



## 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

I più letti



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 giubilari 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".

Proprio in quest'ottica 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 idearli e svilupparli Via Ingegneria (che della stazione Fori Imperiali ha progettato le sole strutture), 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 asse di grande beneficio generale sul quale conviene spingere l'acceleratore".

### 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 assistendo all'avvio della trasformazione verso una città dotata di un sistema di trasporto pubblico adeguato e orientata 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 trasportistico di una città millenaria, però secondo me in questi due/tre anni la svolta è stata impressa.

Il 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".



Le case-bara di Hong Kong: perché le persone abitano in 1,5 mq?



Rimborso 730: quando arriva dall'Agenzia delle Entrate?



Quali sono le serie tv da non perdere nel 2025?



Appartamenti vista mare con terrazza economici, da 42.000 euro



Imu, agevolazioni previste per il comodato d'uso gratuito ai familiari

### L'Opinione



IA e organizzazione del lavoro: il nuovo alleato dell'agente



L'impatto dell'aumento dell'inflazione sugli NPL immobiliari

idealista

Il modo migliore di trovare casa

Vendita  Affitto  Condividi

Nuove costruzioni	Agrigento
Case	Alessandria
Case vacanza	Ancona
Stanze	Aosta
Uffici	Arezzo
Locali o capannoni	Ascoli Piceno

Inserisci annuncio

Cerca

## Cosa hanno in comune i progetti?

“Pur essendo diversi tra loro, questi progetti hanno in comune un aumento 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 flusso pedonale dell'asse Castel Sant'Angelo/San Pietro e il flusso veicolare dell'asse di Lungotevere. Un flusso di 20mila/40mila veicoli al giorno, sono numeri da autostrada, con l'impatto ambientale che si può immaginare.

Sembrava infattibile all'inizio, poi invece è stato fatto uno sforzo enorme per portare in sotterraneo 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 asse, si può andare a piedi molto di più di quanto si facesse prima”.



Piazza della Repubblica / Via Ingegneria

## Di Piazza della Repubblica invece cosa si può dire?



**Ranking:** Permuta: scambia la tua casa per un'altra

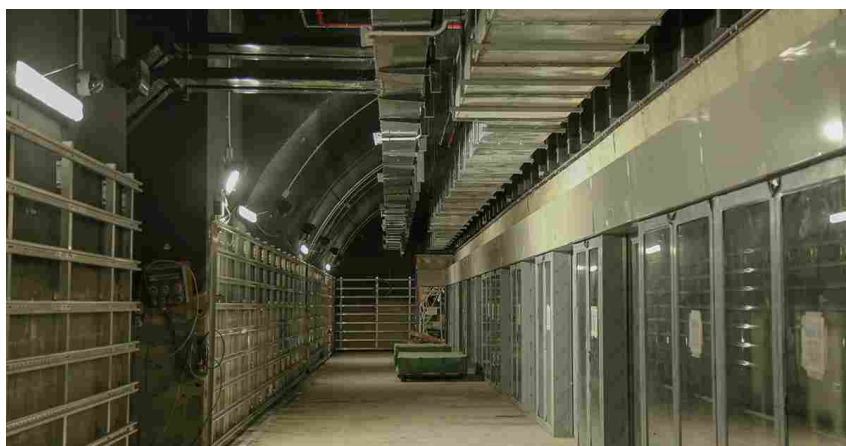


**Case vacanze:** 4 Parchi Nazionali da visitare in Italia



“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 trapezoidale 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 Salvata che si trova in corrispondenza del Planetario, dove sono state chiuse anche via Cernaia e via Romita, che passava esattamente davanti all’ingresso del Planetario.

Questi tre gesti, unitamente a quello molto importante di Piazza dei Cinquecento, l’area adiacente a Piazza della Repubblica, hanno avviato un processo. Perché poi lì arriverà la nuova linea tram Termini/Vaticano/Aurelio 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 dei Cinquecento. Quando queste due linee, di cui noi abbiamo tenuto conto nei disegni, saranno state realizzate si sarà consumata una seconda fase di progressiva ripedonalizzazione dei sistemi di trasporto”.



Metro C / 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 400mila 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”.



Piazza Pia / 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 coscienti come obiettivi nel momento in cui abbiamo cominciato. Quando siamo intervenuti ad esempio su Piazza Pia, intanto si chiedeva di poter interrare il flusso di macchine o quantomeno di poterlo ribassare per risolvere l'incrocio. La fattibilità era messa in discussione da decenni per via di impedimenti nel sottterraneo, 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 prolungare il sottopasso di Lungotevere in Sassia, che era già un successo. Con una piccola dose di incoscienza, abbiamo asserito che si poteva fare nei tempi. 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 optato per questa soluzione, che è molto più impegnativa. Ci siamo quindi lanciati in questa avventura. Solo allora abbiamo capito che si presentava l'opportunità di disegnare una grande superficie in un luogo unico al mondo. Abbiamo così cominciato a proporre soluzioni per la sistemazione di questa superficie. L'obiettivo di disegnare un nuovo pezzo di città, di ricostruire, è dunque nato pensandoci e mentre progettavamo. Volevamo guadagnare spazio e farlo durare. Abbiamo quindi cominciato a pensare alla cordonata con le panchine, a tutta una serie di cose che lo hanno reso più stanziale, al raccordo con i bastioni di Castel Sant'Angelo. Gli obiettivi erano recuperare il fronte Tevere, i bastioni di Castel Sant'Angelo, Santa Maria dell'Annunziata. Siamo riusciti a creare una pedonalità e anche un luogo dove fermarsi, perché no, passare un po' di tempo, che prima non

esisteva”.

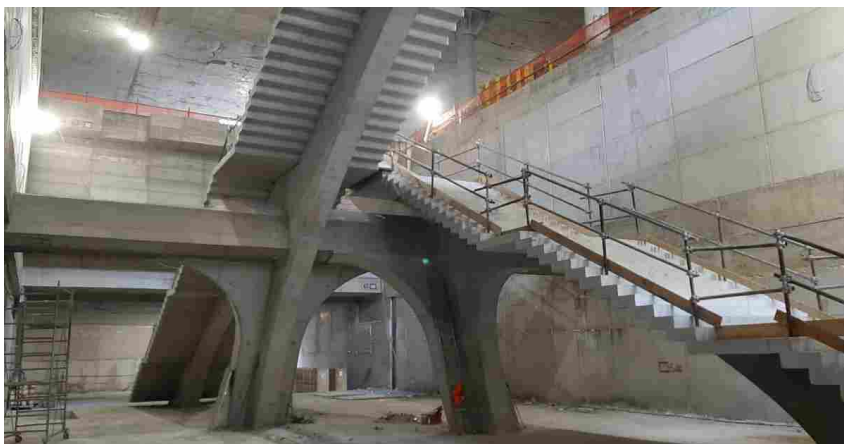


Piazza della Repubblica / Via Ingegneria

### E a Piazza della Repubblica?

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

Noi abbiamo chiesto di fare un tavolo permanente con i progettisti di Piazza dei Cinquecento, perché ogni centimetro di confine tra Piazza dei Cinquecento e il nostro doveva essere concordato. Tutto ciò aveva bisogno di una progettazione permanente multidisciplinare e multisoggetto, perché si lavorava con i tavoli della mobilità, in quanto quello che noi disegnavamo doveva prevedere nuovi tram. Gli obiettivi erano ridisegnare il reticolo stradale in funzione delle trasformazioni 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”.



Metro C / 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 *top down*, la stessa tecnologia che abbiamo utilizzato per il tunnel di Piazza Pia. Cioè si realizzano le paratie nel terreno, si realizza una copertura e si scava sotto a questa 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 binari, 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, è monumentale anche l’assetto 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, interverranno sul clima acustico. Oggi, se la sera si va a mangiare un gelato a Piazza Pia sulle banchine sopra al Tevere si può parlare a bassa voce, si è in un salotto. Per quanto riguarda poi l’aspetto estetico, secondo me, è stato fatto un lavoro di connessione. È cambiata la percezione spaziale, acustica, visiva e, aggiungo, è cambiata anche l’aria.

A Piazza della Repubblica questo aspetto è meno sensibile, perché la piazza ha questa rotatoria 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 Salvata, oggi cammina liberamente, prima disponeva solo di un marciapiede largo un metro e venti ed era circondato dal traffico di



bus”.

### **A suo avviso, 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 gigantesco in città.

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

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

### **Questi intenti 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 fattivo 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 defanziata e rifanziata, speriamo che rimanga finanziata, che non sia l’ultimo gesto di questo genere nei confronti della città di Roma e che ci siano altri grandi gesti in questo senso. Le città hanno maggiormente bisogno di risorse rispetto ad altre infrastrutture. La combinazione progettualità/risorse su città come Roma – e non solo – è un asse di grande beneficio generale sul quale conviene spingere l’acceleratore”.

*Segui tutte le notizie del settore immobiliare rimanendo aggiornato tramite la [nostra newsletter quotidiana e settimanale](#). Puoi anche restare aggiornato sul mercato immobiliare di lusso con il [nostro bollettino mensile](#) dedicato al tema.*



▾ Vedi i commenti (0) / Commento