all'altezza di queste sfide e della sua storia millenaria richiede innanzitutto capacità di visione per trasformare in opportunità alcuni fattori percepiti come *disruption*, che sono in realtà i portati ineludibili della globalizzazione, diversa ma simile a quella che la Capitale dell'Impero seppe promuovere e gestire con lungimiranza, con le sue continue ondate di immigrazione e assimilazione. Un progetto che, di conseguenza, richiede alla macchina politico-amministrativa una *road map* da perseguire con perseveranza e flessibilità.

Riferimenti bibliografici

Association Méditerranéenne des agences Nationales pour l'Efficacité Energétique et le Développement des énergies Renouvelables, Observatoire Méditerranéen de l'énergie, Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'énergie France (2014). *Mediterranean Energy Transition: 2040 scenario*. https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/vers_engl_25_oct_bat_web.pdf

Battaglini, E. (2020). *Il Fiume tra simbolizzazione dello spazio e fruibilità del territorio*. In: Nuvolati, G., *Enciclopedia sociologica dei Luoghi*, <https://www.enciclopediasociologicadeiluoghi.it/>

Bonvino, G., D'Ausilio, F. (2013). *Una capitale sul mare*, F.lli Palombi editori.

Cialdi, A. (1845). *Delle barche a vapore e di alcune proposizioni per rendere più sicura e più agevole la navigazione del Tevere, e della sua foce in Fiumicino*, Tip. delle Belle Arti.

D'Errico, R., Palazzo, A.L. (2008). *Il Tevere navigato e navigabile. Note sul trasporto fluviale tra Restaurazione e Unità d'Italia*. In: Travaglini, C., a cura, *La città e il fiume. Secc. XIII-XIX*, Collection de l'École française de Rome, n. 394: 265-282.

D'Onofrio, C. (1980). *Il Tevere*, Romana Soc. Ed.

Enzi, S. (2006). *Le inondazioni del Tevere a Roma tra il XVI e XVIII secolo nelle fonti bibliotecarie del tempo*. In: *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, tome 118, n°1:13-20. https://www.persee.fr/doc/mefr_1123-9891_2006_num_118_1_10284

Oberholtzer, F. (1878). *Sistemazione del Porto Canale di Fiumicino. Progetto di massima*, Tipografia dei fratelli Pallotta.

Polci, S., a cura (1996). *L'ingegno del Tevere: attraverso vicende storiche, valori ambientali, progetti e risorse inespresse*, Mediocredito.

Rasi, G.B. (1827). *Sul Tevere e sua navigazione da Fiumicino a Roma*, Tipografia Perego Salvioni.

Scavizzi, C. P. (1991). *Navigazione e regolazione fluviale nello Stato della Chiesa fra XVI e XVIII secolo*, Edilstampa.

Segarra, M.M. (2004). *Il Tevere a Roma. Storia di una simbiosi*, Gangemi.

JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN
Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal
Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation
Rivista scientifica semestrale on line accreditata ANVUR



ISSN 2039-2656

#21

I/2020 30 giugno 2020
www.ecowebtown.it/n_21/

