

Evoluzione urbanistica del waterfront di Ostia

Andrea Di Somma

*Universidad Complutense de Madrid – Departamento de Análisis geográfico regional y geografía física -
Avda. Profesor Aranguren, s/n Ciudad Universitaria – Madrid
andreadisomma@libero.it*

Abstract

La storia urbanistica di Ostia ha vissuto momenti altalenanti: dalla nascita come castrum romano ai fasti del periodo imperiale, dai saccheggi in epoca altomedievale per opera delle popolazioni germaniche a quelli in epoca rinascimentale finalizzati al prelievo di marmi pregiati per la costruzione delle principali basiliche di Roma, dal sacrificio dei braccianti ravennati nella bonifica delle aree paludose situate tra Maccarese e Ostia al periodo della ricostruzione negli anni successivi alla Seconda Guerra Mondiale.

La recente costruzione del nuovo Porto di Roma è stata la fase culminante di un primo tentativo di riqualificazione del litorale romano dopo gli anni bui della speculazione edilizia che hanno portato ad un alto livello di degrado urbanistico. I progetti per una nuova fase di riqualificazione urbana dovrebbero passare attraverso l'istituzione del secondo Polo turistico della capitale che prevede per Ostia oltre ad un ampliamento del Porto, anche un ruolo di lungomare avveniristico con tanto di parchi tematici, casinò e polo nautico. In conformità a questi progetti sarà utilizzato il modello di Hayut, improntato sull'analisi dei problemi economici, ecologici e di interconnessione di un waterfront, per analizzare quali potranno essere gli scenari futuri di Ostia.

Key Words: sviluppo urbanistico di Ostia, bonifica dei Ravennati, degrado ambientale, economia turistica, nuova viabilità di Ostia

Report

1. Ostia Antica

Secondo la tradizione popolare Ostia fu fondata nel 633 a.C. dal sabino Anco Marzio, quarto Re di Roma. Le moderne ricerche archeologiche però hanno rilevato che le origini di Ostia risalgono al IV secolo a.C. quando i romani, dopo la presa di Veio nel 396 a.C., costruirono un castrum alla foce del Tevere costituito da un accampamento e da un piccolo nucleo abitativo (330 a.C.).

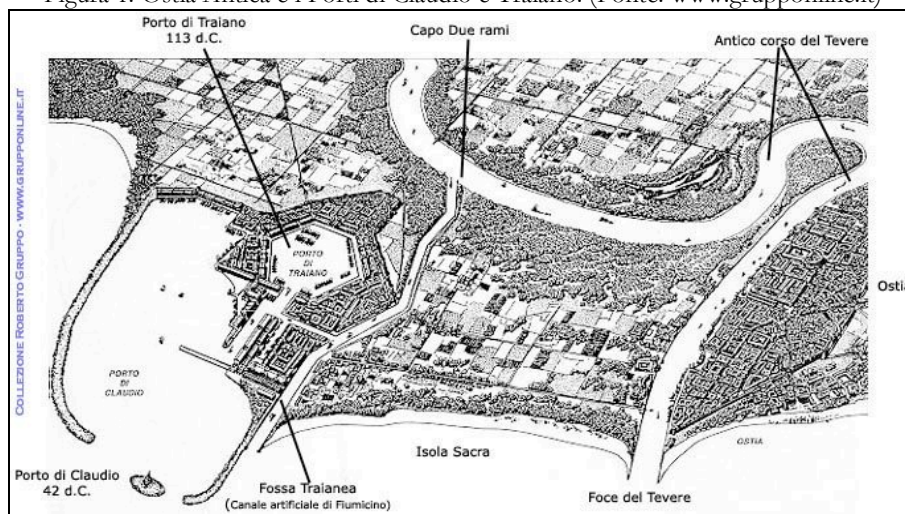
Ostia Antica si sviluppava sul corso del fiume Tevere; la parola Ostia deriva dal latino *ostium* (ingresso, imboccatura), riferendosi alla presenza della foce del Tevere.

Lo sviluppo urbanistico ed edilizio ebbe inizio nel 266 a.C. con l'istituzione della Questura Ostiense e in poco più di due secoli Ostia divenne una città commerciale collegata a Roma da diverse vie di comunicazione, prima su tutte il Decumano Massimo, prosecuzione naturale della Via Ostiensis.

L'aumento degli affari tra Ostia e Roma indusse l'Imperatore Claudio nel 42 d.C. a progettare il Portus Augusti Ostiensis per garantire alle navi in arrivo un sicuro approdo. Il commercio delle navi mercantili costituiva l'attività principale della città che ben presto divenne il centro di smistamento dei prodotti commerciali di Roma. L'ubicazione dell'area portuale suscitò numerose critiche poiché l'area non risultò abbastanza riparata dalle insidie del moto ondoso e dalle forti correnti meridionali.

Queste cause indussero l'Imperatore Traiano a modificare la struttura del porto di Ostia. La conduzione dei lavori fu affidata all'architetto Apollodoro di Damasco che realizzò un bacino esagonale (ogni lato misurava 357 metri) distante poco meno di un miglio dal mare, profondo 5 metri, con una superficie complessiva di circa 33 ettari e che poteva ospitare fino a 400 navi (www.severiana.it). La Fossa Traiana, una fossa artificiale corrispondente all'attuale canale di Fiumicino, fu perfezionata e portò alla formazione dell'Isola Sacra. I lavori furono ultimati nel 113 d.C. e il nuovo porto fu chiamato Portus Traiani (Figura 1).

Figura 1. Ostia Antica e i Porti di Claudio e Traiano. (Fonte: www.grupponline.it)



Il lungo periodo di declino iniziò nel III secolo d.C. e nei secoli successivi il territorio di Ostia fu invaso prima dai Goti (537 d.C.) e da altre popolazioni germaniche e poi dai Saraceni che, per via delle ripetute incursioni, costrinsero Papa Gregorio IV (827-844 d.C.) a far costruire un borgo che prese il nome di Gregoriopoli.

I fasti dell'età imperiale romana erano ormai lontani e alcuni dei pregiati marmi delle rovine di Ostia furono prelevati per abbellire le opere del Rinascimento romano tra cui le Basiliche di San Pietro e San Giovanni in Laterano.

Dopo circa 400 anni di speculazioni sui reperti di Ostia, grazie agli studi e ai ritrovamenti dell'archeologo irlandese Robert Fagan, Papa Pio VII (1800 – 1823) avviò i primi scavi che iniziarono nel 1801 sotto la guida di Carlo Fea e Giuseppe Petri (www.grupponline.it).

2. Dai Ravennati al periodo fascista

Nel XIX secolo il litorale romano era caratterizzato da paludi salmastre e da zone di fitta vegetazione che impediva all'acqua stagnante di defluire verso il mare. Nella zona di Ostia e in tutto l'Agro romano, le violente piene del Tevere impedivano la coltivazione diretta delle terre. A nord della foce del Tevere era ubicato lo stagno di Maccarese, le paludi di Porto, di Campo Salino e infine quella dell'Isola Sacra, mentre a sud era presente lo stagno Ostiense collegato ad alcune piccole saline.

Le prime leggi per il risanamento idraulico dell'Agro romano furono proposte dallo Stato unitario nel 1878 (Pallaccia, 2006) e il 15 luglio 1880 fu approvato il progetto per la sistemazione del Tevere attraverso una bonifica di Ostia e Maccarese mediante canali a differenti livelli. L'appalto per i lavori alle paludi fu vinto dall'Associazione Generale Operai braccianti di Ravenna gestita da Armando Armuzzi e Nullo Baldini che, dopo una serie di sopralluoghi organizzativi, ordinarono l'inizio dei lavori di bonifica.

Il 25 novembre 1884¹ 462 lavoratori romagnoli occuparono le zone di bonifica, (Isaja, Lattanzi, Lattanzi, 2008). L'area era infestata dalla malaria e i lavori si protrassero per più di sette anni, impiegando oltre 2.500 uomini, alcuni dei quali morirono a causa dell'aria insalubre che si respirava nelle paludi. L'avvento del movimento fascista tuttavia ridimensionerà il lavoro dei braccianti romagnoli considerando la bonifica un'opera del regime (Baldini, 1949-1950).

I primi anni del XX secolo segnarono l'inizio dell'urbanizzazione di Ostia: la viabilità con l'ammodernamento della vecchia Via Ostiense e i lavori per la Via del Mare (la strada che collega Roma ad Ostia), la costruzione del trenino Roma-Ostia e la stazione ferroviaria progettata dall'Architetto Marcello Piacentini, i primi uffici comunali, l'implementazione dei servizi di acqua potabile e luce elettrica², la realizzazione dell'idroscalo, l'inaugurazione della pineta di Castelfusano³, i lavori di modernizzazione del Canale dei Pescatori, i servizi al cittadino, la costruzione del Lungomare Toscanelli e la conseguente nascita, tra il 1919 e il 1933, dei primi stabilimenti balneari.

La Seconda Guerra Mondiale si ripercosse negativamente anche su Ostia. La notte dell'8 settembre 1943 le truppe naziste occuparono Roma e il 25 Settembre il Comando tedesco arrivò ad Ostia e ordinò agli abitanti di abbandonare la città. Prevedendo che lo sbarco degli

¹ Il 25 Novembre è tuttora considerato il Natale di Ostia.

² L'acqua potabile fu garantita prima dalla modernizzazione delle pompe per l'acqua e dal 1927 da un grande serbatoio; l'energia elettrica fu un servizio fornito dall'Azienda elettrica municipalizzata (l'attuale ACEA) che sostituì la precedente illuminazione a gas.

³ Paesaggio monumentale che attualmente con oltre 1.000 ettari di superficie è il più grande parco urbano di Roma. Nella torrida estate del 2000 circa 280 ettari della pineta bruciarono in un devastante incendio che ha provocato danni incalcolabili all'ecosistema originale.

Alleati sarebbe avvenuto su litorale romano i nazisti distrussero tutti gli elementi architettonici che potevano essere considerati punti di riferimento per l'aviazione nemica. Furono fatti saltare in aria tutti gli stabilimenti balneari, i pontili e la stazione ferroviaria. L'arenile diventò un campo minato e il passaggio nelle strade principali fu ostruito da alberi sradicati e dalle macerie delle costruzioni distrutte. Quando i cittadini rientrarono ad Ostia, la città era semideserta e presentava danni rilevanti ed irreversibili (www.grupponline.it).

3. Lo sviluppo incontrollato degli anni sessanta e settanta

La ripresa fu lenta e dolorosa: la ricostruzione doveva passare prima attraverso una bonifica militare e gli sminatori impiegarono circa cinque anni per risanare l'area. La crescita economica che investì l'Italia nel finire degli anni '50, unita agli interessi politici di ricostruire il paese non solo da un punto di vista sociale, determinò ingenti investimenti edilizi. E come descritto da Luca Creti "*...da questo momento in poi prese il sopravvento l'edilizia speculativa che, complice il disinteresse delle istituzioni, consentì di agire con interventi di sostituzione degli edifici storici e di manipolazione di quelli rimasti, omologando la cittadina costiera, un tempo elegante stazione balneare, alle periferie – pianificate o abusive – della capitale*" (Creti, 2006).

Ostia assunse la struttura di un quartiere periferico di Roma: pianificazione urbanistica approssimativa e case popolari, spesso abusive, architettonicamente legate ad uno stile più ottocentesco che d'avanguardia. Questo "boom edilizio" trasformò Ostia da un luogo di villeggiatura a un quartiere vero e proprio abitato non più soltanto dai pescatori, ma anche dai lavoratori romani che, attraverso il pendolarismo giornaliero, raggiungevano quotidianamente il luogo di lavoro con il trenino Roma-Ostia che collegava, e collega tuttora, il Lido Centro con Porta San Paolo.

4. La fase attuale: i problemi ambientali

Negli ultimi anni sono stati affrontati, ma non del tutto risolti, problemi legati agli equilibri ambientali. La spiaggia di Ostia è da sempre stata soggetta a importanti fenomeni erosivi causati dai venti provenienti dal settore occidentale, dal moto ondoso e dalle correnti marine meridionali. Le autorità locali nell'autunno del 1989 diedero il via ad un'operazione di ripascimento morbido⁴ che ha suscitato diverse critiche da parte della comunità scientifica e degli ambientalisti poiché modificò la natura dell'arenile che fino a pochi anni prima presentava caratteristiche fisiche e chimiche differenti (Bussoletti, 1989). La spiaggia di Ostia, che era caratterizzata da sabbia nera e ferrosa, adesso è mescolata con le arene più chiare raccolte dai fondali di Anzio e Montalto di Castro attraverso il dragaggio di alcune cave sottomarine.

I fenomeni erosivi hanno colpito recentemente le dune costiere ubicate nella parte meridionale di Ostia, tra la Cristoforo Colombo e Capocotta, nei pressi della Tenuta Presidenziale di Castelporziano. Le dune raggiungono anche i cinque metri di altezza e sono disposte regolarmente su due allineamenti: le più lontane dal mare sono generalmente stabili e caratterizzate da una vegetazione psammofila, mentre quelle più vicine alla linea di costa sono attualmente soggette ad un alto rischio per via del vento e delle mareggiate (Bianco, Costanzo, De Lillis e Tinelli 2001).

⁴ Aggiunta di sabbia con una minima costruzione di infrastrutture protettive

5. I primi tentativi di riqualificazione: la costruzione del Porto di Roma

Amministrativamente Ostia fa parte della XIII Circoscrizione del Comune di Roma mentre a livello urbanistico il suo territorio è stato suddiviso nel 1977 in tre distinte zone urbanistiche: Ostia Antica, Ostia Nord e Ostia Sud. I dati sulla popolazione forniti dal Comune di Roma rilevano che la popolazione delle tre zone urbanistiche di Ostia al 31 dicembre 2009 supera le 95.000 unità (Tabella 1). Inoltre secondo i dati ISTAT la popolazione di Ostia dal Censimento del 1971 è aumentata di 34.406 unità (www.istat.it).

Tabella1. Dati relativi alla popolazione e alla superficie territoriale delle tre zone urbanistiche di Ostia aggiornati al 31 dicembre 2009

Zona Urbanistica	Popolazione	Superficie Territoriale (Km ²)	Densità
Ostia Antica	12.649	22,513	562
Ostia Nord	46.180	5,681	8.129
Ostia Sud	36.820	4,451	8.272
Totale	95.649	32,645	2.930

Fonte dati: Comune di Roma

Lo sviluppo demografico e la sempre maggiore offerta riguardante il turismo balneare hanno dato il via a un processo di riqualificazione urbanistica e sociale del territorio costiero di Roma. I principali provvedimenti furono la ristrutturazione di alcuni dei principali stabilimenti storici del Lido, l'aumento del verde urbano, la costruzione di una pista ciclabile sul Lungomare Toscanelli e un miglioramento dell'accessibilità alle spiagge.

A metà degli anni novanta fu approvato il progetto per la costruzione di un nuovo porto ad Ostia nella zona della foce del Tevere. Il Porto di Roma è un porto turistico per diportisti entrato in funzione nel 2001, dispone di 794 posti ormeggio dagli 8 ai 53 metri e le banchine sono dotate di corrente elettrica, presa acqua e presa telefonica (www.portoturisticoodiroma.net). Ai diportisti e ai visitatori sono offerti 75 esercizi commerciali di ogni tipo, parcheggi interni ed esterni, un'area pedonale e una pista ciclabile di 1,3 Km.

Figura 2. Il Porto turistico di Roma. Foto di Patrick Russo



Figura 3. Lungomare Duca degli Abruzzi. Foto di Patrick Russo



6. Scenari futuri del waterfront di Ostia

Terminata l'analisi storica dell'evoluzione urbanistica di Ostia, è necessario confrontare alcuni dei modelli sui mutamenti dell'organizzazione dell'interfaccia porto-città realizzati negli ultimi anni nell'ambito delle ricerche sulla port geography. L'area di Ostia si discosta molto dai modelli di urbanizzazione industriale e commerciale proposti negli anni settanta da Vigarié e Bird in quanto Ostia non è mai stata un porto commerciale (se non in età imperiale) e la costruzione del nuovo Porto di Roma è troppo recente e di natura diportista. Risulta molto più naturale considerare questa area di studio come una delle zone di frontiera tra porto e città delineate da Hilling e Hoyle nel 1984 in cui analizzare i cambiamenti spaziali ed economici avvenuti dal 1950 in poi (Hilling e Hoyle, 1984). Gli strascichi della Seconda Guerra Mondiale sono perdurati per molti anni su Roma e sulla sua area costiera lasciando un segno profondo nell'economia locale. I programmi di qualificazione urbanistica sono stati condizionati in un primo tempo dalla carenza di fondi e in seguito dall'assenza di un piano regolatore strutturato su programmi futuri a lungo termine.

Il punto nodale della questione rimane la valorizzazione dell'area di interfaccia porto-città ovvero di tutti quelli spazi urbani situati a ridosso dell'area del porto che sono direttamente e indirettamente relazionati con le attività portuali. Nel caso specifico di Ostia la riqualificazione del waterfront non può prescindere da quella che è la potenzialità economica principale del mare di Roma: il turismo.

Il primo Polo turistico di Roma è il centro storico che accoglie il 90% dei visitatori provenienti da tutto il mondo. La nuova giunta comunale ha presentato ufficialmente nel Marzo del 2009 il progetto del secondo Polo turistico della capitale con l'obiettivo di moltiplicare i visitatori della città eterna affiancando al turismo tradizionale una nuova forma moderna basata su un'offerta strutturata sui servizi, sul divertimento e sulla tecnologia. L'area individuata per realizzare questo ambizioso progetto sarà proprio quella compresa tra l'Eur, Ostia e Fiumicino, interessando tra l'altro altre zone di Roma Sud come l'Appia Antica e l'Aurelia, per una superficie complessiva di oltre 27mila ettari. Il sindaco Alemanno e la sua giunta hanno come obiettivo quello di trasformare l'Eur in un'attrazione turistica e architettonica mondiale e vorrebbero sfruttare la posizione geografica di Ostia per farla diventare la Rimini del Tirreno. Saranno applicati 23 interventi urbanistici al territorio, molti dei quali riguarderanno la riqualificazione del waterfront di Ostia: sarà ampliato il porto turistico di Roma e sarà creato un nuovo porto turistico a Fiumicino, verranno investiti oltre 150 milioni di euro per la

realizzazione di un porto crocieristico sempre a Fiumicino, si eseguirà un'operazione di miglioramento dell'accessibilità e dei servizi dell'area archeologica di Ostia Antica, aumenteranno le strutture ricettive, sarà costruito un enorme casinò proprio sul waterfront e infine si realizzeranno dei lavori finalizzati al perfezionamento della mobilità e della viabilità tra cui la realizzazione di una metropolitana leggera, la costruzione di una tangenziale che colleghi Via Cristoforo Colombo all'Autostrada A-91 Roma-Fiumicino e una superstrada che unisca i lungomari di Ostia e Fiumicino e i due porti.

La superficie del Porto di Roma sarà raddoppiata grazie a ingenti investimenti che permetteranno tra l'altro l'aumento dei posti ormeggio e la costruzione di una nuova area commerciale.

Questo progetto è in fase di definizione e al momento è complicato comprendere le dinamiche e i tempi di realizzazione dei vari interventi. E' in programma anche la costruzione di un parco tematico sulla romanità, ma il progetto ancora non è stato approvato (www.apcom.net).

Nella zona dell'idroscalo la situazione è controversa poiché sono stati proposti diversi usi per il sito divenuto celebre per l'assassinio di Pier Paolo Pasolini. L'area, caratterizzata da edilizia spontanea, è stata per molti anni vittima di un degrado urbanistico e sociale. La tendenza negli ultimi anni è stata parzialmente invertita e per riqualificare ulteriormente la zona si è pensato di costruire un Polo Nautico collegato al Porto di Roma basato sull'attività diportista. Un'altra idea è rappresentata dalla possibile realizzazione, in concomitanza con il Polo Nautico, di una darsena con 60 posti ormeggio, un cantiere nautico e un centro per le attività commerciali. Il Porto di Roma ampliato, la darsena e il Polo Nautico, collegati al nuovo Porto di Fiumicino e al Porto crocieristico dalla superstrada Ostia-Fiumicino rappresenterebbero un congiunto innovativo e renderebbero le due località marine un punto di riferimento tecnologico e moderno della nautica da diporto con pochi rivali in Italia e in Europa, garantendo agli operatori, ai fruitori e ai semplici turisti dei servizi di primo livello.

Figura 4. Attuale area del Porto di Roma. Immagine da Google Earth



7. Conclusioni

L'ambiente costiero è una realtà multiforme nella quale interagiscono diversi fattori e i waterfront sono dei territori complessi in cui sono sintetizzate tutte le contraddizioni e le problematiche della progettazione contemporanea (Giovinazzi, 2008).

Il geografo israeliano Yehuda Hayut ha proposto un interessante modello sulle problematiche relative al recupero e alla rigenerazione dei waterfront urbano-portuali basato su tre fronti d'analisi: gli aspetti economici, i problemi ecologici e le tematiche spaziali di interconnessione tra porto e città (Musso, 1996).

Lo scenario futuro di riferimento per il rilancio economico di Ostia è il turismo. Nei piani dell'attuale amministrazione comunale romana c'è la convinzione di orientare il turismo della capitale verso nuovi scenari che prevedranno uno spazio molto importante per il waterfront di Ostia. La necessità di modernizzare la città eterna porterà Ostia ad essere non più solamente il mare di Roma, ma il continuum spaziale della nuova città tecnologica che nascerà attraverso la realizzazione di 23 opere urbanistiche posizionate a macchia di leopardo nella parte meridionale della città. Lo sviluppo economico del waterfront passerà dalla creazione di parchi tematici alla costruzione di centri commerciali tecnologici, dalla presenza di nuove strutture ricettive ultramoderne alla realizzazione di un casinò, trasformando Ostia in uno scenario a metà tra Las Vegas e Rimini.

In contrapposizione a questa avveniristica soluzione ci sono i problemi legati alla tutela ambientale di un ecosistema delicato come quello della foce del Tevere caratterizzato da sottili equilibri e nel quale vivono specie avifaunistiche di interesse nazionale. Per questo motivo una soluzione alternativa è costituita dalla realizzazione del "Parco Ambientale della Foce" che aumenterebbe il livello di protezione e conservazione degli habitat naturali e degli uccelli marini e che andrebbe a costituire una piccola rete ecologica insieme alla già esistente Oasi della Lipu. L'Oasi è situata in prossimità del Porto di Roma ed è una zona semi-naturale che ospita un centinaio di specie di uccelli tra cui uccelli migratori come l'airone rosso (*Ardea purpurea*) e la rara moretta tabaccata (*Aythya nyroca*) che utilizzano il sito come una step zone nella quale si riposano, si nutrono e nidificano. Oltre alla salvaguardia e alla protezione di alcune aree, di Ostia, è necessario concentrare l'attenzione anche sui potenziali rischi ambientali che sono stati descritti nel paragrafo 4. Sarebbe opportuno compiere investimenti mirati sulla protezione dell'arenile attraverso ripascimenti associati alla costruzione di barriere sommerse, sui miglioramenti delle poche barriere presenti ormai logore e sulla riduzione del parziale abusivismo ancora in atto nei pressi della foce del Tevere.

Il Porto di Roma tra qualche anno non sarà più il solo baluardo del diportismo presente nella capitale ma rappresenterà il punto centrale di una serie di infrastrutture che, tra Ostia e Fiumicino, renderanno il lungomare della capitale uno dei più tecnologici d'Italia. Sarà necessario migliorare l'accessibilità alle reti infrastrutturali e per questo motivo le modifiche alla viabilità descritte nel paragrafo 6 rappresenteranno la massima interconnessione tra il Porto di Roma, la città di Ostia e il nuovo litorale romano.

Bibliografia

- Baldini N., *"I braccianti ravennati ad Ostia"* in *Movimento operaio* Anno II, n°3-4. Dicembre-Gennaio 1949-1950
- Bianco P.M., Costanzo L., De Lillis M. & Tinelli A., *Evoluzione floristica e vegetazionale nella riqualificazione delle dune costiere*, in: *Il sistema ambientale della Tenuta Presidenziale di Castelporziano*. Vol. II. Accademia Nazionale delle Scienze. 2001
- Bussoletti G., *"Il ripascimento morbido di Ostia. Un discusso intervento sul territorio"* in *geografia* Anno XII n°4, 1989
- Creti L., *Il lido di Ostia*. Laterza, Bari. 2006
- Giovinazzi O., *"Città portuali e waterfront urbani: costruire scenari di trasformazione in contesti di conflitto"*, in *Méditerranée – Villes Portuaires, Horizons 2020*, n°111. 2008
- Hilling D. e Hoyle B.S., *Spatial approaches to port development*, in Hilling D. e Hoyle B.S. (a cura di), *Seaport system and spatial change*, J. Wiley & Sons, Ltd., Londra. 1984
- Isaja P., Lattanzi G., Lattanzi V., *Pane e lavoro. Storia di una colonia cooperativa: i braccianti romagnoli e la bonifica di Ostia*. Longo Angelo, Ravenna. 2008
- Musso E., *Città portuali. L'economia e il territorio*. Franco Angeli, Milano. 1996
- Palliccia P., *"Da Ravenna a bonificare Ostia – La battaglia dei ravennati che salvarono Ostia dalle acque"* in *Storia in network*, n°111, articolo 5. Gennaio 2006
- www.apcom.net
- www.grupponline.it
- www.istat.it
- www.portoturistico-di-roma.net
- www.severiana.it