Tevere bene comune ovvero come ritrovare un rapporto fra il fiume e la città

Flavio Trinca*

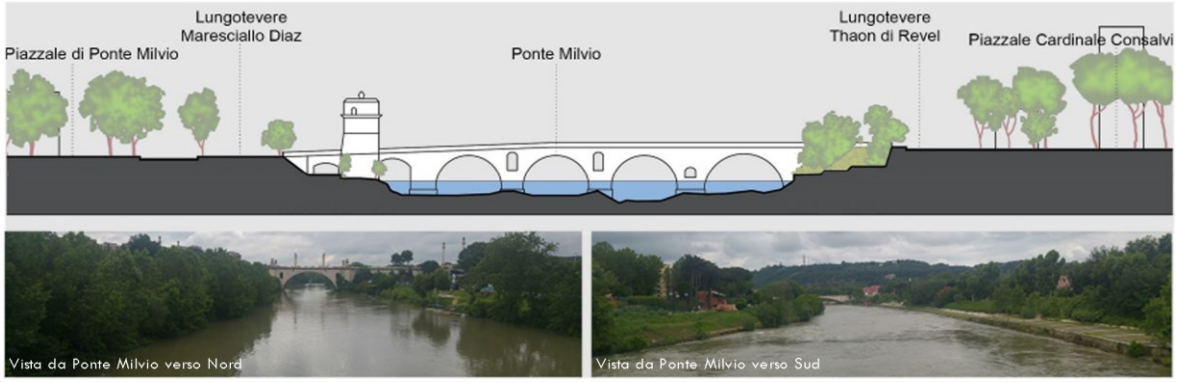
Abstract

The River Contract is an unconventional planning procedure able to promote participation on issues of recovery and enhancement of rivers. In 2017, in Rome started the procedure for the signing of the River Contract of the Tiber from Castel Giubileo to the Foce by Agenda Tevere. Among the work tables, one aims to recover the Tiber as a common good and the relationship between the city and its river through four key themes: the urban landscape; public space; sustainable use; active participation.

Parole chiave: Tevere, Bene comune, Contratto di fiume, Rapporto fiume città, Partecipazione
Keywords: Tiber, Common Good, River Contract, Tiber and Rome Relationship, Participation

Il Contratto di Fiume è uno strumento relativamente sconosciuto, non convenzionale, ma occasione in molte Regioni italiane per superare i problemi di coerenza fra livelli di governo e far coinvolgere i cittadini nel suo processo di formazione e nelle scelte di azioni possibili. A Roma nel giugno 2017, grazie ad Agenda Tevere onlus[1], amministrazioni pubbliche, università, enti di ricerca, ordini professionali, imprenditori privati, ma soprattutto associazioni territoriali e di volontariato hanno firmato il Manifesto di Intenti del CdF Tevere da Castel Giubileo alla Foce. Fra i tavoli di lavoro uno, in particolare, si caratterizza per rispondere all'obiettivo del recupero del Tevere come bene comune e del rapporto tra la città e il suo fiume attraverso quattro temi chiave[2]: lo spazio pubblico, perché il Tevere deve tornare ad essere un luogo della città; il paesaggio urbano, perché il Tevere è un tutt'uno con la città ed è elemento identitario alla scala urbana; la fruizione sostenibile, perché il Tevere deve essere un luogo per la città, luogo di usi urbani contemporanei, compatibili; la partecipazione attiva, perché gli interventi di trasformazione sul Tevere debbono essere condivisi nella città, coinvolgendo le molteplici associazioni impegnate per la tutela e la riqualificazione del Fiume.

La valle del Tevere è sempre stata una direttrice rilevante nel complesso paesistico e ambientale dell'area romana, luogo degli scambi e del commercio, delle connessioni tra Roma e la costa, elemento essenziale della rete ecologica territoriale e del contesto paesistico e ambientale del paesaggio romano[3] e il Tevere è indissolubilmente legato alla città, al suo territorio ed alle millenarie interazioni tra uomo e natura che ne costituiscono il carattere e ne determinano la ricchezza. Il carattere di questa infrastruttura verde è definito da una molteplicità di paesaggi che si succedono, senza soluzione di continuità, dalla diga di Castel Giubileo alla foce; paesaggi in cui non è possibile cogliere nette linee di demarcazione tra città e campagna, margini certi tra le differenti modalità e intensità di uso dei suoli, stabilire scale certe di valutazione qualitativa. Nei tratti in cui il fiume scorre ancora libero dai vincoli delle aree densamente abitate della città, le caratteristiche paesistiche della valle del Tevere sono in primo luogo definite dai margini orografici che la delimitano. A nord di Roma la valle si mantiene con un'ampiezza costante intorno ai 2 km, a sud si allarga, passando dai 2 ai 4 km e gli orizzonti orografici man mano si attenuano determinando un contesto paesistico che si confronta con le estese piane costiere, fino ad aprirsi nella pianura ed entrando di fatto nel paesaggio della bonifica. A ridosso della costa l'antica Fossa Traianea raddoppia la foce naturale del fiume dando luogo al territorio dell'Isola Sacra. A questi caratteri morfologici di base si sovrappone un complesso layering di usi attuali. Alla trama agricola, per buona parte ancora integra a sud e, seppur più contenuta, a nord, si sovrappongono i segni forti dell'infrastrutturazione dei servizi urbani (a nord: l'aeroporto dell'Urbe, la cintura ferroviaria, i centri di attività terziarie; a sud: la Fiera di Roma e i centri commerciali, le autostrade urbane; nell'area della foce l'aeroporto di Fiumicino, gli insediamenti costieri e le attività produttive legate alla nautica e alla pesca) che determinano ricadute ambientali e paesaggistiche negative.



Stato delle sponde a monte e a valle di Ponte Milvio, dove il fiume appare come una infrastruttura verde parzialmente antropizzata

A questa strutturazione insediativa si sovrappongono attività produttive legate ad attività espulse dalla città (depositi di auto, magazzini, ...), ma anche attività di loisir (grandi e piccoli centri

sportivi di enti pubblici e privati) che potrebbero essere elementi di pregio di accesso prioritario al sistema fluviale, anche se, nelle loro concrete configurazioni, divengono ulteriori elementi di barriera alla fruizione e alla percezione del paesaggio.

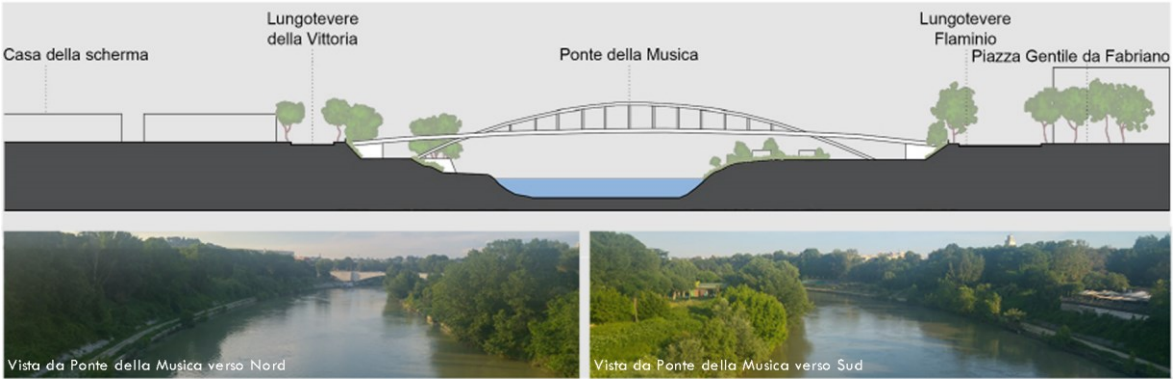
Il paesaggio del Tevere, peraltro non è uniforme, si caratterizza anche attraverso il sistema di reciproci affacci, da e verso il fiume, delle emergenze architettoniche e degli spazi urbani della città; spazi urbani riconducibili a possibili ed inedite relazioni che il fiume potrebbe instaurare con il contesto urbano circostante grazie alle connessioni ambientali trasversali che determinano e configurano *i diversi paesaggi* da riscoprire e/o configurare ex novo in funzione di una riconnessione ambientale e paesaggistica del fiume con la città e di potenziamento della rete ecologica cittadina che, oltre a dotare l'ambiente urbano di maggiori spazi verdi, ne possa implementare le funzioni ecosistemiche. Nel territorio urbano più periferico (*drizzagno* della Magliana una delle anse morte del fiume o il sistema archeologico dei porti di epoca romana) le relazioni con il fiume sono dirette, mentre nel tratto più prettamente urbano il rapporto percettivo del fiume con la città (a causa dei muraglioni ottocenteschi) è mediato quasi uniformemente dai filari di platani secolari che costituiscono l'elemento percettivo identitario dei Lungotevere. Nell'un caso e nell'altro il Tevere non solo rappresenta un sistema lineare paesaggistico e ambientale, di attraversamento e connessione, senza soluzione di continuità, dei diversi ambiti urbani e periurbani che caratterizzano il territorio fino alla foce, ma è un *bene comune* da difendere e tutelare, in quanto garantisce la sussistenza e la riproducibilità dell'ecosistema e della specie umana attraverso l'insieme delle sue risorse.

La nozione giuridica di *bene comune*[4] è tutt'ora sfuggente nei suoi contenuti definitori, perché possiede una vocazione fortemente interdisciplinare, capace di sintetizzare e combinare differenti istanze: sociali, politiche, economiche, filosofiche (Ostrom, 2009 e Somma, 2011, Rodotà, 2012).

Sul piano storico-concettuale la categoria dei beni comuni affonda le sue radici teoriche nel diritto romano, che distingueva tra le *res communes omnium*, ossia quelle entità (aria, acqua, sole) che in quanto indispensabili per la vita dell'uomo non possono essergli sottratte, e le *res in usu publico*, caratterizzate per essere destinate alla fruizione dei cives (strade, porti, circhi, teatri). Il carattere limitato di alcune risorse avrebbe poi agevolato la riconduzione delle entità inizialmente annoverate tra le *res communes omnium* nella categoria dei beni pubblici e quindi tra le cose che devono essere preservate e rivolte alla fruizione diffusa dei cittadini (Di Porto, 2013).

Il dibattito attuale sull'elaborazione della categoria giuridica dei beni comuni viene retrospettivamente ricondotto ad una pronuncia della Cassazione romana del 1887, che avvia la riflessione sulla possibile coesistenza tra assetto proprietario (privato) e *fruizione comunitaria* di alcuni beni (Cerulli Irelli, 1983). La sentenza, infatti, aveva ad oggetto l'uso pubblico di Villa Borghese, di proprietà dei principi Borghese, da parte dei cittadini romani; in quell'occasione venne utilizzata la figura dello *jus deambulandi,* quale diritto (di uso) invocato dal popolo romano per soddisfare esigenze di carattere ricreativo, ritenuto compatibile con la titolarità di una situazione proprietaria privatistica: in questo contesto emerge la considerazione del territorio cittadino, anche se privato, quale *spazio pubblico ante litteram* da destinare alle *attività amene* del popolo romano, suggellando così la convivenza tra natura privatistica dei beni e loro uso da parte della collettività.In termini schematici, con l'elaborazione della figura dei beni comuni si aspirano a superare, almeno rispetto ad alcuni ambiti, proprio quelle «forme proprietarie tipiche dell'ideologia borghese, fondate sull'appropriazione e lo sfruttamento individuale ed escludente dei beni» (Cerulli Irelli, 2014).

Un tentativo di aggiornamento dell'anacronistica disciplina codicistica dei beni è dovuto ai lavori della *Commissione sui beni pubblici*, presieduta da Stefano Rodotà, che condussero nel 2007 alla presentazione di una proposta di legge di delega al Governo per la modifica del Codice civile Capo II. Titolo I, libro III) che si prefiggeva di rivisitare le classificazioni formalistiche impiegate dal Codice, distinguendo tra beni pubblici, privati e comuni (Mattei et al., 2007 e 2010). In questo disegno di legge la specificità dei beni comuni, tra i quali vengono menzionati anche *i fiumi*, risiedeva nell'indifferenza rispetto all'assetto proprietario e nell'accentuazione della loro destinazione alla fruizione da parte della collettività.



Stato delle sponde a monte e a valle del Ponte della Musica, dove il fiume ha parzialmente recuperato il suo status di bene comune

Questa concezione è stata poi espressamente ripresa da alcune successive pronunce della Cassazione del 2011 in cui si rileva come: «l'esigenza interpretativa di guardare al tema dei beni

pubblici oltre una visione prettamente patrimoniale-proprietaria per approdare ad una prospettiva personale-collettivistica» determina che quando «un bene immobile indipendentemente dalla titolarità, risulti per le sue intrinseche connotazioni, in particolar modo quelle di tipo ambientale e paesaggistico, destinato alla realizzazione dello Stato sociale (…) detto bene è da ritenersi al di fuori dell'ormai datata prospettiva del *dominium* romanistico e della proprietà codicistica, comune vale a dire, prescindendo dal titolo di proprietà, *strumentalmente collegato alla realizzazione di interessi di tutti i cittadini*».

La nozione di beni comuni, depurata della sua carica esclusivamente politica, si presta a rinsaldare il legame tra determinati beni e collettività residente sul territorio, urbano nel caso del Tevere, attraverso la garanzia di forme partecipative, di gestione e di *rigenerazione delle aree demaniali* esistenti lungo il suo corso: ad una logica individualistica e mercantile, se ne sostituisce una comunitaria e funzionale alla garanzia di diritti fondamentali. Tra questi: il diritto alla città, quale somma di diritti riconoscibili in capo alla comunità cittadina, strumentale ad incrementare il miglioramento della qualità della vita dei cives; in questo senso gli strumenti partecipativi, di gestione dei beni c.d. comuni, come il Contratto di Fiume, si inseriscono a pieno titolo nel dettato costituzionale, che all'articolo 118, co. 3, codifica il principio di sussidiarietà orizzontale.

In particolare, la qualificazione del fiume Tevere come bene comune, si prefigge di recuperare il ruolo attivo dei cittadini e delle associazioni nella gestione, protezione e valorizzazione dell'ecosistema fluviale e dello spazio pubblico urbano, quale luogo di svolgimento della vita cittadina, in una dimensione non tanto volta ad incrementarne lo sviluppo economico, quanto soprattutto impegnata a recuperarne quella originaria vocazione comunitaria cui si è detto. All'esigenza impellente e urgente di riqualificazione delle zone degradate, anche grazie all'iniziativa dei privati e delle associazioni, la nozione di bene comune affianca altresì l'aspirazione di restituire alla collettività risorse urbane sottratte all'accesso pubblico, in particolare attraverso le concessioni di uso dei beni demaniali (aree golenali); queste ultime, infatti, per l'uso escludente loro connaturato finiscono per ostacolare la configurazione di *commons* urbani aperti alla «moltitudine delle singolarità a prescindere da legami di carattere proprietario» (Marella, 2012).

Il Tevere può tornare ad essere *spazio pubblico*[5] solo, quindi, se riconquista il suo status di luogo, perché il luogo assomma in sè il concetto di identità, di memoria storica e di relazione e interazione fra le parti. Nel tempo, ma si dovrebbe dire soprattutto dagli anni '60 del XX secolo in poi, il Fiume sembra attraversare Roma di nascosto, i suoi abitanti non lo percepiscono, non lo sentono più loro, non lo usano e non lo vivono quotidianamente come nel passato.

Il Tevere bene comune nella storia

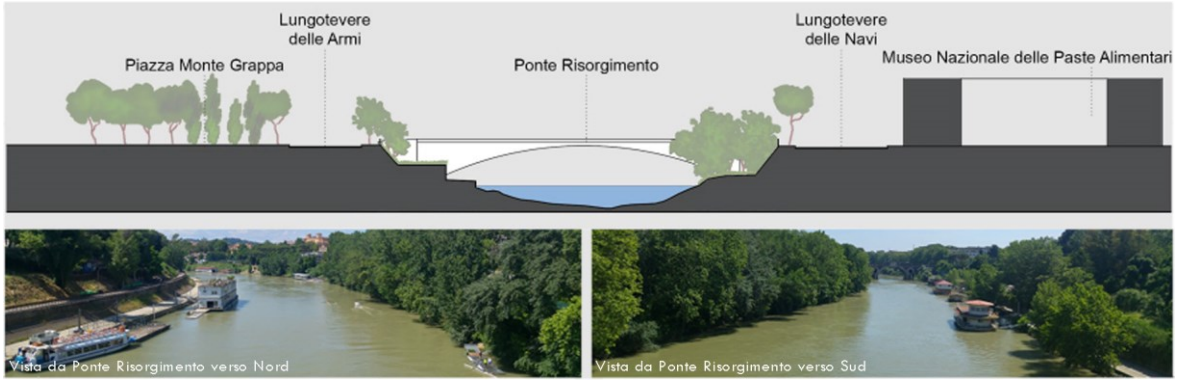
Il Tevere è all'origine della nascita di Roma, che si insediò sulle colline nei pressi del guado dell'Isola Tiberina, a guardia delle vie di trasporto del sale. Lungo la valle fluviale, nel tempo, oltre al sale, venivano trasportati prodotti zootecnici e materiali da costruzione (legname, argilla, travertino, sabbie, ghiaie, ...). Nel IV sec. a.C. venne, pertanto, fondato il primo porto marittimo- fluviale, quello di Ostia, alle foci del Tevere, in prossimità delle saline, e nel I sec. d.C. il grande porto marittimo artificiale di Claudio con un grosso faro per segnalare l'ingresso nel bacino. Questo e il bacino più interno del Porto di Traiano, edificato nel II sec., consentirono a Roma di perseguire una forte politica espansionistica. Il Tevere in età imperiale costituiva, quindi, una importante via fluviale per il trasporto delle merci: piccole e grandi navi risalivano il fiume a remi o trainate con le funi da schiavi o da bufali e piccoli scafi traghettavano persone e merci da una sponda all'altra. Nell'area urbana, già nella metà del VI sec a.C., era sorto il primo porto fluviale, in corrispondenza dell'Isola Tiberina, poi abbandonato a favore del Porto dell'*Emporium* del II sec. a.C. sorto sulla riva sinistra, dotato di banchine e magazzini per lo scarico e il deposito delle merci. Distrutto dalle alluvioni del Tevere, l'attività portuale si trasferì sulla riva destra, o riva dei pellegrini diretti a San Pietro, con il porto di Ripa Grande, dove potevano attraccare anche velieri di grandi dimensioni, e, sulla riva sinistra, con il porto di Ripetta, utilizzato per barche di scarso tonnellaggio.
Oltre che via fluviale, il Tevere era una indispensabile fonte di alimentazione e, soprattutto dopo la distruzione da parte dei Goti di alcuni acquedotti, fonte idrica per la città. Nel Medioevo riprese vita, così, il mestiere degli *acquarioli* che, dal Tevere all'altezza di Ponte Milvio, prelevavano l'acqua (considerata potabile e dalle proprietà benefiche) e la vendevano distribuendola in giro per la città. Lungo il fiume lavoravano: marinari, barcaroli, o navicellari, pescatori e pescivendoli, scaricatori di barche, barilari, molinari, carpentieri, falegnami, tintori e conciatori. Nel tempo, le sponde si arricchirono di attività produttive: botteghe artigiane, laboratori, segherie per legno e marmo, lavatoi, osterie che si affiancarono ai mulini fluviali in legno per la macina del grano, che funzionavano utilizzando la corrente nei punti in cui essa aveva maggiore forza, spesso a ridosso di ponti (in particolare all'Isola Tiberina) e scomparvero alla fine dell'800.
Il Tevere fu, anche, luogo di riti e pratiche cerimoniali, eventi ludici,i feste sull'acqua, processioni in occasione della festa di San Rocco e di San Bartolomeo e di San Pietro e Paolo, spettacoli pirotecnici nel '600, in particolare su Castel Sant'Angelo, regate sul fiume e gare di nuoto. Questo intenso "abitare" il fiume dall'antica Roma è perdurato fino alla Roma papalina, ma è andato perduto, dopo il 1870, anno in cui si verificò una ennesima devastante inondazione e il governo italiano approvò il progetto Canevari per la realizzazione di muraglioni in travertino a difesa della città. Al termine della costruzione nel 1926, il connubio strettissimo fra il fiume e la città si è come interrotto, determinando nel tempo la sua estraniazione dalla vita cittadina e la perdita del ruolo del Tevere come bene comune.

D'Onofrio C. (1980). *Il Tevere. L'Isola Tiberina, le inondazioni, i molini, i porti, le rive, i muraglioni, i ponti di Roma*. Roma: Romana Società Editrice
Iadarola M. (2018). *Dai traghetti ai ponti sospesi: l'attraversamento del Tevere a Roma tra Rinascimento e Risorgimento*. Roma: Gangemi Editore
Segarra Lagunes M. M. (2004). *Il Tevere e Roma. Storia di una simbiosi*. Roma: Gangemi Editore
Ufficio centrale per i beni ambientali, architettonici, archeologici, artistici e storici e Comune di Roma, Assessorato alla cultura (1986). *Tevere, un'antica via per il Mediterraneo.* (Catalogo della Mostra, Roma, Complesso Monumentale del San Michele a Ripa, 21 aprile - 29 giugno1986). Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.

Oggi, del Tevere bene comune, sopravvissuto e rispettato anche dai Papa Re, è rimasto ben poco: solo gli utenti di circoli sportivi esclusivi o di ristoranti alla moda hanno la possibilità di usare le sue sponde e solo gli appassionati fiumaroli solcano le sue acque: il fiume ha perso il suo rapporto sia con l'urbs (la città costruita) che con la civitas (la città degli uomini), si è estraniato ed è diventato sempre più lontano dalla città e dalla gente. Se una persona si sente all'interno di uno spazio sicura e a proprio agio, più forte sarà il suo rapporto di identità con quello spazio (*insideness*) e la voglia

di farlo diventare *luogo* di incontri e di aggregazione (spazio pubblico), viceversa, una persona può sentirsi separata o impaurita da uno spazio e percepirlo come ostile (*outsideness*) e quindi da evitare (Relph, 1976). Purtroppo, oggi, fra i romani e il Tevere, apparentemente c'è un rapporto ambiguo che oscilla fra l'indifferenza, il disinteresse l'estraneità e la repulsione. Per questo motivo il Contratto di Fiume deve lavorare per far tornare il fiume attraente e attrattivo e far ritrovare la voglia di vedere il Tevere come uno spazio pubblico della città e quindi un luogo (*place*) dove, grazie ai ritmi lenti e naturali del fiume, pur stando a contatto con la città, sia possibile, protetti dai muraglioni, ritrovare l'appartenenza a quel luogo (*placeness*) e una fruizione sostenibile al riparo dal caos cittadino.

La parola fruizione[6] - dal latino *frŭi,* godere, dilettarsi, trovare soddisfazione in - indica un modo per riavvicinare la città al Tevere. Trovare soddisfazione nel fiume, goderlo e fruirlo come un complemento utile per Roma, e non solo come una sua mera componente, significa ridare dignità a un elemento fortemente identitario per la capitale, vero e proprio bene comune della città stessa, un tempo legata fisicamente al Tevere. Attualmente, invece, fra città e fiume esiste un salto di quota, dato dalla differenza fra il livello stradale e quello fluviale, sottolineato e posto in risalto dai muraglioni nel tratto della città consolidata. Questo salto, che separa il mondo dei cittadini da quello della natura e delle acque, ha indebolito l'antico rapporto fisico. Oggi il Tevere è comunemente inteso come una sorta di vergognosa presenza per la città, a causa dello stato di abbandono delle sue sponde, della sua inaccessibilità, delle locali situazioni di degrado.



Stato delle sponde a monte e a valle di Ponte Risorgimento, dove è possibile la scoperta del Tevere *sul* e *dal* fiume

Perciò bisogna lavorare su come il Tevere può essere fruito e goduto dalla gente, in modo da ribaltarne la percezione generale e farlo tornare al centro dell'interesse cittadino. Il Tevere può essere recuperato alla socialità, alla condivisione, alla scoperta culturale: basti pensare ai graffiti di Kentridge, realizzati sui muraglioni tra Ponte Mazzini e Ponte Sisto, che hanno posto al centro dell'attenzione pubblica non solo la necessità della manutenzione generale del fiume, ma ai tanti

romani che sono andati a vederlo, la possibilità di scoprire, dalla quota fiume, percorsi virtuosi/porzioni di città da recuperare dal degrado sociale ed ambientale e le bellezze della città storica, con una prospettiva diversa e insolita. Oggi, una delle attività sportive più rilevante è quella tradizionale del canottaggio, da sempre praticata da associazioni e circoli sportivi, a cui nel tempo si sono aggiunte altre attività (*dragon boat, kajak, stand up paddle*, …), ma le potenzialità che il Tevere offre alla pratica degli sport sono molte; nel tratto urbano e pianeggiante che attraversa Roma si possono trovare le condizioni tecniche adeguate ad attività all'aperto che consentono la scoperta del fiume *sul* e *dal* fiume: sulle banchine attrezzate in riva destra con piste ciclabili (55 km. da Prima Porta a Fiumicino) e percorsi pedonali e su un barcone stile bateau mouche, in uso fino a circa 10 anni fa anche nel tratto urbano e oggi solo da Ponte Marconi ad Ostia antica. Una recente proposta ha riscoperto la possibilità di navigare sul Tevere con un *sistema di mobilità sostenibile* (Mascioli, 2018) integrato con il corso del fiume, costituito da battelli fluviali elettrici a impatto zero, che si muovono (compatibilmente con le rapide e i salti di Ponte Milvio e Isola Tiberina) su un percorso marcato da pontili galleggianti attrezzati con locali stazioni di ricarica. Il sistema è stato pensato per avere il minor impatto possibile sulla conformazione del Tevere e sulle sponde del fiume, attraverso l'uso di ormeggi galleggianti. I prototipi, in fase di sviluppo, permetteranno una percezione nuova della città, vista da quota fiume, allargando, così, *l'offerta di fruizione* a chi non è in grado di svolgere attività sportive e ai turisti, portando alla conoscenza dei cittadini un bene comune e una grande risorsa della città.

La valutazione dei livelli di criticità idraulica del Tevere

Il Tevere grazie ai suoi numerosi affluenti ha una portata d'acqua ampia e costante, che può in alcuni casi rivelarsi molto pericolosa per il centro della città. In particolare, la Protezione Civile di Roma ha a disposizione una serie di stazioni di rilevamento idrometrico (a nord: Ponte del Grillo, nel centro: Ripetta, a sud: Mezzocamino) che servono a individuare, secondo il livello raggiunto, le relative soglie di criticità, dalla fase di attenzione a quella di allarme per una reale situazione di emergenza.
In particolare, la stazione di Ripetta è di riferimento per il tratto urbano centrale del Tevere, in quanto la soglia di attenzione pari a m. 7,00 porta all'allagamento parziale di alcuni tratti di banchine di magra. Nel dettaglio, già a 6,50 metri il Tevere può allagare alcuni tratti più depressi, come l'area sotto il Lungotevere in Augusta nei pressi di Ponte Cavour, o a 6,80 m. le zone di Ponte Sisto o di via Capoprati lungo la sponda destra (6,80 metri); in ogni caso, raggiunta la quota di 7 metri all'idrometro di Ripetta la Protezione Civile attiva la Fase di Attenzione (SA1) che prevede la chiusura degli accessi alle banchine (rampe, scale, etc.) per motivi di sicurezza

(fonte: Protezione Civile di Roma Capitale – Centro Funzionale Regionale del Lazio).

Naturalmente, sarebbe sbagliato non sottolineare che la fruizione del Tevere, si scontra con la scarsa manutenzione delle banchine, spesso inondate dai fanghi di piena, con situazioni locali di degrado (sotto i fornici dei ponti, in genere ricovero di clochard e senzatetto), con l'effettiva difficoltà di accesso alla pista ciclabile in vari punti del tratto periurbano, contraddistinta da poche discese a fiume e con alcune situazioni di rischio e pericolo reale o percepito dalla popolazione.

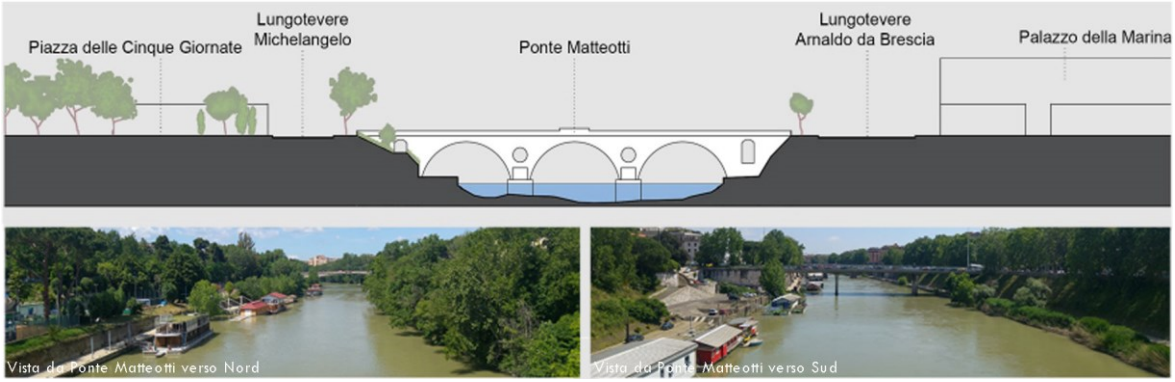
Concludendo[7], se il Tevere è un *bene comune*, il valore del fiume valica la sfera oggettiva per includere necessariamente la dimensione del soggetto.

Il bene comune è condiviso, partecipato da tutti i membri di una specifica comunità; è dell'uno e dell'altro, considerati come soggetti che assumono una responsabilità rispetto al bene. Il Tevere bene comune è tale nella comprensione del rapporto indissolubile tra il fiume e la città. Tale rapporto non può prescindere dalla consapevolezza del valore del bene e che il fiume è bene comune; la consapevolezza si acquisisce attraverso la conoscenza. «la partecipazione attiva ed informata alla costruzione e attuazione delle politiche locali di tutela e gestione dell'ambiente implica la conoscenza. Non si può avere partecipazione consapevole e informata in assenza di una corretta comunicazione e informazione ambientale» (Bratti, 2018).

Conoscenza, informazione e comunicazione determinano la consapevolezza del *dover essere parte attiva* nella tutela del fiume bene comune.

La partecipazione attiva è l'agire che traduce la consapevolezza in assunzione di responsabilità. Il Contratto di Fiume (CdF) è lo strumento innovativo, di programmazione negoziata e partecipata, che attua questo percorso virtuoso. La partecipazione attiva è una risorsa territoriale che diviene una regola nel processo di costruzione e vita del CdF. «Fra le regole per il successo del percorso del contratto di fiume non dovrebbero mancare innanzitutto la consapevole adesione volontaria, la partecipazione attiva di ogni attore» (Carta Nazionale dei CdF, 2010).

Il CdF è lo strumento che realizza il Tevere Bene comune nella città: la partecipazione attiva rende i cittadini permanentemente attori del processo di tutela e valorizzazione del fiume bene comune in una visione contemporanea del rapporto fiume città.



Stato delle sponde a monte e a valle di Ponte Matteotti, dove la fruizione pubblica convive con gli spazi privati dei galleggianti

Tutte le immagini sono tratte da Giulia Gori (2019) *Il Tevere un progetto di rigenerazione urbana* (tesi di laurea Architettura – Sapienza)

Note

1. A dicembre 2017 la Presidente di Agenda Tevere, Paola Verdinelli ha organizzato in Campidoglio il primo incontro pubblico per avviare la procedura del Contratto di Fiume Tevere da Castel Giubileo alla Foce. Dal 2018 è stato istituito il Comitato Interistituzionale coordinato da Roma Capitale ed è operativa una Segreteria Tecnica (resp. prof. Paola Cannavò) che coordina i lavori di 10 tavoli tematici
2 Il tavolo tematico Rapporto Fiume città è composto da: P. Bellagamba (Amuse); G. Bianchi, A. Galassi, G. Gori, T. Innocenzi, M.C. Romano e C. Valorani (Dip. Pdta Sapienza); A. Capillo (Dip. Diet e Pomos Sapienza), M.E. Cattaruzza, V. Mastrangelo e F. Trinca (Aiapp); L. Clerici (CdQ La Voce Di Porta Portese); G. Fangucci e G. Piantadosi (A.D.A.C.); V. Malara (Roma Capitale Dip. Sicurezza e Protezione Civile); S. Murianni (Cittadinanza Attiva Flaminio); G. Russo (Uisp Acquaviva).
3. contributo di M.E. Cattaruzza, V. Mastrangelo e C. Valorani
4. contributo di M.C. Romano
5. contributo di A. Galassi con scheda *Il Tevere bene comune nella storia* di S. Murianni
6. contributo di T. Innocenzi, A. Capillo e G. Russo con scheda *Valutazione dei livelli di criticità* di V. Malara,
7. contributo di L. Clerici

Bibliografia

Autorità di Bacino del Fiume Tevere (2003). *Il piano stralcio per il tratto urbano del Tevere, da Castel Giubileo alla Foce-P.S.5.* Roma: In *Tevere.* N 23-24/2003.

Bratti A. (2019). *Intervento all'Incontro Tecnico dell'Osservatorio Nazionale dei Contratti di Fiume. La partecipazione nella gestione dei corpi idrici. Il coinvolgimento dei portatori di interesse nei Contratti di Fiume.* Roma 9 aprile 2019.

Calzolari. V. (1999). *Storia e natura come sistema.* Roma: Argos.

Cerulli Irelli V. (1983). *Proprietà pubblica e interessi collettivi*. Padova: CEDAM.

Cerulli Irelli V., De Lucia L. (2014). *Beni comuni e diritti collettivi*. Bologna: In *Politica del diritto.* N.1/2014. Pp. 3-36.

Corte di Cassazione di Roma (1887). *Udienza 9 marzo 1887 Sul caso giurisprudenziale di Villa Borghese e sui diritti di uso pubblico*. Roma:in *Foro Italiano*, Vol.12/1887 I parte, Pp. 397/398 -409/410.

Di Porto A. (2013). *Res in usu publico e* «*beni comuni*». Torino: G. Giappichelli Editore.

Donolo, C. (2012). *Qualche chiarimento in tema di beni comuni*. Roma: In *Lo straniero*. N. 140/2012.

Marella, M.R. (a cura di) (2012). *Oltre il pubblico e il privato. Per un diritto dei beni comuni*. Verona: Ombre Corte Edizioni.

Marella, M.R. (2017). *L'uso dello spazio urbano fra questione proprietaria e accesso alla giustizia*. Roma. In: *Questione giustizia*, N.2/2017. Pp. 79 – 88.

Maritain J. (1947). *La personne et le bien commun*. Fr. (trad. it. *La persona e il bene comune*. Brescia: Morcelliana. 1948).

Mascioli F.M. (2018) *Arrivano i traghetti fotovoltaici*. Intervento al Convegno *Dal Dual fuel all'elettrico*. Roma: Campidoglio 3 dicembre 2018.

Mattei U., Reviglio E., Rodotà S. (a cura di) (2007). *Invertire la rotta,* Bologna: Il Mulino.

Mattei U., Reviglio E., Rodotà S. (a cura di) (2010). *I beni pubblici. Dal governo democratico dell'economia alla riforma del codice civile*. Roma: Scienze e Lettere Editore Commerciale.

Cassazione Civile SS.UU. (2011). *Sentenza del 14 febbraio 2011, n. 3665.* Roma: APRODUC.

Ostrom E. (1990). *Governing the commons*. GB. (trad. it. *Governare i beni collettivi*. Venezia: Marsilio, editori, 2009).

Relph E. C. (1976). Place and Placelessness. London: Pion.

Rodotà S. (2012). *Il diritto di avere diritti*, Roma-Bari: Laterza.

Somma A. (2011). *Democrazia economica e diritto privato. Contributo alla riflessione sui beni comuni*.

Tavolo Nazionale dei Contratti di Fiume (2012). *Carta Nazionale dei Contratti di Fiume*. In: http://nuke.a21fiumi.eu/LinkClick.aspx?fileticket=QgATEqXPfCQ%3d&tabid=74&mid=469

* Architetto