

Nicchiarelli, Via Ingegneria: “Ecco i progetti che stanno rendendo più vivibile e umana Roma”

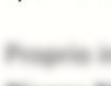
L'ingegnere illustra a idealista/news tre progetti importanti che stanno interessando la Capitale: Piazza Pia, Piazza della Repubblica e la nuova stazione Colosseo/Fori Imperiali della Metro C



🗨️ Commenti 0



Francesco Nicchiarelli, ingegnere e socio di Via Ingegneria / Via Ingegneria



Stefania Giudice
17 Giugno 2025, 8:00

Roma sta cominciando a cambiare volto. Il **Giubileo** ha rappresentato l'occasione per imprimere un primo cambiamento forte e intervenire sulla città con azioni volte a **riqualificare gli spazi urbani**. A fine maggio, partecipando al convegno “Opere del Giubileo e architettura sacra”, il sindaco Roberto Gualtieri ha affermato: “La linea che avevamo dato all’inizio per gli interventi giubiliari era questa di avere più ambizione, di guardare alla qualità, a una qualità anche trasformativa e non solo legata alla bellezza. Quindi più attenzione al riequilibrio degli spazi urbani, alla vivibilità, al verde”.

Prospice in questi uffici sono stati pensati tre progetti importanti: Piazza Pia, Piazza della Repubblica e la nuova stazione Colosseo/Fori Imperiali che fa parte di un lungo percorso della Metro C. A rilassarci e svilupparli Via Ingegneria (che della stazione Fori Imperiali ha progettato le sale strutturali), società ingegneristica e architettonica romana. Francesco Nicchiarelli, ingegnere e socio di Via Ingegneria, ha spiegato a idealista/news quali sono gli obiettivi di questi progetti e in che modo è possibile rendere più vivibile la Capitale, sottolineando: “La combinazione progettualità/risorse su città come Roma – e non solo – è un'occasione di grande beneficio generale sul quale conviene spingere l'accelerazione”.

Qual è il contesto in cui si inseriscono questi tre progetti?

“Sono tre progetti che apparentemente non hanno relazione tra loro, ma che fanno parte di un momento di svolta per la città di Roma. Una svolta che ha a che fare con la chiusura della stagione storica dell'automobile e l'apertura di una nuova stagione, che a dire il vero avviene con un po' di ritardo.

Ma stiamo ora accelerando all'avvio della trasformazione verso una città dotata di un sistema di trasporto pubblico adeguato e orientato al pedone, all'uomo in genere, non più all'automobile privata”.

Una rivoluzione per Roma...

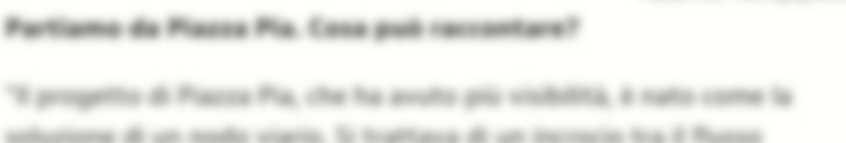
“Non sono rivoluzioni che si fanno in tempi brevi, sono stagioni di investimenti.

Ci vuole una generazione per cambiare l'assetto infrastrutturale di una città millenaria, però secondo me in questi due/tre anni la svolta è stata impressa.

E completamento e la prosecuzione della Metro C, progetti come quelli che hanno caratterizzato il Giubileo con una chiara vocazione verso la qualità del trasporto per una dimensione umana e tanti altri che sono in corso mi auguro possano rappresentare davvero questa rivoluzione”.

Cosa hanno in comune i progetti?

“Per quanto diversi tra loro, questi progetti hanno in comune un elemento della possibilità di muoversi a piedi e di spostamento per i diversamente abili”.



Piazza Pia - Via Ingegneria

Partiamo da Piazza Pia. Cosa può raccontare?

“Il progetto di Piazza Pia, che ha avuto più visibilità, è nato come la soluzione di un nodo viario. Si trattava di un incrocio tra il Fluss pedonale dell'asse Castel Sant'Angelo/San Pietro e il Fluss veicolare dell'asse di Lungotevere. Un Fluss di identità/tema veicolati al giorno, sono nati da autostrada, con l'aspetto ambientale che si può immaginare.

Sembrava infaticabile all'inizio, poi invece è stato fatto uno sforzo enorme per portare in sottoragno tutto questo, consentendoci di scoprire e disegnare un nuovo spazio, cosa non facile, che noi abbiamo tentato di interpretare attraverso un approccio leggero, silenzioso, pulito. Ora, lungo questo arco, si può andare a piedi molto di più di quanto si faceva prima”.

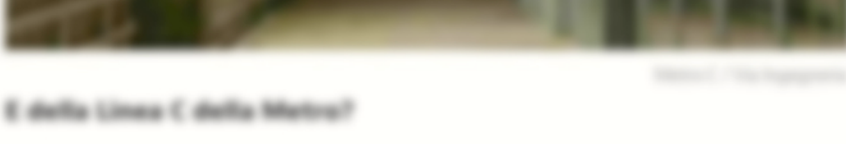


Piazza della Repubblica - Via Ingegneria

Di Piazza della Repubblica invece cosa si può dire?

“Come in molti casi, a Piazza della Repubblica si capisce bene che costruire vuol dire anche ri-costruire. Piazza della Repubblica ha visto la pedonalizzazione di via delle Terme di Diocleziano con l'apertura di un giardino frequentabile più grande, che era in condizioni di degrado tali da renderlo infrequentabile, il recupero di spazi davanti al Museo della civiltà romana di Palazzo Massimo e l'apertura di una piazza davanti al Museo dell'Arte Saluta che si trova in corrispondenza del Planetario, dove sono state chiuse anche via Cernaia e via Roma, che passava esattamente davanti all'ingresso del Planetario.

Questi tre gesti, unitamente a quello molto importante di Piazza del Cinquecento, l'area adiacente a Piazza della Repubblica, hanno avviato un processo. Perché poi si arriverà la nuova linea tram Termini/Istituto/Liuzzoli e sarà prolungata e ristrutturata la linea Giardinetti/Pantano che parte da Termini. Queste linee tram consentiranno di ridurre ulteriormente lo spazio per gli autobus in Piazza del Cinquecento. Quando queste due linee, di cui noi abbiamo tenuto conto nei disegni, saranno state realizzate ci sarà consumata una seconda fase di progressiva ripedonalizzazione del sistema di trasporto”.



Colosseo/Fori Imperiali - Via Ingegneria

E della Linea C della Metro?

“In merito, tanto per fare un esempio, bisogna innanzitutto dire che nel nodo di Termini transitano più di 40.000 persone al giorno. In questo quadro, la Linea C della Metro consentirà a molte centinaia di migliaia di persone di abbandonare la macchina come mezzo di trasporto nella città.

Sarà anche un importante mezzo di trasporto per i turisti, considerando tra l'altro la rilevanza archeologica e storica delle fermate. Dal punto di vista del percorso verso una progressiva umanizzazione della città, bisogna menzionare anche Fori Imperiali come parte dell'asse Metro C e come stazione museo”.



Colosseo/Fori Imperiali - Via Ingegneria

Nel realizzare questi progetti, quali obiettivi sono stati perseguiti? Partiamo da Piazza Pia...

“Non è detto che i risultati di ciascun progetto fossero perfettamente coerenti come obiettivi nel momento in cui abbiamo cominciato. Quando siamo intervenuti ad esempio su Piazza Pia, intanto si chiedeva di poter intorare il Fluss di macchina e quantomeno di poterlo liberare per risolvere l'incrocio. La fattibilità era messa in discussione da decenni per via di impedimenti nel sottoragno, perché proprio lungo l'asse del sottopasso che poi è stato realizzato ci sono due collettori fognari che trasportano l'acqua di Roma Nord e anche acque meteoriche. Praticamente, è come se ci fosse un fiume che passa sotto la piazza.

I collettori dovevano essere deviati e la deviazione è stata un'impresa clamorosa. Il primo obiettivo era riuscire a farlo, a procurarsi il sottopasso di Lungotevere in Targa, che era già un successo. Con una piccola dose di incoscienza, abbiamo pensato che si poteva fare nel tempo. E quando ci siamo resi conto che non solo si poteva prolungare, ma si poteva coprire tutta la piazza, abbiamo presentato al Comune il progetto dell'intera copertura.

Il Comune non ha esitato, ha risposto per questa soluzione, che è molto più impegnativa. Ci siamo quindi lanciati in questa avventura. Soltanto allora abbiamo capito che si presentava l'opportunità di disegnare una grande superficie in un luogo unico al mondo. Abbiamo così cominciato a pensare soluzioni per la sistemazione di questa superficie. L'obiettivo di disegnare un nuovo pezzo di città, di ricostruire, è dunque nato pensando e mentre progettavamo. Volevamo guadagnare spazio e farlo durare. Abbiamo quindi cominciato a pensare alla continuità con le periferie, a tutta una serie di cose che lo fanno reso più unitario, al racconto con i bastioni di Castel Sant'Angelo. Gli obiettivi erano recuperare il fronte Termini, i bastioni di Castel Sant'Angelo, Santa Maria dell'Annunziata. Siamo riusciti a creare una personalità e anche un luogo dove fermarsi, perché noi, pensano un po' di tempo, che prima non esisteva”.



Piazza della Repubblica - Via Ingegneria

E a Piazza della Repubblica?

“Quando Piazza della Repubblica si è offerta all'opportunità del Giubileo noi siamo stati nominati per l'area Giolitti, De Nicola, Marula, Enaudi, Terme di Diocleziano, Piazza della Repubblica, Planetario, via Cernaia, via Parigi. Su Piazza del Cinquecento, adiacente all'area di nostra competenza e anch'essa tra le riqualificazioni giubiliari, c'era invece già un progettista. E fin da subito emerso chiaramente che gli obiettivi fossero intrecciati dal punto di vista dell'assetto urbano, della qualità, della riqualificazione urbana con la questione trasportistica. Era quindi necessario conoscere anche il racconto trasportistico.

Noi abbiamo chiesto di fare un tavolo permanente con i progettisti di Piazza del Cinquecento, perché ogni tentativo di confine tra Piazza del Cinquecento e il nostro doveva essere concordato. Tutto ciò aveva bisogno di una progettazione permanente multidisciplinare e multidisciplinare, perché si lavorava con i tavoli della mobilità, in questo quello che noi disegnavamo doveva prevedere tutti i treni. Gli obiettivi erano ridisegnare il reticolo stradale in funzione della trasformazione in atto prevedendo più fasi: quella del Giubileo, quella post Giubileo e quella successiva orientata verso il Giubileo straordinario. C'è stata una parte riparativa e c'è stata una parte rigenerativa”.



Colosseo/Fori Imperiali - Via Ingegneria

Per quanto riguarda infine la Linea C della Metro?

“Fare una stazione sotterranea praticamente sotto la Basilica di Massenzio significa lavorare in presenza di reperti, ma anche dal punto di vista statico bisogna far sì che tutto rimanga in perfetto equilibrio durante l'esecuzione dei lavori.

Una stazione metropolitana è fatta in tre pezzi, la stessa tecnologia che abbiamo utilizzato per il tunnel di Piazza Pia. Così si realizzano le parate nel terreno, si realizza una copertura e si scava sotto a quella copertura. Si fa quindi prima il sopra e poi il sotto.

Quando si arriva sul fondo degli scavi, si ricomincia e si fa un bottom up, perché si fa il fondo, che in genere è una platea all'altezza dei lavori, stiamo parlando di diversi metri sotto i Fori Imperiali, e poi si ricomincia andando sopra. La tecnica costruttiva, in questi casi, fa ragionare anche sulle opportunità, naturalmente. Nel caso specifico, il monumentale anche l'aspetto stesso delle strutture e lo sarà ancora di più quando sarà possibile vedere il materiale rinvenuto messo in evidenza”.

In che modo questi progetti hanno cambiato e come cambieranno il volto di Roma?

“Per prima cosa, interverremo sul clima acustico. Oggi, se la sera si va a mangiare un gelato a Piazza Pia sulla banchina sopra al Tevere si può parlare a bassa voce, si è in un salotto. Per quanto riguarda per l'aspetto estetico, secondo me, è stato fatto un lavoro di connessione. È cambiata la percezione spaziale, acustica, visiva e, aggiunto, è cambiato anche l'aria.

A Piazza della Repubblica questo aspetto è meno sensibile, perché la piazza ha questa notazione potentissima. Ma pensiamo a Palazzo Massimo e alle Terme di Diocleziano il turista che dalle Terme di Diocleziano vuole andare al Planetario, dove c'è il Museo dell'Arte Saluta, oggi cammina liberamente, prima doveva farlo di un marciapiede largo un metro e venti ed era circondato dal traffico di bus”.

A voi arriva, quali sono le caratteristiche essenziali che deve avere un progetto avviato su una città come Roma per rendere la città stessa più vivibile ed efficiente?

“Dipende da quello di cui parliamo. A Roma ci sono forti criticità legate al pedone e alla persona con diversa mobilità, un problema giuridico in città.

Secondo me, oggi è importante riuscire a generalizzare i flussi.

Se parliamo di aree urbane a Roma, è fondamentale un processo di generalizzazione delle superfici, che restituisce priorità a questi soggetti, consentendo tuttavia a tutti gli altri di muoversi e lavorare”.

Questi obiettivi sono realizzabili?

“Lo abbiamo appena dimostrato. Sono realizzabili in tempi brevi e con standard ai quali non siamo abituati. Questo, sicuramente, perché c'è un'amministrazione che ci crede e ci sono le risorse. Senza risorse non si fa niente.

Noi abbiamo vissuto un clima straordinariamente positivo e collaborativo, questo clima è indispensabile sempre.

Se le istituzioni non collaborano tra loro, queste cose non si possono fare.

Aggiungo un'ultima cosa. La linea C è stata definita e rifinita, speriamo che rimanga finanziata, che non sia l'ultimo gesto di questo genere nel confronto della città di Roma e che ci siano altri grandi gesti in questo senso. La città ha un maglieramento bisogno di risorse rispetto ad altre infrastrutture. La combinazione progettualità/risorse su città come Roma – e non solo – è un'occasione di grande beneficio generale sul quale conviene spingere l'accelerazione”.

Dopo tutto le notizie del settore immobiliare rimangono aggiornate tramite la nostra newsletter quotidiana e settimanale. Puoi anche restare aggiornato sul mercato immobiliare all'estero con il nostro **Real Estate** dedicato al tema.