

Italiani europei



AGENDA

ELEZIONI 2013:

LEGGERE LA PROTESTA

FOCUS

PER LA RINASCITA DI ROMA

3/4 2013

SOMMARIO

ELEZIONI 2013: LEGGERE LA PROTESTA

di Massimo Bray 9

AGENDA. ELEZIONI 2013: LEGGERE LA PROTESTA

Misurare il consenso attraverso i nuovi media
di Gianni Riotta 13

Il dopo-elezioni: confrontarsi con i risultati
di Nadia Urbinati 19

Il boom delle 5 stelle
di Paolo Natale 24

Sui rischi di deragliamento della democrazia italiana.
Può un rischio diventare una occasione?
di Mauro Magatti 32

Dall'antipolitica alla difficoltà di governare
di Michele Prospero 39

FOCUS. PER LA RINASCITA DI ROMA

Una pagina nuova nella vita della città
di Walter Veltroni 45

Roma capitale della cultura
di Andrea Carandini 51

Roma e la presenza della Chiesa
di Alberto Melloni 56

Decifrare la città contemporanea: Roma in forma di cometa
di Piero Ostilio Rossi 61

Infrastrutture: doing more with less
di Alberto Clementi 68

L'immagine di Roma
di Francesco Ghio 76

L'indecifrabile conflitto nella capitale senza capitale
di Paolo De Nardis 82

Roma. Come vogliamo vivere?
di Enzo Scandurra 89

Roma, città capitale tra paese e territorio
di Lidia Piccioni 96

Città-mondo o capitale? <i>di Marco Cremaschi</i>	101
Disuguaglianze capitali <i>di Pasquale De Muro</i>	106
La povertà a Roma: aspetti emergenti, azioni di contrasto e prevenzione <i>di Fiorenza Deriu</i>	112
Politiche di accoglienza tra realtà e ipotesi future <i>di Maria Immacolata Maciotti</i>	117
Integrazione o segregazione? La condizione dei rom nella capitale <i>di Marco Brazzoduro</i>	124
Per una scuola dell'inclusione <i>di Marco Rossi-Doria</i>	132
Roma capitale e la città metropolitana: per non perdere la speranza <i>di Pietro Barrera</i>	140
Roma capitale: il cantiere infinito e i compiti del centrosinistra <i>di Marco Causi e Ilaria Feliciangeli</i>	149
Il Gruppo Roma Capitale: quali prospettive? <i>di Ivana Paniccchia</i>	156
Politiche di mobilità e qualità della vita a Roma <i>di Fiammetta Mignella Calvosa</i>	163
La mobilità romana tra patologia urbanistica e cura dell'accessibilità <i>di Federico Tomassi</i>	171
Roma città sostenibile? <i>di Linda Meleo</i>	178

DIZIONARIO CIVILE

Governo <i>di Cesare Pinelli</i>	191
-------------------------------------	-----

Piero Ostilio Rossi

*architetto, insegna Progettazione architettonica e urbana
all'Università di Roma "Sapienza"*

DECIFRARE LA CITTÀ CONTEMPORANEA: ROMA IN FORMA DI COMETA

La città di Roma può essere efficacemente rappresentata con l'immagine di una cometa, i cui elementi più significativi sono l'anello del Raccordo anulare al cui interno si distingue la stella delle strade consolari, e una lunga coda che arriva fino al mare. Il GRA, in particolare, considerata la complessità di ruoli e funzioni accumulate nel tempo e i diversi tipi di paesaggio che innerva (aree naturali protette, nuclei commerciali, università, zona archeologica e città militare), merita non solo di essere analizzato come una grande unità di senso, ma anche di essere affiancato come sesto ai cinque Ambiti strategici previsti dal Piano regolatore del 2008. Un'importanza ancora maggiore ricopre però la zona tra la parte finale della valle tibertina e la fascia di infrastrutture contigua, ossia la coda della cometa, nella quale si trova ormai il principale asse di sviluppo della città.

Credo che ogni abitante di Roma tenda a costruire nella sua mente una duplice mappa: la prima riguarda la città nel suo insieme, l'altra, molto più limitata, interessa invece lo specifico settore urbano in cui vive e lavora. Roma, infatti, può essere interpretata come un grande insieme, ma anche, nello stesso tempo, come un sistema di insiemi. È infatti anche un arcipelago, una città di città, e il tema dell'individuazione delle diverse "città di Roma" è stato posto alla base del nuovo Piano regolatore – quello approvato nel 2008 – sin dagli studi preliminari avviati alla fine degli anni Novanta.¹ Per questo, la seconda mappa è molto forte e molto radicata nel nostro immaginario, tende a sovrapporsi a quella generale e porta a escludere da essa interi settori della città. Un esempio cinematografico: nel film "Caro diario", Nanni Moretti – al tempo abitante di Roma nord, zona Prati-Delle Vittorie – arriva nei suoi giri in vespa alla Garbatella, compiendo una specie di gita fuori porta; quando giunge a

¹ Si veda, a questo proposito, P. O. Rossi, *Le città di Roma*, in I. Pezzini (a cura di), *Roma: luoghi del consumo, consumo dei luoghi. Ara Pacis, Auditorium, Esquilino e altro. Analisi semiotiche e sociolinguistiche*, Edizioni Nuova Cultura, Roma 2009, pp. 310-32.

Spinaceto, entra in un mondo a lui sconosciuto, in un altrove. Ricordate i suoi pensieri? «Spinaceto, un quartiere costruito di recente... Viene sempre inserito nei discorsi per parlarne male... Poi mi ricordo che un giorno ho letto anche un soggetto che si chiamava “Fuga da Spinaceto”... E, allora, andiamo a vedere Spinaceto...».

Vorrei qui provare a descrivere una possibile immagine sintetica di Roma, composta di pochi elementi significativi che danno struttura alla città nel suo insieme e che ci permettono di comprenderla e di orientarci al suo interno. Credo che un primo segno, forse il riferimento più importante per definire questa mappa mentale, sia l'asse nord-sud, costituito dall'andamento sinuoso del Tevere. Come spiegherò più avanti, nella mia personale figura urbana Roma ha la forma di una cometa che si sviluppa proprio lungo l'asse del Tevere, con una grande testa definita dal Grande raccordo anulare (GRA) e una lunga coda che arriva fino al mare, ma credo che questo modo di rappresentarsi la città non sia molto comune: per la gran parte dei romani, a sud la città finisce con l'EUR; il resto, fino al mare, è considerato sostanzialmente vuoto o costituito da una periferia fluida e indefinibile. Ritengo, però, che il riferimento al fiume sia molto significativo per tutti.

Il secondo elemento di struttura è la stella, il sistema radiale delle strade consolari che costituisce, a partire dal nucleo centrale della città, la bussola per orientarsi a livello territoriale: a ovest l'Aurelia, a nord la Cassia, la Flaminia e la Salaria, poi la Tiburtina e poi ancora, a est, la Prenestina e la Casilina, a sud-est la Tuscolana e l'Appia e infine, verso il mare, la Cristoforo Colombo, la via del Mare e l'Ostiense. In direzione Fiumicino, la Portuense. Dov'è il centro di questa città? A parte la convenzione per cui l'origine del sistema stradale è nel Campidoglio, credo che per la gran parte degli abitanti di Roma il punto centrale sia il Colosseo, forse anche per il suo preminente valore iconografico.

In questa ipotetica mappa c'è però un altro segno importante: la croce della Metropolitana, che si interseca a Termini, con un braccio in direzione est-ovest, tra il Tuscolano e l'Aurelio, e l'altro in direzione nord-sud, tra Montesacro, il Tiburtino e l'EUR.

Infine, sono convinto che per tutti gli abitanti di Roma la vera *forma urbis* della città contemporanea sia il grande anello del Raccordo: è lì, in quel segno a scala geografica, che si trova il confine, il *limes* di Roma.

PER TUTTI GLI ABITANTI
DI ROMA LA VERA FORMA
URBIS DELLA CITTÀ
CONTEMPORANEA È
IL GRANDE ANELLO DEL
RACCORDO: È LÌ CHE
SI TROVA IL CONFINE,
IL LIMES DI ROMA

Storicamente, la città si è strutturata sul sistema delle strade radiali, che tutti siamo abituati a utilizzare come schema di riferimento, tanto che pochi conoscono le strade anulari, forse sarebbe meglio dire le “contro-radiali”, poiché esse di norma non si richiudono a formare anelli chiusi. Roma, invece, ha un interessante sistema di segmenti anulari, sia sul versante orientale che su quello occidentale; un esempio: il tracciato – lungo ben 32 km – che, partendo dalla Bufalotta, all’altezza dell’Ikea, permette di arrivare fino al quartiere di Fonte Laurentina, sulla via omonima, e che, con qualche piccola deviazione, raggiunge anche la Pontina. È una strada molto bella, che attraversa realtà e paesaggi molto diversi fra loro. A Roma, infatti, le strade anulari sono il luogo della narrazione, mentre le radiali – si pensi alla Tiburtina, alla Casilina, alla Prenestina o alla Tuscolana – sono i luoghi ove si addensa l’effetto-città, con la sua concentrazione di funzioni e di abitanti, con la continuità del costruito, con la congestione dei flussi. Per questo, le controradiali, incrociando solo per punti la città più densa, permettono di leggere una realtà urbana più complessa, in cui i tessuti residenziali più congestionati si alternano alle aree agricole, i complessi archeologici ai parchi, i capannoni industriali agli spazi aperti, con un susseguirsi inatteso di palazzine, giardini, capannoni, aree in abbandono, orti, ferrovie, depositi, casali, torri, intensivi, ruderi, filari di alberi, ville, sottopassi ecc.

Ho ricordato che, per gli abitanti di Roma, l’anello del Raccordo (l’unica strada controradiale che assuma una forma chiusa) rappresenta non solo un elemento costitutivo della forma della città contemporanea, ma anche il suo *limes*. Mi è capitato di arrivare a Roma, in aereo, di sera, da Bari, e quindi da sud-est: il Raccordo, in gran parte illuminato, appare in tutta la sua forza geografica di forma geometrica chiusa.

Uso la parola latina *limes* perché nel suo significato il concetto di confine si unisce a quello di penetrazione all’interno di territori conquistati di recente che, come si conviene a una strada di questo genere, sono presidiate da fortificazioni e da accampamenti protetti e ben muniti che il *limes* stesso unisce tra loro permettendo collegamenti rapidi. È, in sostanza, lo schema sul quale si basano le relazioni tra il GRA, i nuovi grandi centri commerciali sorti lungo il suo percorso e un territorio ancora in gran parte vuoto ma cosparso di molti insediamenti diffusi e di nuclei urbani, che diventano un tessuto più compatto nel quadrante orientale, tra l’autostrada per l’Aquila e l’Appia, per poi distendersi nella “coda della cometa” in direzione di Ostia e del mare. I nuovi *big-box* del consumo

di massa sono localizzati lungo l'anello autostradale, in modo da essere facilmente accessibili in automobile, ma non sono pensati per innervare parti di città: sono grandi contenitori chiusi – non solo figurativamente – a ogni contatto con i tessuti urbani.

La semplice funzione di *limes* del GRA appare, però, ormai obsoleta.² Nato subito dopo la guerra come una potente infrastruttura viaria posta a notevole distanza dalla città, perché destinata a intercettare e a convogliare all'esterno di essa il traffico automobilistico tra il Nord e il Sud del paese, il Raccordo anulare ha accumulato nel tempo una serie molto più complessa di ruoli e di funzioni. In alcuni settori la città lo ha da tempo raggiunto e scavalcato, serrandolo in un sistema disordinato e confuso di insediamenti periurbani, in altri ha assunto il ruolo di asse direzionale – una vera e propria autostrada urbana –, in altri ancora ha conservato l'andamento e il disegno di una potenziale *parkway* o si propone come supporto viario di una serie di unità di paesaggio.

Il suo tracciato innerva, tra l'altro, aree naturali protette (quella di Marcigliana, dell'Insugherata, di Acquafredda, della Tenuta dei Massimi, di Laurentino-Acqua Acetosa e di Decima-Malafede), grandi nuclei direzionali e commerciali (Saxa Rubra, Bufalotta, Eur-Castellaccio, Alitalia-Magliana), il campus dell'Università di Tor Vergata, il Parco archeologico dell'Appia Antica (l'unico tratto in cui il suo percorso è interrato) e la città militare della Cecchignola. Credo, quindi, che sia giunto il tempo di assumere un nuovo atteggiamento, che consideri con uno sguardo differente e più consapevole i rapporti, non più univoci, tra il Raccordo e la città.

Una piccola testimonianza. Qualche anno fa, nei pressi dell'Università di Tor Vergata è stata costruita una nuova chiesa dedicata a Santa Margherita Maria Alacoque. Durante una mia passeggiata domenicale in quel lembo di periferia, ho conosciuto un ingegnere quarantenne che era lì ad ascoltare la messa e che abita poco distante, nel quartiere di Tor Vergata, un insediamento di iniziativa pubblica realizzato non lontano dall'autostrada per Napoli, sulla base del secondo Piano per l'edilizia economica e popolare (PEEP) della città. Dopo aver parlato un po', mi ha invitato a visitare il suo quartiere e gli ho chiesto come si trovasse a vivere in quella zona, nella periferia estrema della città. Mi ha risposto di essere molto contento e di attendere con grandi aspettative la realizzazio-

È GIUNTO IL TEMPO DI ASSUMERE UN NUOVO ATTEGGIAMENTO, CHE CONSIDERI CON UNO SGUARDO DIFFERENTE E PIÙ CONSAPEVOLE I RAPPORTI, NON PIÙ UNIVOCI, TRA IL RACCORDO E LA CITTÀ

2 Si veda P. O. Rossi, *Il GRA. La forma della città e le infrastrutture del paese*, in R. Secchi (a cura di), *Future GRA. Il futuro del Grande Raccordo Anulare nella prospettiva della città metropolitana*, Prospettive, Roma 2010, pp. 174-85.

ne della nuova Centralità metropolitana della Romanina, che dovrebbe sorgere vicino al luogo in cui abita. Ho continuato chiedendogli se non si sentisse lontano dalla città, ma il mio interlocutore ha risposto di no, anche perché, ha aggiunto, «lavoro per una società che ha la sua sede nella zona della Rustica e, quindi, mi è molto comodo usare il Raccordo per andare al lavoro, ma utilizzo il Raccordo anche per raggiungere i centri commerciali, per i miei acquisti». «Ma non sente – questa è stata la mia successiva domanda – il bisogno di andare qualche volta in centro? Dove va la domenica?». «Certo – mi ha risposto –, quando ne ho voglia vado in città: vado a Frascati». Per lui, dunque, la città è a Frascati, non in via del Corso: ha una visione e un'esperienza di Roma molto più articolata e policentrica.

Com'è noto, il nuovo Piano regolatore ha abbandonato la tradizionale zonizzazione funzionale a favore di una struttura per tessuti urbani che comprenda sia quelli esistenti che quelli futuri. I tessuti esistenti vengono articolati in tre categorie: la “città storica”, la “città consolidata” e la “città da ristrutturare”, mentre quelli futuri entrano a far parte della “città della trasformazione”, che include sia le aree soggette a trasformazione vera e propria (non solo nuove costruzioni ordinarie, ma anche interventi strategici per realizzare le nuove 18 Centralità metropolitane) che quelle già pianificate dal Piano regolatore del 1962. Alla lettura della città per tessuti, il Piano affianca poi una costellazione di strategie costruita sulla base di scelte prioritarie e radicata intorno a una serie di segni eloquenti della storia urbana e della configurazione naturale della città: sono i 5 Ambiti strategici che si pongono, nello stesso tempo, come luoghi di accumulazione di problemi complessi e come elementi capaci di costituire grandi unità di senso alla scala urbana. Si tratta, infatti, di articolati sistemi morfologici e spaziali che la storia e la natura hanno depositato nella struttura fisica della città, conferendole forma, identità e significati. Gli ambiti sono quelli dei fiumi Tevere e Aniene, delle Mura Aureliane, dell'Appia Antica e dell'area archeologica centrale, della direttrice nord-sud (Flaminia-Cassia-Cristoforo Colombo) e del tracciato costituito dall'anello ferroviario e dalla circonvallazione così come fu disegnata dal Sanjust nel Piano regolatore del 1909 e che oggi funge da margine tra la città storica e la città consolidata. Com'è facile notare, gli ambiti individuano tre sistemi lineari – il corso del Tevere e dell'Aniene, l'asse nord-sud e il Parco dell'Appia Antica – e due sistemi anulari: le Mura e la cintura ferroviaria.

Sono convinto che in questo impianto concettuale manchi un ambito: quello del Grande raccordo anulare, il quale, per un singolare ma efficace gioco di simmetrie, costituirebbe il terzo sistema anulare del modello. Credo che, soprattutto in una visione a medio termine del nuovo assetto della città, il Raccordo debba essere analizzato e interpretato proprio come una grande “unità di senso”, articolata in parti e in sottoinsiemi, e, quindi, con la stessa attenzione alle risorse e al potenziale urbano che intorno a esso si coagula: è, insomma, il sesto Ambito strategico della città. L’evocazione della figura della coda della cometa, cui ho fatto cenno, richiama un’immagine che era stata proposta alla metà degli anni Trenta da Gustavo Giovannoni e poi sviluppata in una serie di sondaggi progettuali alla scala urbana, fino a definire la struttura del Piano del 1942 (mai approvato a causa della guerra) elaborato da Marcello Piacentini come Variante generale al Piano regolatore del 1931; dopo la decisione di realizzare il quartiere dell’Esposizione (l’E42, oggi EUR) nel quadrante meridionale della città, si scelse, infatti, di avviare l’espansione di Roma in direzione del mare: un disegno che è stato in misura parziale recepito dal successivo Piano regolatore del 1962, ma che negli anni seguenti si è realizzato di fatto anche con processi spontanei – eufemismo oggi molto in voga per definire il fenomeno dell’abusivismo –, in maniera cioè solo in parte dipendente dalla redazione di piani urbanistici. È sufficiente un rapido sguardo su Google Earth per rendersene conto.

Roma ha, dunque, assunto la forma di una cometa con una lunga coda proiettata verso il mare e attestata su Ostia, sull’aeroporto Leonardo da Vinci e su Fiumicino. Questo territorio possiede peculiarità sue proprie e, quindi, specifiche potenzialità, che meritano grande attenzione perché la nuova sfida che oggi la modernità ci pone consiste nel coniugare progetto ed ecologia;³ non si tratta più, quindi, di assumere un sistema di vincoli dedotti dal quadro ecologico specifico di un territorio come semplice sfondo della progettazione urbana, ma di pensare insieme reti infrastrutturali e reti ambientali. Non si tratta di pensare ancora gli spazi urbani contrapposti agli spazi aperti, perché la rete ecologica investe anche la città e la disseminazione degli insediamenti – lo *sprawl* – ha prodotto il nuovo fenomeno della campagna urbana.

ROMA HA ASSUNTO LA FORMA DI UNA COMETA CON UNA LUNGA CODA PROIETTATA VERSO IL MARE E ATTESTATA SU OSTIA, SULL’AEROPORTO LEONARDO DA VINCI E SU FIUMICINO

3 Riprendo queste considerazioni dalle note introduttive al workshop “Roma e il mare. Visioni nel territorio della *coda della Cometa*”, organizzato dal Dipartimento di architettura e progetto (DiAP) dell’Università di Roma “Sapienza”, 21 gennaio-1° febbraio 2013. Si veda G. Pullara, *Roma e la “coda della Cometa”*, in “Corriere della Sera”, 27 gennaio 2013.

Roma non può sfuggire a questa problematica e lungo la direttrice disegnata dal segmento finale della valle del Tevere e dalla fascia infrastrutturale che l'accompagna si determinano condizioni favorevoli per studiare e per sperimentare innovative sintesi progettuali tra città, paesaggio, archeologia, reti della mobilità su ferro, su gomma, lungo le vie d'acqua o sulle due ruote e attività produttive legate all'agricoltura.

Questo settore dell'area metropolitana è destinato, infatti, a costituire il principale asse di sviluppo della città nella competizione urbana mondiale, perché comprende l'*hub* internazionale dell'aeroporto di Fiumicino e il sistema portuale di Ostia, Fiumicino e Civitavecchia, accessi a Roma dalle rotte di navigazione aerea e marina. È un territorio inciso da un forte fascio infrastrutturale della mobilità e da importanti infrastrutture per lo smaltimento dei rifiuti e il controllo dell'assetto idrologico e su di esso si sono insediate, in un continuo crescendo, funzioni di scala metropolitana. È una parte della città largamente pervasa dal fenomeno dello *sprawl*, ma che conserva parchi e riserve naturali, nonché aree agricole estese e importantissime per l'equilibrio ecologico della città. È, infine, un territorio che, nonostante la presenza di un rilevante patrimonio archeologico e storico-architettonico (le città di Portus e di Ostia Antica, innanzitutto), porta impressi in sé i segni della modernità legati agli interventi di bonifica degli anni Ottanta del XIX secolo e degli anni Venti e Trenta del XX. È qui che si gioca una parte importante del futuro della città.