

**POLITECNICO DI TORINO**

Collegio di Pianificazione e Progettazione

**Corso di Laurea Magistrale  
in Pianificazione Territoriale, Urbanistica e  
Paesaggistico-Ambientale**

Tesi di Laurea Magistrale

**Il Grande Raccordo Anulare:  
la nuova forma urbana di Roma Capitale**



**Relatore**

Prof. Marco Santangelo

**Correlatore**

Prof. Carlo Cellamare

**Candidato**

Letizia Castellano

A.A. 2017-2018



*Sei di Roma?*

*Si!*

*Dove?*

*Vivo a Torre Angela, fuori il raccordo...*

*...ma che me la chiami Roma quella?!*



# Indice

Indice .....	- 5 -
<b>INTRODUZIONE</b> .....	1
Capitolo I.....	5
La forma dell'Urbe: 1870-2008 .....	5
1.1 Lo sviluppo della città di Roma dall'Unità di Italia agli inizi del 900 .....	5
1.2 L'approccio urbanistico del 900 e la pianificazione urbanistica del regime fascista..	14
1.3 Il secondo dopo guerra e il piano del 1962.....	25
1.4 La visione metropolitana e il policentrismo del Nuovo Piano Regolatore Generale....	35
<i>Details Il territorio di Roma Capitale. Le sue suddivisioni e funzioni</i> .....	41
Capitolo II.....	48
Un'infrastruttura nazionale. <i>Il Grande Raccordo Anulare</i> .....	48
2.1 La necessità di un'opera moderna.....	50
2.2 Le varie fasi di costruzione del progetto di Eugenio Gra .....	60
2.2.1 I Fase: 1946-1951, collegamento via Appia e via Aurelia .....	63
2.2.2 II Fase: 1949-1952, collegamento via Flaminia e via Tiburtina.....	65
2.2.3 III Fase: 1952-1955, collegamento via Tiburtina e via Appia.....	67
2.2.4 IV Fase: 1954-1970, collegamento via Aurelia e via Flaminia.....	68
<i>Details Narrazione cronologica degli interventi sul Grande Raccordo Anulare</i> .....	74
2.3 Caratteristiche progettuali del Grande Raccordo Anulare .....	75
Capitolo III .....	77
Il rapporto tra gli strumenti di pianificazione e il Grande Raccordo Anulare.....	77
3.1 Relazione tra gli strumenti urbanistici del Comune di Roma e il Grande Raccordo Anulare .....	77
3.1.1 <i>La nuova idea di città del Piano Regolatore Generale del 1962-'65 e l'indesiderato Grande Raccordo Anulare</i> .....	78
3.1.2 <i>Il Grande Raccordo Anulare in relazione con il sistema policentrico introdotto dal Nuovo Piano Regolatore Generale di Roma del 2008</i> .....	85
3.2 La pianificazione di area vasta in rapporto con il Grande Raccordo Anulare .....	89
3.2.1 <i>Gli indirizzi del Piano Territoriale Provinciale Generale</i> .....	89

Capitolo IV .....	95
Il Grande Raccordo Anulare. <i>La trasfigurazione di Roma</i> .....	95
4.1 La nuova forma urbana di Roma: la <i>Città del GRA</i> .....	98
4.1.1 <i>Tessuti residenziali</i> .....	99
4.1.1.1 <i>Tessuti formali</i> .....	100
4.1.1.2 <i>Tessuti informali</i> .....	105
4.1.2 <i>Tessuto produttivo</i> .....	109
4.2 <b>Sistema delle connessioni viarie della Città del Grande Raccordo Anulare</b> .....	112
4.3 <b>Sistema ambientale della Città del Grande Raccordo Anulare</b> .....	114
4.3.1 <i>Gli ambiti di paesaggio</i> .....	115
4.3.2 <i>Il reticolo idrografico</i> .....	123
4.3.3 <i>Le aree naturali protette</i> .....	126
4.4 I frammenti della Città del Grande Raccordo Anulare: due <i>focus</i> a confronto, Tiburtina – Roma Napoli e Laurentina – Roma Fiumicino .....	129
4.4.1 <i>Tiburtina – Roma Napoli, dall’uscita 13 all’uscita 19</i> .....	130
4.4.2 <i>Laurentina – Roma Fiumicino, dall’uscita 25 all’uscita 30</i> .....	140
Capitolo V .....	146
Il Grande Raccordo Anulare: collettore strategico della nuova forma urbana di Roma .....	146
5.1 L’assenza di una <i>vision</i> per la Città del Grande Raccordo Anulare.....	152
5.2 Il “ <i>policentrismo al ribasso</i> ” .....	156
5.3 <b>Pietrolucci e il suo studio sul GRA</b> .....	159
5.4 <b>Le alternative per la Città del Grande Raccordo Anulare</b> .....	162
Capitolo VI .....	167
<b>Conclusioni</b> .....	167
<i>Allegati</i> .....	Errore. Il segnalibro non è definito.
Intervista Prof. Carlo Cellamare, esperto di studi urbani a Roma .....	172
<i>Bibliografia</i> .....	176
<i>Sitografia</i> .....	180
<i>Filmografia</i> .....	181

## INTRODUZIONE

*Roma*, non è solo la Capitale dell'Italia, e neanche una delle città con i resti archeologici più importanti al mondo. *Roma* è anche il titolo di un film girato da Federico Fellini nel 1972. Il regista, che riporta nel film la sua immagine visionaria della città, dedica quasi dieci minuti di pellicola ad una parte di Roma in forte fermento, concentrando le riprese su una strada disordinata dove tutto è possibile e dove si mescolano aspetti della realtà apparentemente dissimili tra loro: persone, traffico, cantieri edilizi e animali condividono uno spazio che oggi, per chi conosce Roma, attanaglia nella congestione viaria i cittadini durante le ore di punta della giornata. Fellini nella sua pellicola evidenzia la realtà degli anni Settanta sul Grande Raccordo Anulare, descrivendo non solo la reale vita caotica che ruota attorno a questa infrastruttura ma questa rispecchia l'essenza della stessa città. Un caos urbano informe che scorre sulla modernità dell'asfalto.

*Oggi, il Grande Raccordo Anulare è ancora quel caos urbano informe? Che ruolo ha, o se l'ha avuto, nello sviluppo urbano di Roma?*

Per rispondere a tali domande bisogna identificare i nuovi caratteri della forma urbana di Roma, forma che ha preso vita attorno ad un'opera di importanza nazionale, il Grande Raccordo Anulare.

Per dar corpo a tale ricerca si guarderà all'evoluzione urbanistica che ha affrontato la città di Roma dal 1870 fino al 2008. Questa sarà una lettura in parallelo tra gli indirizzi di piano che hanno determinato delle politiche di sviluppo, come queste sono state applicate e che tipo di forma hanno prodotto sul territorio romano.

In questo arco temporale così lungo le politiche urbane a Roma, ma come in quasi tutta l'Italia, hanno subito diversi momenti di fermo per via dei conflitti.

Roma con gli indirizzi urbanistici proposti da Mussolini, negli anni del Ventennio fascista ha profondamente mutato il volto storico della città, ma non solo, lo stesso Mussolini con lo sviluppo edilizio che avviò nelle aree in aperta campagna, tramite la realizzazione delle *borgate ufficiali*, determinò un processo che caratterizzò l'espansione romana, soprattutto nel secondo dopo guerra. È proprio in questo periodo, grazie alla volontà dello Stato centrale, il quale doveva ricostruire il paese e i collegamenti nazionali con Roma, che il Grande Raccordo Anulare iniziò a tracciare

nella campagna romana una linea di confine, inglobando quegli esigui “pezzi di città” disseminati nell’Agro romano.

A quasi 11 km dal centro geografico di Roma di fronte alla necessità di far fronte alla disoccupazione del bracciantato, il Ministero dei Lavori Pubblici, senza preoccuparsi di sentire il parere del Comune, iniziava quell’anello Anas, empirica ed elementare soluzione per la viabilità (...), così Luigi Piccinato descriverà l’avvio dei lavori dell’Ente promotore per progetto (l’Anas). Conseguentemente oltre ad analizzare l’impalcatura urbanistica romana nel ‘900 si vuole approfondire anche la costruzione di tale opera, necessaria per capire che tipo di impatto ha avuto sulle aree su cui si è imposta ed avere inoltre una restituzione cronologica degli interventi sul GRA permette di capire che tipo di sviluppo ha avuto la stessa infrastruttura. Si vedrà come il territorio dell’agro romano, attorno all’infrastruttura anulare, inizierà a cambiare aspetto, mutando in un essere ibrido, composto da tanti tasselli di urbani, connessi tra loro grazie a quest’opera infrastrutturale che ancora continua a richiamare nuovo sviluppo edilizio.

Esplicitati nella tesi l’avvio dei lavori di realizzazione di tale infrastruttura, successivamente si vuole porre l’attenzione agli ultimi due strumenti di pianificazione urbana, nello specifico i piani regolatori generali (PRG) del 1962 e del 2008.

Il primo tenta di riprendere una situazione urbana complessa, incentrando gli indirizzi di piano verso l’idea di strutturare la futura Roma su un’asse, definito Asse Attrezzato. Il secondo approvato quart’anni dopo, cambia approccio urbanistico e mira alla riorganizzazione della città in chiave policentrica, avviando dei processi di riqualificazione tramite la realizzazione delle Centralità con funzioni di vario livello: locale, urbano e metropolitano. Si aggiunge anche il confronto con lo strumento di area vasta, quale è il Piano Territoriale Generale Provinciale (PTGP).

In questa fase, dopo l’analisi dei suddetti piani, e capitasi l’importanza del Grande Raccordo Anulare all’interno delle dinamiche insediative, si vuole descrivere la realtà urbana distinguibile nei frammenti sparsi nell’Agro romano. Dunque l’analisi verterà all’individuazione della Città del Grande Raccordo Anulare, approfondendone il sistema insediativo, individuando i principali tessuti urbani, quali il residenziale e il produttivo. Si cercherà di guardare al sistema infrastrutturale di tale città, caratterizzato non solo dalla grande viabilità del raccordo, ma anche dall’impalcatura viaria radiale di Roma e analizzandone anche gli aspetti del trasporto pubblico. Ulteriormente si vuole rivolgere lo sguardo anche alle aree non urbanizzate, determinando gli aspetti ambientali della Città del Grande Raccordo Anulare.

Dalle analisi appena citate si vorrà restituire una lettura visiva del raccordo tramite la descrizione e la realizzazione di due focus, nei sotto paragrafi ad essi dedicati: *“I frammenti della Città del Grande Raccordo Anulare: due focus a confronto, Tiburtina – Roma Anagnina e Laurentina – Roma Fiumicino”*.

Dopo le analisi appena citate e restituita la complessità di questa area, si spiega come la politica urbana applicata dall'Amministrazione Capitolina non ha avuto un ruolo di primo piano nel controllo e nella regolamentazione dell'espansione della città e come oggi essa tenta di recuperare tramite una struttura policentrica non adeguata, incapace di affrontare i problemi di questa realtà. Con la definizione di *policentrismo al ribasso* si vuole indicare come sia stata inefficiente la strategia individuata dall'amministrazione, che ne attua solo una minima parte delle potenzialità e degli effetti positivi che potrebbe avere il policentrismo se strutturato su una rete urbana ben salda. Proprio per questo appare evidente chiarire la struttura della Città del Grande Raccordo Anulare all'interno degli strumenti urbanistici. Perché assumerebbe le basi della nuova forma urbana di Roma, su cui poter attivare nuovi processi di sviluppo e nuovi strumenti per delineare una politica di rigenerazione e riqualificazione che possa ricucire quelle aree nel corpo consolidato di Roma rendendolo un organismo unico composto da molteplici realtà.



# Capitolo I

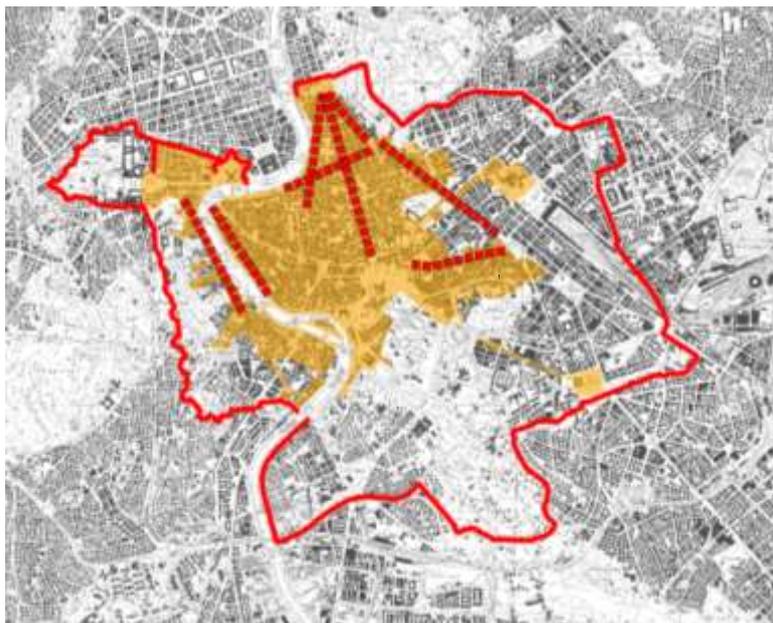
## La forma dell'Urbe: 1870-2008

### **1.1 Lo sviluppo della città di Roma dall'Unità di Italia agli inizi del 900**

La forma urbana della città di Roma inizia ad avere un carattere moderno negli anni successivi l'Unità d'Italia, mentre, prima del 1870, può essere sintetizzata dalle azioni urbanistiche prese quasi tre secoli prima dai Papi come Leone X, Paolo III, Gregorio XIII e Sisto V. Per tutto questo tempo la città ha vissuto una preminenza papale più incline all'immobilismo economico e sociale che al suo sviluppo, presentandosi incompleta sia nello svolgere la sua nuova funzione di Capitale e sia nel competere con le emergenti città europee dell'Ottocento.

La città si estendeva all'interno delle Mura Aureliane, occupando maggiormente le aree del versante orientale del fiume Tevere, mentre su versante opposto erano occupate dai due rioni più antichi di Roma: Borgo e Trastevere; in complesso gli abitanti della capitale pontificia ammontavano a circa 200.000 unità.

L'agglomerato urbano era un insieme compatto di abitazioni che veniva interrotto dalle tre piazze principali (Navona, Quirinale e del Popolo), dalle tre vie che costituiscono il Tridente (via del Corso, via del Babuino e via Ripetta) e da via Giulia e via Panisperna (Insolera, 1993).



*Figura 1* – Roma nel 1870. Le Mura Aureliane sono rappresentate in rosso dalla linea continua, i principali assi di collegamento erano: 1- Tridente -via del Corso, via del Babuino e via Ripetta, 2-via Sistina, 3-via Panisperna, 4- e 5- via Giulia. L'urbanizzato al 1870 è rappresentato con il retino giallo.

Le esigue operazioni urbanistiche svolte durante il Settecento direzionavano l'ampliamento della città verso nord intorno piazza del Popolo, mentre nella seconda metà dell'Ottocento le espansioni interessavano la direttrice est verso la nascente stazione Termini.

Con il trasferimento di Vittorio Emanuele II e del Parlamento nel 1870, si diede inizio ad un lento mutamento dell'assetto organizzativo della città. L'espansione della Capitale del Regno si diresse verso est, seguendo le lottizzazioni già avviate a metà dell'Ottocento. Si scelse come asse amministrativo via XX settembre, il quale, oltre a rappresentare una funzione simbolica (la via terminava nella Breccia di Porta Pia), collegava anche la sede del Re, il Quirinale. Qui sorsero i ministeri delle Finanze e della Guerra, ma ben presto le altre funzioni governative non seguirono più questa logica e sorsero in modo eterogeneo all'interno delle Mura Aureliane.

Quello che più si fece evidente nei primi anni di Roma Capitale d'Italia è la mancanza di un disegno omogeneo o di un piano che ne governasse l'espansione,

principalmente essa si azionava tramite le convenzioni urbanistiche<sup>1</sup> stipulate tra privati imprenditori e il Comune.

Le convenzioni meritevoli di essere citate sono quelle accordate con il monsignor De Mérode e quella riguardante i Prati di Castello. La prima perché il De Mérode<sup>2</sup> avendo acquisto le aree intorno via Nazionale, nelle vicinanze di Termini, cercò di crearsi delle alleanze con l'amministrazione, la quale fece rientrare nel futuro schema di piano il progetto di espansione dell'area tra piazza Esedra e le Terme di Diocleziano. La vicenda di Prati di Castello rimase più articolata, principalmente per la sua posizione che si trovava non sul versante orientale della città, ma in quello opposto, dunque più sfavorevole alle correnti di espansione, le quali tendevano tutte verso est.

Indubbiamente Prati era una situazione scomoda, le principali infrastrutture di collegamento con il versante opposto mancavano e la recente inondazione<sup>3</sup> aveva dilagato una sorta di scetticismo nel costruire sul versante opposto del Tevere. I proprietari dei terreni di Prati presentarono un progetto di massima nel 1872 il quale venne a lungo discusso da parte dell'amministrazione sulla possibilità di includerlo nella redazione del piano regolatore, effettivamente la lottizzazione non rientrava nello schema d'espansione. Nel disegno di piano rientrò, ma prima di edificare Prati bisognava finire la nuova espansione di Roma.

Nel 1873, l'Ing. Alessandro Viviani presentò al sindaco di Roma, Luigi Pianciani il primo piano regolatore di Roma che confermava le convenzioni urbanistiche avviate. Nel disegno vennero delimitati i nuovi quartiere nell'area dell'Esquilino, Castro Pretorio e il Celio. A questi si aggiunsero anche due nuove espansioni, la prima a Villa Ludovisi<sup>4</sup>, l'altra limitrofa al Colosseo sul Colle Oppio. La struttura dell'impianto viario che il piano tentava di dare è caratterizzata da una serie di demolizioni

---

<sup>1</sup> In questa prospettiva i privati imprenditori (le grandi società immobiliari, gli istituti di credito e i proprietari terrieri) si proposero come soggetti attuatori dell'espansione dell'aggregato urbano, tramite lottizzazione, sia per sfruttare i vantaggi economici dell'operazione, sia per evitare di essere incisi soltanto negativamente dai procedimenti espropriativi divisi dalla P.A. La convenzione urbanistica nasce sulla spinta di esigenze pratiche e si sviluppa secondo una prassi eterogenea e non codificata che sfuggiva ad ogni tentativo di inquadramento sistematico. Gli accordi fra privati lottizzanti e comuni divennero sempre più frequenti nel periodo fra la fine degli anni '50 e l'inizio degli anni '60. T. GALLETTO, *Le convenzioni urbanistiche*, in *Digesto civ.*, vol. IV, Utet, Torino, 1989, Nuova giur. civ. commentata, 1989, II, 117.

<sup>2</sup> Monsignor De Mérode, era un membro del clero e una persona molto influente all'interno dell'amministrazione pontificia. Si occupò dell'espansione di Roma sotto il governo dello Stato Pontificio procurando le aree libere agli impresari privati dell'epoca e provvedendone alla protezione ecclesiastica.

<sup>3</sup> L'alluvione verrà trattata più avanti.

<sup>4</sup> L'edificazione della Villa verrà trattata con il Piano Regolatore del 1883.

finalizzate solo all'attraversamento della città, non a creare una diversa organizzazione dell'intero sistema stradale urbano.

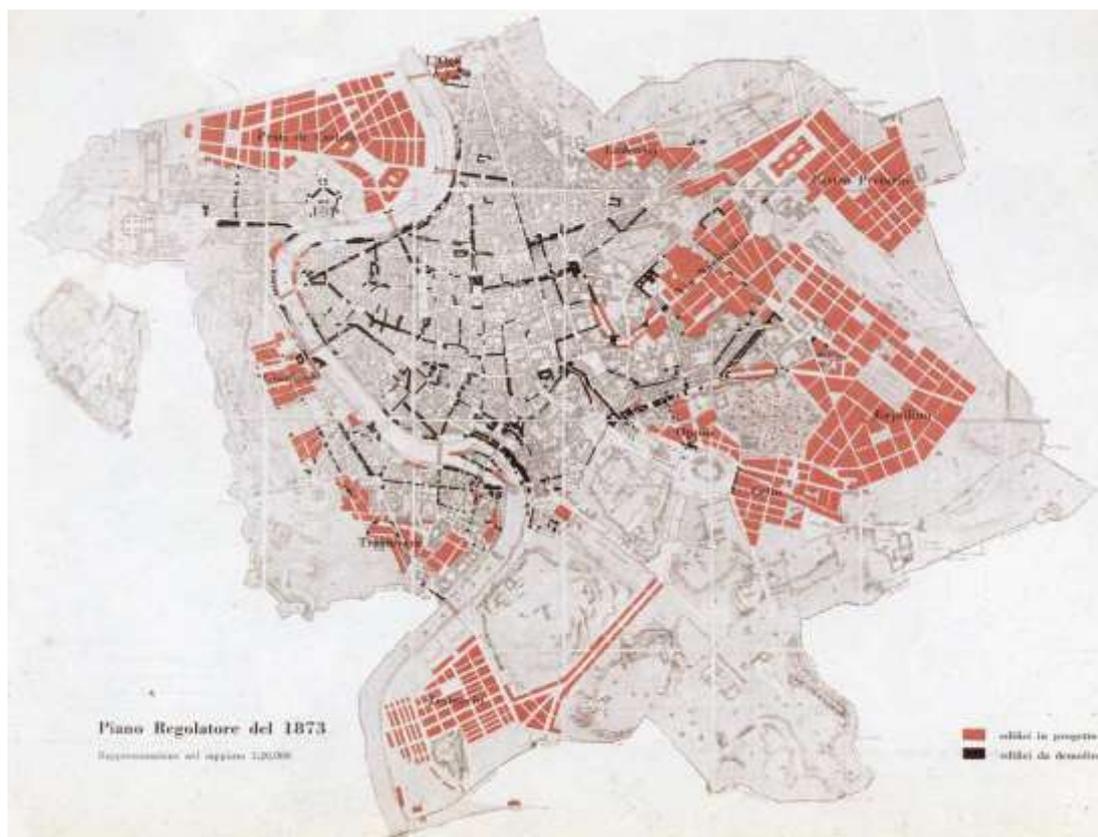


Figura 2 -piano regolatore 1873. Fonte: Cartoteca Dipartimento PDTA - Sapienza

Per quanto riguarda la sua attuazione, Pianciani introdusse l'esproprio per pubblica utilità, permesso grazie l'estensione della legge di Napoli del 1865. Il sindaco iniziò ad attuare la politica della demanializzazione nella zona dell'Esquilino. La procedura era semplice, il Comune espropriava le aree da edificare, le attrezzava con le opere di urbanizzazione primaria (strade e impianto fognario) e dopo le rivendeva alle imprese costruttrici. Questo meccanismo fu lodevole nell'intento di Pianciani, che era quello di impedire il solo guadagno del privato, ma sarà proprio questa politica a far cadere l'amministrazione e il piano stesso.

Per dieci anni Roma rimase senza un documento ufficiale che ne governasse la propria espansione e il piano di Viviani, seppur privo di approvazione ufficiale, costituì una guida alle realizzazioni dei nuovi quartieri e delle opere pubbliche<sup>5</sup>.

I lavori per costruire la Roma moderna andarono avanti tramite gli accordi le convenzioni stabilite precedentemente, che avviarono l'espansione edilizia a macchia d'olio e il processo denominato "piemontesizzazione". Con questo termine gli



Figura 3 – Nella prima immagine a sinistra possiamo notare il tessuto urbano di Torino, tra la stazione principale Porta Nuova e piazza Castello, nell'immagine accanto il tessuto urbano di Roma nel quartiere Esquilino, tra la stazione termini e il Colosseo.

emergenti quartieri si distingueranno da altre parti di Roma per l'impianto viario caratterizzato da lunghi e ampi rettili, da piazze in stile ottocentesco, dalle tipologie edilizie e soprattutto dall'introduzione dei portici. Saranno nei quartieri come l'Esquilino, Castro Pretorio e l'ormai edificata Prati di Castello in cui troveremo l'architettura e la struttura urbana tradizionale piemontese (fig.3).

---

<sup>5</sup> D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale\\_Scheda\\_5.htm](http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale_Scheda_5.htm), [01/12/2017]

Un altro evento importante che cambiò notevolmente la forma urbana di Roma fu la disastrosa alluvione del 1870 (fig.4). A pochi mesi dall'Unità d'Italia quasi tutta Roma fu inondata dal Tevere provocando danni socio economici rilevanti, conseguentemente le autorità civili presero la decisione di arginare il corso d' acqua.

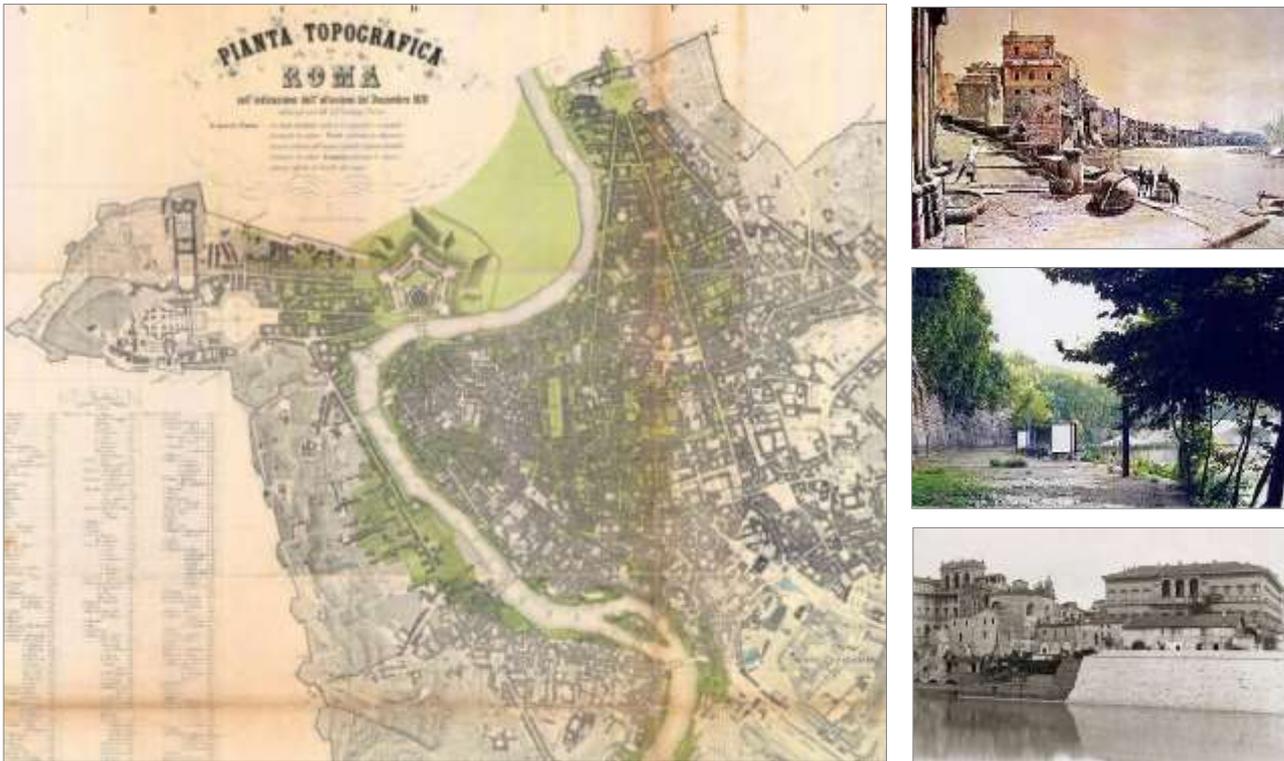


Figura 4 – Carta topografica dell'alluvione del 1870. La prima immagine a destra rappresenta il porto di Ripetta agli inizi dell'800, disegnato da E.R. Franz, la foto n2 la stessa area oggi, dopo la costruzione dei muraglioni, la foto n3 è stata scattata agli inizi del 900 e rappresenta il momento di costruzione dei muraglioni.

Fonte fotografica: <http://roma.andreapollett.com/S1/roma-c4i.html>

Fonte cartografica: <https://www.romaierioggi.it/pianta-di-roma-zone-alluionate-dicembre-1870/>

Il Re Vittorio Emanuele II approvò il progetto di Raffaele Canevari il quale prevedeva la costruzione di muraglioni alti abbastanza da contenere una piena maggiore di quella avvenuta (18,45 m a Ripetta), che avrebbero racchiuso un alveo largo 100 metri e che avrebbero ospitato gli attuali Lungotevere. La loro costruzione, che iniziò dal 1877 per finire nel 1926, distrusse le caratteristiche anse del Tevere, annullando definitivamente il rapporto che gli abitanti avevano instaurato da secoli con il fiume.

Nel decennio successivo l'amministrazione adottò nel 1882 il nuovo Piano regolatore, diventando legge nel 1883. L'autore è sempre l'ing. Viviani e il piano

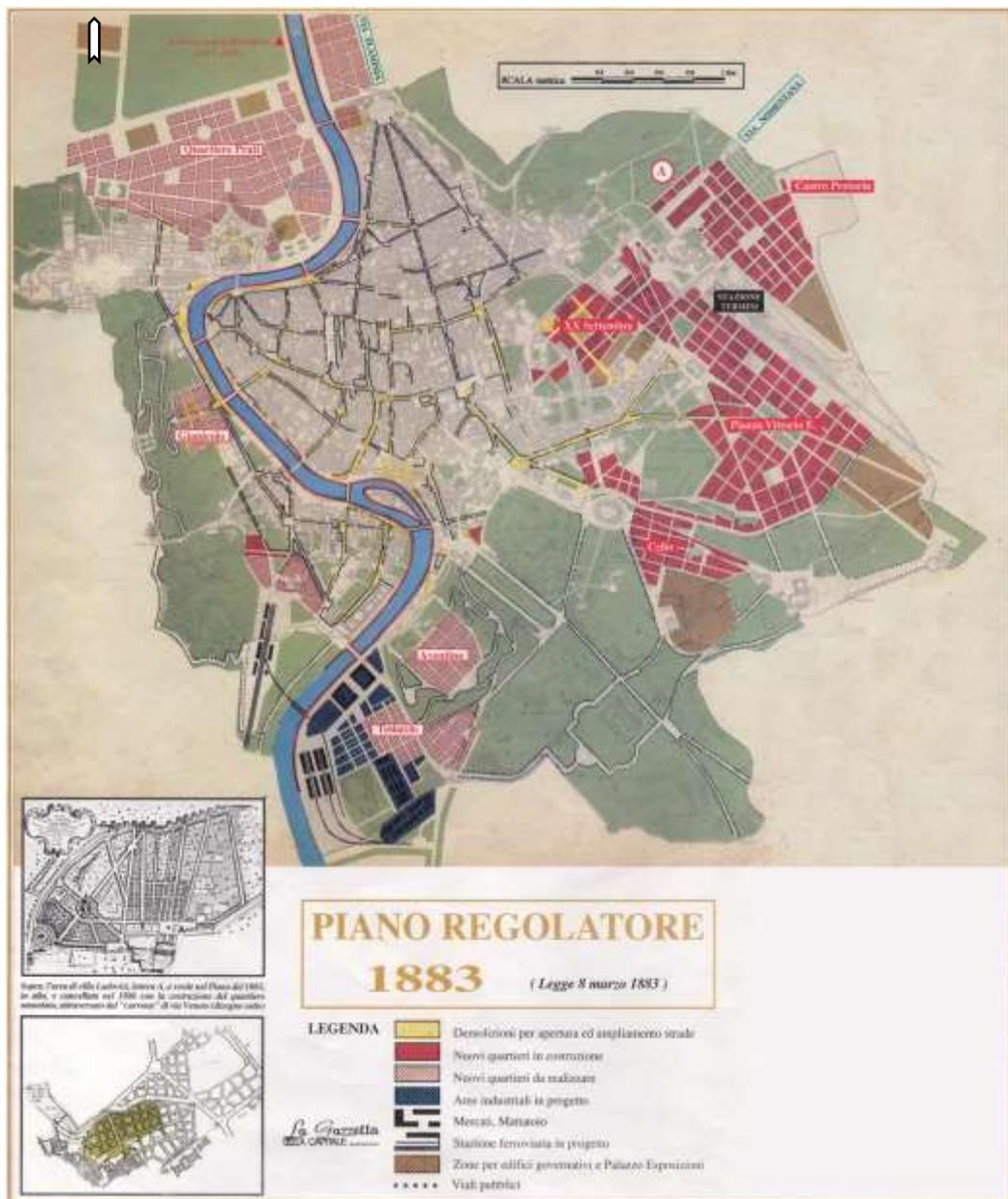


Figura 5 – Piano regolatore del 1883

Fonte cartografica: [http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale\\_Scheda\\_7.htm](http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale_Scheda_7.htm)

approvato riporta le previsioni per lo stesso territorio di quello precedente (circa 1.500 ha) per un incremento demografico di 150.000, come di poco superiori saranno le previsioni relative al territorio di nuova urbanizzazione<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale\\_Scheda\\_6.htm](http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale_Scheda_6.htm), [01/12/2017]

Gli interventi previsti nelle aree già edificate saranno di completamento e/o di ampliamento, mentre le aree destinate a nuove edificazioni, sparse per la città non più orientate ad est, avvieranno il processo di espansione verso nord, oltre Piazza del Popolo sulla via Flaminia, sul versante occidentale includendo Prati di Castello, il Gianicolo e il Testaccio. Nella parte meridionale della città, sempre sul versante orientale, anche Testaccio e l'Aventino saranno interessati a nuove edificazioni. Il primo a carattere industriale, mentre il secondo sarà riservato per le residenze della nuova borghesia. Per quanto riguarda i trasporti il piano introdurrà una seconda stazione ferroviaria nel quartiere di Trastevere il quale non era ancora allacciato con il tessuto orientale di Roma.

L'organizzazione viaria del piano tenta di rifarsi alle opere di sventramento parigine, ma con fini totalmente differenti. L'amministrazione, l'unica che aveva voce in capitolo riguardo le demolizioni, non tentò di porsi uno studio sull'assetto organizzativo stradale posto alla base delle operazioni, nella maggior parte dei casi l'infrastruttura stradale veniva costruita per congiungere, in modo generico, la parte vecchia con quella nuova della città, ritenendo opportuno collegare arterie stradali con funzioni e carico di traffico differenti, generando così una circolazione non fluida. È con questo piano che si creerà un impianto stradario non conforme con la morfologia del territorio di Roma, realizzando importanti vie di comunicazioni come il Traforo Umberto I (che passa sotto al Quirinale e costruito nel 1902), via



Figura 6 – Confronto tra lo stralcio della Carta Topografica di Roma 1870 (1), dove si nota la villa Ludovisi ancora integra, con la carta della Sistemazione Ferroviaria della Città di Roma 1888 (2), due anni dopo la lottizzazione della Villa Ludovisi. Altri elementi importanti segnalati sull'immagine 2 sono i due assi viari costruiti: via del Tritone (A) e il Traforo Umberto I (B). Fonte cartografica: <https://www.romaieroggi.it/category/mappe/>

del Tritone, Corso Vittorio Emanuele e via Cavour. Inoltre con le demolizioni alcune aree iniziarono ad avere una posizione strategica, servite appunto da vie di comunicazioni privilegiate, un esempio da ricordare è la Villa Ludovisi (fig.6) che cambiò radicalmente aspetto con l'apertura di via del Tritone.

Nel 1886 il principe Ludovisi firmò la convenzione con il Comune, la quale diede il via alla lottizzazione della villa, facilitata anche dalla costruzione dell'importante via Veneto, diventando così uno dei nuovi quartieri residenziali.

Successivamente diversi provvedimenti presi sia dallo Stato che dall'amministrazione comunale portano molte attenzioni da parte degli investitori privati a finanziare la crescita della Capitale. Inizia così la "febbre edilizia" che negli

anni seguenti all'approvazione del piano vedrà l'apertura di numerosissimi cantieri e la produzione di oltre 15-20.000 vani l'anno.

Tra il 1881 e il 1891 a Roma si costruiranno 119.200 nuovi vani a fronte di un aumento di 110.989 nuovi abitanti residenti<sup>7</sup>. L'incremento di tale attività verso la fine del 1880 subirà una drastica caduta, si passò dalla febbre edilizia a un periodo di forte crisi, dovuta soprattutto dall'abbassamento dei capitali.

## **1.2 L'approccio urbanistico del 900 e la pianificazione urbanistica del regime fascista**

Con l'inizio del nuovo secolo all'interno della città iniziarono a funzionare i primi servizi pubblici, si iniziò a respirare un'aria di ripresa economica e politica che portò la città al livello medio delle altre città del Regno. Le novità introdotte dal nuovo governo Giolitti furono le leggi n.320 8 luglio del 1904 e n.502 11 luglio 1907, destinate entrambe per Roma. La prima si occupava di riorganizzare la difficile situazione finanziaria del Comune, mentre la seconda prevedeva l'incremento dall'1% al 3% di tassazione sul valore dichiarato dai proprietari riguardo le proprie aree fabbricabili. In questo modo all'area veniva attribuito il valore che lo stesso proprietario denunciava: tale valore serviva contemporaneamente per determinare le tasse e l'indennità per l'eventuale esproprio<sup>8</sup>.

Un altro elemento urbanisticamente importante introdotto dalla legge del 1907 riguardò le aree fabbricabili, le quali venivano determinate tali esclusivamente dal Piano Regolatore. Queste due leggi formeranno la base per il terzo piano regolatore di Roma e il non ripetersi degli errori precedentemente accaduti.

L'intento statale e amministrativo era quello di guidare in modo più oculato l'espansione visto il fallimento dei 25 anni di vigenza del Piano precedente. Come è stato detto, sarà sempre tramite la convenzione urbanistica, contratto che mette d'accordo il privato con l'amministrazione, che si genereranno i nuovi quartieri. Nella maggior parte dei casi si trattava di convenzioni fuori piano e che il Consiglio comunale approva inserendole nel Piano come varianti<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale\\_Scheda\\_7.htm](http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale_Scheda_7.htm), [03/12/2017]

<sup>8</sup> I. INSOLERA pag. 81. Da precisare che anche nella prima legge vi è la tassazione sulle aree, attestandosi all'1%.

<sup>9</sup> D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale\\_Scheda\\_8.htm](http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale_Scheda_8.htm), [03/12/2017]

Sarà la nuova amministrazione comunale, guidata dal sindaco Ernesto Nathan, che cercherà di scardinare il monopolio dei terreni in mano alle società private, avendo più controllo su di essi tramite le novità introdotte dalle leggi Giolitti. Inoltre adottò la politica delle municipalizzazioni sui servizi pubblici, anch'essi governati da privati. Nel 1909 Nathan approvò il nuovo piano regolatore di Roma, il quale fu redatto da

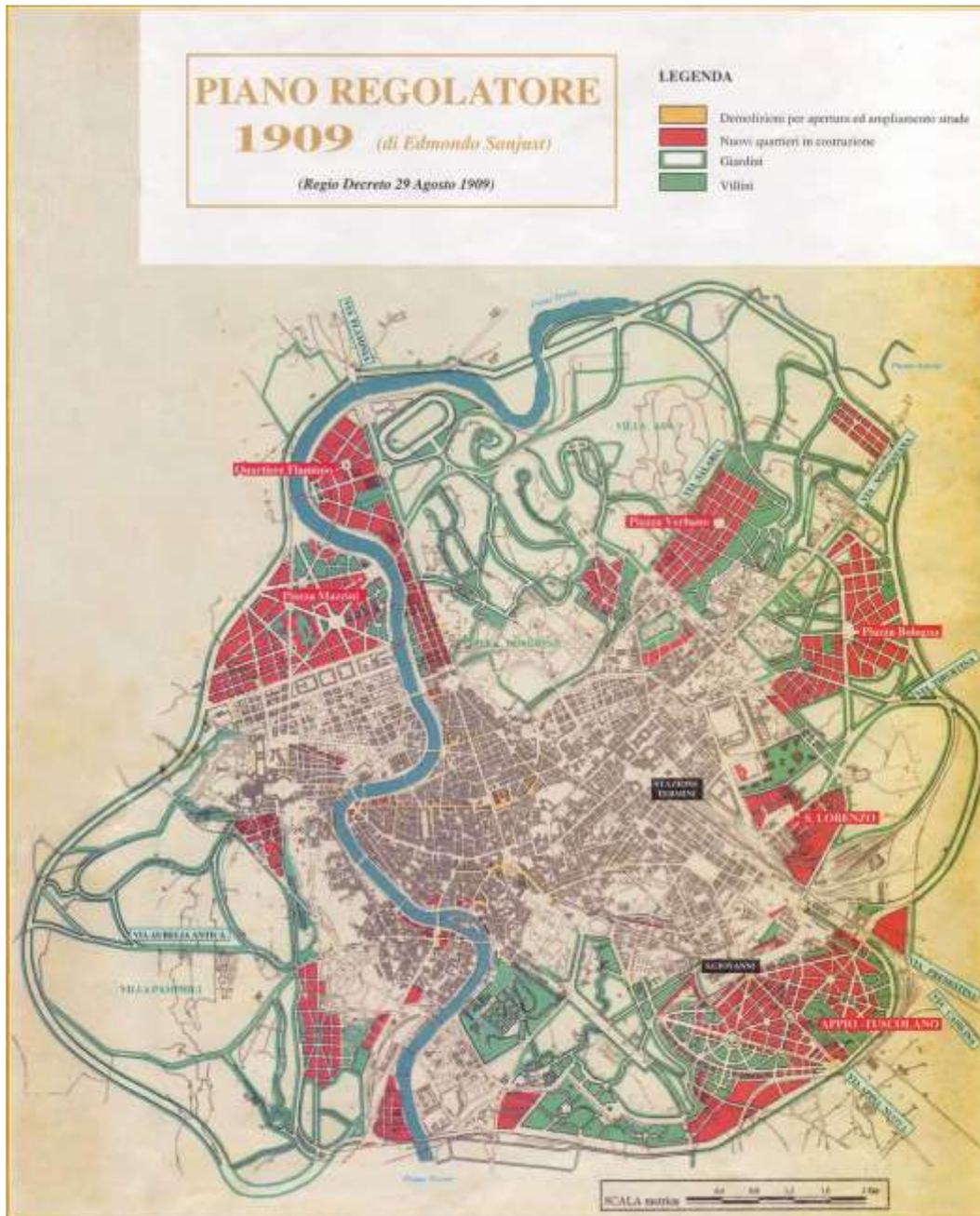


Figura 7 – Piano regolatore di E. Sanjust del 1883.

Fonte cartografica: [http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale\\_Scheda\\_8.htm](http://www.cittasostenibili.it/industriale/industriale_Scheda_8.htm)

un tecnico esterno le vicende capitoline, Edmondo Sanjust di Teulada<sup>10</sup>. Rimarrà uno dei piani più innovativi che Roma abbia mai avuto (fig. 7)

Le novità introdotte furono le tipologie edilizie e l'organizzazione della circolazione viaria.

A differenza dei piani precedenti si cercò di ridurre al minimo la necessità di attraversare il centro storico, interpretato come la "parte elegante" della città. Per la viabilità interna si mantennero solo alcune demolizioni precedentemente previste per garantire i collegamenti est-ovest tra il quartiere Ludovisi e il nuovo quartiere Mazzini, e tra piazza Venezia e Porta Maggiore (in giallo nella fig.7).

L'elemento di grande innovazione fu l'infrastruttura di collegamento costituita dal grande viale di circonvallazione, largo 60 m e lungo 25 km. Un sistema viario che tende a portare all'esterno il traffico di collegamento tra le parti della città nuova a servizio anche delle due grandi aree verdi (si possono notare le aree contornate in verde nella figura precedente) che entrano a far parte dell'intero organismo urbano. Inoltre l'arteria rappresentava un limite figurativo in cui racchiudere al proprio interno la struttura urbana.

L'espansione del piano non aveva un'unica direzione, esso tentava di omogenizzare il disegno urbano lasciato incompleto dall'amministrazione precedente. Secondo Sanjust, il disegno della città era una successione di quartieri e per far sì che essa abbia un corretto funzionamento bisognava darle anche un giusto dimensionamento.

L'incremento previsto al 1934, anno in cui sarebbe scaduto il piano, era di 500.000 unità, il doppio della popolazione residente. Questo perché il piano vuole contenere la densità abitativa e per la prima volta vennero introdotte le tipologie edilizie, cercando di evitare il susseguirsi di quartieri densamente abitati. Queste si distinguevano in "fabbricati", "villini" e "giardini"<sup>11</sup>, le quali erano disciplinate dal regolamento generale edilizio e dal regolamento speciale edilizio del 1912. In tali

---

<sup>10</sup> Edmondo Sanjust di Teulada (1858-1936) è stato un ingegnere e politico italiano. Ricoprì la carica di Presidente della seconda Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, fu eletto deputato e senatore. Al senato intervenne quando fu portato a discussione il quarto piano regolatore del 1931.

<sup>11</sup> Come ricorda Insolera "per i "fabbricati" l'altezza massima era fissata a 24m, i "villini" dovevano essere di soli due piani oltre il piano terreno e circondati da giardino; i "giardini" possono essere costruiti solo per 1/20 della loro area e costruzione di lusso". Si vedrà negli anni di intensa attività edilizia le tipologie subiranno delle modifiche sostanziali, i fabbricati passarono a 28 m di altezza nel 1914 per arrivare a 30m nel 1923, mentre i villini verranno ben presto sostituiti dalla tipologia edilizia tipica romana, la palazzina. I. INSOLERA, *Roma moderna*, Torino, Einaudi, 1962, ed.1993, pag. 91

documenti venivano fornite anche le linee guida per il rapporto tra la tipologia edilizia e la larghezza stradale.

Un altro avvenimento importante che contribuì a modificare la forma urbana della città fu l'esposizione di Roma.

Nell'anno del cinquantenario dall'Unità di Italia (1911) si organizzò l'evento e furono realizzate numerose infrastrutture, fra le quali il ponte Risorgimento<sup>12</sup>, i padiglioni che



Figura 8

ospitavano la sezione artistica nelle aree dell'odierna Valle Giulia, e quelli della sezione etnografica nell'ex Piazza d'Armi<sup>13</sup>.

L'esposizione fu il momento favorevole per iniziare l'urbanizzazione di quest'ultima area, ma prima che si completi dovremo aspettare altri quattro anni.

Se da una parte l'amministrazione tentava di sabotare gli interessi dei privati, questi fecero forza alleandosi in delle associazioni per far cadere sia il piano che l'amministrazione stessa. Sfruttarono gli eventi storici come l'inizio della Prima Guerra Mondiale, in cui le forze governative vennero meno, e Roma si trovò di nuovo amministrata da alleanze politiche il cui obiettivo era favorire maggiormente gli interessi dei privati che collettivi.

Uno dei primi compiti che la nuova amministrazione prese durante gli anni bellici fu la revisione del piano regolatore. Principalmente le serviva un pretesto per

---

<sup>12</sup> I lavori per il ponte Risorgimento iniziarono nel 1909 e si conclusero con l'inaugurazione dell'Esposizione del 1911. Fu la prima opera di ingegneria civile in cemento armato in Italia, venne costruito dall'impresa Porqueddu di Torino, l'unica che aveva il brevetto del costruttore francese Hennebique.

<sup>13</sup> Piazza d'Armi, all'interno di una città, rappresentava un'area riservata alle esercitazioni e parate militari. A Roma si trovava tra i quartieri Prati e Mazzini, questo perché con il P.R. del 1885 venne trasferita la funzione militare da Castro Pretorio nell'area oltre il Tevere e vicino a Castel Sant'Angelo, militarizzando l'area. Oltre ad avere la funzione appena citata, rappresentava una delle poche aree aperte e verdi prima dell'urbanizzazione dei quartieri. Con la legge del 1908 l'area delimitata dagli attuali viale delle Milizie, viale Angelico e viale Carso venne ceduta dallo Stato al Comune di Roma per la realizzazione di nuovi edifici residenziali, con il trasferimento della Piazza d'Armi lungo via Flaminia.

renderlo invalidante e si ritenne opportuno indurre una commissione per la revisione del piano riguardante l'area centrale della città. Parteciparono tecnici e politici, ma la persona che ebbe un ruolo rilevante fu Gustavo Giovannoni. Il piano del 1909 forniva una serie di demolizioni sugli assi viari principali, in contrapposizione, Giovannoni propose la sua teoria del diradamento cercando di risolvere problemi igienici e di circolazione assieme alla componente sociale, senza allontanarla dal centro. Secondo Giovannoni bisognava restaurare in modo capillare, senza rompere il rapporto con il passato.

Il diradamento forniva la soluzione meno drastica rispetto i famosi sventramenti di Hausmann, apportando aria, luce e salubrità nei quartieri rinascimentali. Con questi motivi l'amministrazione non ebbe un pretesto valido per far decadere il disegno di Sanjust, anche se era contraria al piano del 1909, si continuò lo stesso l'edificazione della città sorvolando gli indirizzi del documento.

La tipologia dei villini, introdotta con lo scopo di dimensionare le aree in modo omogeneo, venne sostituita dalla palazzina, più incisiva sul territorio, sia per il carico di persone che insedierà e si perché sarà l'elemento che caratterizzerà per i 2/3 l'espansione romana, soprattutto nel secondo dopo guerra. La modifica prevedeva l'aumento di altezza del fabbricato arrivando a 19 m più l'attico e riducendo fino a 6 m<sup>2</sup> l'area destinata a verde privato, scomparendo sul fronte strada.

In questo periodo Roma prende forma, non soltanto grazie l'azione pubblica e l'alleanza con gli impresari edili, ma anche grazie a un'altra categoria di privati. Da questo momento in avanti si farà sempre più evidente come le classi sociali povere contribuiranno alla formazione della Roma moderna sotto forma di autoproduzione dello spazio.

Già dalla fine dell'Ottocento si iniziarono a vedere i primi baraccamenti, ovvero abitazioni di fortuna costruite dagli "sfollati" e sorte nelle vicinanze di un elemento attrattivo, come una posizione strategica piuttosto che un agglomerato di abitazioni. Con i primi due piani l'amministrazione tentò di risolvere la questione introducendo nelle previsioni di piano Testaccio, un quartiere che avesse un carattere industriale e una parte residenziale per gli operai.

Tale provvedimento non risolse la questione dei "*baraccati*" che regolarmente l'amministrazione cercò di occuparsene allontanandoli e non eliminando l'insorgere del problema. La mancanza di politiche da parte dell'amministrazione, portò sempre alla costruzione insediamenti informali da parte della classe sociale meno abbiente, ma una parte di questa iniziò a organizzarsi in associazioni avviando la costruzione

di quartieri operai come San Lorenzo, area compresa tra le stazioni Termini e Tiburtina. La situazione iniziò a cambiare quando furono istituiti degli enti statali finalizzati alla costruzione di quartieri di edilizia sovvenzionata. Enti come l'*Istituto case popolari* (1903), *Unione edilizia nazionale* (1909), che poi sarà soppressa, e infine *Istituto nazionale case impiegati dello Stato* (INCIS), attivo nel ventennio fascista, sostituirono l'azione dell'amministrazione comunale laddove questa non riusciva a risolvere la sistemazione dei baraccati<sup>14</sup>.

Nel 1907 l'ICP concluse il quartiere Testaccio e iniziò un nuovo quartiere popolare, San Saba, vicinissimo al primo e racchiuso tra le Mura Aureliane e Porta San Paolo, ma anch'esso lontano dalla città consolidata (fig.9). L'idea di progetto dell'Istituto fu quello di costruire un quartiere che non fosse solo popolare, ma che avesse i comfort minimi di una casa borghese, ad un prezzo ragionevole<sup>15</sup>. L'Istituto godeva di ottimi finanziamenti visto le leggi



Figura 9 – Un dettaglio del piano del 1909. L'area in rosso rappresenta il quartiere San Saba edificato dall'ICP.

emergenti, ma il problema non era costruire San Saba, erano i quartieri incompleti e privi di servizi ereditati dai vari sforzi precedenti nei quali dovette intervenire per garantire un livello abitativo dignitoso.

I successivi quartieri realizzati dalla collaborazione dell'Istituto case popolari con l'Unione edilizia nazionale furono Monte Sacro e Garbatella, su progetto di Giovannoni e Piacentini.

A partire dal 1920 iniziarono i lavori per entrambi i quartieri. Le aree si trovavano geograficamente opposte tra loro e lontane dalla città. La prima si innestava su via Nomentana, verso nord est, la seconda si trovava a sud ovest, molto dopo il quartiere San Saba.

Il progetto di Giovannoni per Monte Sacro si rifà alle esperienze inglesi delle città giardino, caratteristica per cui si tende a chiudere e isolare un complesso edilizio all'interno di una città.

<sup>14</sup> I. INSOLERA, *Roma moderna*, Torino, Einaudi, 1962, ed.1993, pag.108

<sup>15</sup> I. INSOLERA, *Roma moderna*, Torino, Einaudi, 1962, ed.1993, pag. 83. San Saba sarà un esempio di architettura popolare meglio riuscita nella storia dell'urbanistica romana. La qualità architettonica e urbanistica del quartiere, in aggiunta popolare, non ebbe precedenti, si crearono degli alloggi confortevoli,

Il quartiere doveva essere una “*garden city*” per il ceto medio, con villini e giardini come tipologie edilizie e servizi al proprio interno. Divenne, con molta facilità, un polo attrattore per l’espansione nord di Roma grazie ad altri interventi limitrofi. L’Istituto costruì nelle vicinanze, per volere di Mussolini, le borgate di Val Melaina e Tufello, successivamente, intorno agli anni ’50, con la grande espansione edilizia e la costruzione del Grande Raccordo Anulare l’immagine di una piccola città giardino sarà sostituita da un quartiere di palazzine<sup>16</sup>.

Analoga è la sorte della Garbatella, anche questa una *garden city* ma per la classe popolare. L’idea iniziale era quella di creare una borgata di casette modello con orti adatti ad artigiani e operai, mentre le case vicine alla zona industriale erano destinate agli addetti all’industria e all’attività portuale, per un totale di 40 palazzine con 190 alloggi<sup>17</sup>. Si iniziò a costruire con la tipologia edilizia delle “*case rapide*”, le quali dovevano ospitare la popolazione proveniente dai baraccamenti. Erano case qualitativamente scadenti rispetto a quelle di San Saba, ormai la logica di costruzione dell’Istituto case popolari cercava di garantire soltanto un’abitazione e non più un livello di vita qualitativamente migliore.

Con l’avvio dei lavori anche Garbatella si trasformò in un polo attrattore per le espansioni edilizie. Le nuove lottizzazioni, lontane dal centro abitato, attirarono inevitabilmente altre espansioni che colmarono la distanza che intercorreva tra le aree urbanizzate, questo processo di congiungimento verrà denominato “*saldamento*”, e sarà un altro fenomeno che contribuirà alla formazione di Roma attuale.

Il terzo ente l’Incis ebbe un approccio diverso, venne incaricato per costruire un quartiere per gli operai statali a piazza Verbano, l’unica lottizzazione all’interno del confine di piano del 1909, ma soprattutto non lontano quanto lo erano Monte Sacro e Garbatella. Il progetto fu disegnato dall’ing. Barbieri ed era destinato a 10.000 persone, fu l’unico a seguire gli indirizzi del piano regolatore. Le case corrispondevano alle tipologie edilizie indicate da Sanjust e all’interno di esse vi era spazio anche per i cortili, mentre i viali ritrovarono salubrità grazie all’alberature e infine i servizi collettivi vennero completati subito<sup>18</sup>.

Cosa ha funzionato in questo ultimo esempio? Sicuramente l’indirizzo di piano ha fornito un’ottima base sia per la struttura del quartiere e sia per l’allaccio con le aree

---

<sup>16</sup> ROSSI, Piero Ostilio. *Roma, Guida all’architettura moderna, 1909-2011*, Roma, Editori Laterza, 2012.

<sup>17</sup> ArchiDiAP, *Quartiere della Garbatella*. Gustavo Giovannoni e Marcello Piacentini. 9 ott. 2017  
<http://www.archidiap.com/opera/quartiere-della-garbatella/>

<sup>18</sup> I. INSOLERA, *Roma moderna*, Torino, Einaudi, 1962, ed.1993, pag.109-111.

attigue, mentre negli altri due esempi, i quali oltre a essere fuori i confini del piano regolatore, non erano neanche previsti da esso, la distanza dal centro abitato ha accelerato l'espansione nelle aree limitrofe e sulle vie principali che le collegavano con il resto della città.

L'amministrazione, nonostante la riuscita di piazza Verano, era intenzionata a far cadere il piano e nel 1923 riunì una nuova commissione "per lo studio della riforma del piano regolatore di Roma". Nella commissione parteciparono molte autorità e professionisti, figure come Piacentini e Giovannoni, i quali avevano dei compiti molto precisi, non dovevano apportare una semplice modifica al piano, ma dovevano stilare un documento che lo potesse sostituire. I lavori commissariali finirono nel 1925-26, dando vita alla "Variante generale", la quale non diventò mai legge, ma un documento ufficioso e autorevole, che annullò il piano vigente e contribuì il dilagare a macchia d'olio dell'espansione edilizia. Il fine della variante era proprio quello di edificare le aree lasciate libere dal piano precedente e di applicare gli sventramenti ove possibile, la teoria del diradamento di Giovannoni e lo spostamento del centro verso la stazione Termini ad est di Piacentini, per salvare il centro storico, non vennero prese in considerazione<sup>19</sup>.

Nell'attesa del nuovo piano, in un contesto di dittatura ormai affermata, Mussolini imporrà la sua "ideologia della romanità", prevedendo l'eliminazione di ciò che si era realizzato "nei secoli della decadenza"<sup>20</sup>. Per realizzare la Capitale del Fascismo avviò il piano di risanamento, ovvero la demolizione integrale di aree composte in grandissima parte da case malandate, in condizioni igieniche pessime e quasi tutte nelle zone storiche e all'interno della città.

Dal 1924 fino ai successivi quindici anni, quartieri e strade verranno demoliti dal piccone risanatore per far luce ai monumenti imperiali di Roma con conseguenze disastrose non solo a livello urbanistico, ma anche sociale. La decisione di disseminare nella Campagna romana la popolazione che prima risiedeva nei rioni centrali, tramite le costruzioni delle *borgate ufficiali*, attirò una serie di disordinate lottizzazioni urbanistiche nell'ultimo dopoguerra, generando ulteriori problemi che affronteremo nel secondo capitolo.

---

<sup>19</sup> I. INSOLERA, *Roma moderna*, Torino, Einaudi, 1962, ed.1993, pag.116.

<sup>20</sup> L. CARAVAGGI, *Corso di Analisi della città e del territorio*,  
[https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/02/facoltacc80-architettura-prof-ssa-licina-caravaggi-dispensa\\_5\\_i-piani-di-roma.pdf](https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/02/facoltacc80-architettura-prof-ssa-licina-caravaggi-dispensa_5_i-piani-di-roma.pdf), [04/12/2017]

Nel frattempo la discussione sul nuovo piano regolatore di Roma vide opposti due gruppi di urbanisti: il *GUR- Gruppo urbanisti romani*, con Piccinato, Nicolosi e Piacentini, e un gruppo di impostazione accademica di cui erano importanti esponenti Del Debbio, Fasolo ed Aschieri. Il GUR propose un piano che spostasse il centro direzionale verso est, i secondi sventravano pesantemente il centro storico barocco per farne un doppio asse cardo-decumano riprendendo lo stile delle colonie militari di Roma<sup>21</sup>.

Il quarto piano regolatore di Roma venne presentato a Mussolini nel 1930 e le idee dei due gruppi tecnici vennero escluse, anche se sulla carta il piano sembrerà tendere verso un'espansione ad est, vedremo che non sarà così. Un anno dopo divenne ufficialmente legge e uno dei punti principali su cui puntava il piano era utilizzazione massima dei suoli.

Il Piano applicava i propri indirizzi su un territorio di circa 14.500 ha ed era dimensionato per un aumento di popolazione di circa 1 milione di abitanti, il doppio rispetto al 1931 che orientativamente erano sui 940.000 abitanti. Per rispondere ad un incremento di questa entità il Piano prevedeva di urbanizzare ed edificare terreni per circa 4.000 ha con una densità territoriale media di circa 250 ab/ha. Riprese alcuni punti proposti nel 1909 da Sanjust come la grande circonvallazione che servisse a delimitare soltanto l'edificato invece che alleggerire il traffico interno alla città.

La crescita espansiva avveniva in tutte le aree lasciate libere dal piano precedente, riprendendo il filone della Variante generale, come ne riprendeva gli sventramenti per far luce e sazio alle monumentalità romane. L'utilizzo massimo dei suoli prevedeva l'impiego di tipologie come gli intensivi e le palazzine, previste per la maggior parte del territorio, mentre saranno affiancate da tre nuove tipologie (villini, ville e case a schiera) destinate soprattutto a residenze per i redditi alti, localizzate essenzialmente nei territori occidentali tra le vecchie Mura Aureliane e la nuova circonvallazione (nella figura in verde).

L'idea di Piacentini verrà sostituita dalla riorganizzazione ferroviaria, ma il progetto per le sue difficoltà ed alti costi fu stralciato dal Piano all'atto dell'approvazione, e mai realizzato<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> L. CARAVAGGI, *Corso di Analisi della città e del territorio*, [https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/02/facoltacc80-architettura-prof-ssa-licina-caravaggi-dispensa\\_5\\_i-piani-di-roma.pdf](https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/02/facoltacc80-architettura-prof-ssa-licina-caravaggi-dispensa_5_i-piani-di-roma.pdf), [04/12/2017]

<sup>22</sup> D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/urbana/urbana\\_Scheda\\_12.htm](http://www.cittasostenibili.it/urbana/urbana_Scheda_12.htm), [04/12/2017]



Tra il 1930 e 1937 vedremo sorgere: nel quadrante nord-ovest *Primavalle*, verso nord-est *Val Melaina* e *Tufello* vicino Montesacro, ad est sulla direttrice di via Tiburtina sorgeranno *San Basilio*, *Pietralata*, *Tiburtino III*, mentre sulla direttrice di via Prenestina vedremo la borgata *Prenestina*, *Gordiani*, *Quarticcio*, nel quadrante sud *Tor Marancia* e *Acilia*.

Oltre agli eventi citati, prima della seconda guerra mondiale, Mussolini propose di realizzare un'esposizione universale per il ventesimo anniversario della marcia su Roma nel 1942. Era un'ulteriore occasione per dimostrare come l'urbanistica e architettura razionale avrebbero creato un quartiere moderno, ma allo stesso tempo monumentale. Si perché questa, una volta finito l'evento, non doveva essere rimosso come accadeva con tutte le esposizioni, ma l'E42 doveva diventare un nuovo quartiere dal carattere stabile, "*cuore di un grande futuro quartiere cittadino*"<sup>23</sup>.

Mussolini fece delle valutazioni riguardo alcune aree, ma quella che scelse per l'edificazione dell'evento si trovava nel quadrante opposto le previsioni di piano, scelse così un'area di 436 ettari alle Tre Fontane, verso sud ovest lungo la direttrice del mare, completamente esterna al perimetro del PR del 1931. (mappa)

Per far sì che l'E42 si potesse realizzare, nel 1936, venne istituito L'Ente Autonomo per l'Esposizione Universale e internazionale con una legge apposita. Agli inizi del 1937 i lavori per l'EUR furono dichiarati di pubblica utilità e venne tracciato il perimetro all'interno del quale un gruppo di architetti, Piccinato, Piacentini, Pagano, Rossi e Vietti, dovranno redigere il piano.

L'E42 nacque fuori dal piano regolatore vigente, tramite dei piani particolareggiati e approvato non dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ma da un'apposita commissione istituita. Purtroppo gli anni della guerra e bloccheranno lavori proprio nel 1942.

Il piano regolatore dunque prevedeva un aggiornamento, quindi il governatorato riprenderà il piano del 1931 deliberando due ampliamenti per ricomprendere le aree tra Roma e l'E42, alcune borgate a nord e per reperire, ad est, aree per i mercati generali e industriali.

Nel 1941 venne nominato un comitato per il Piano regolatore del Ventennale (fig.11).

---

<sup>23</sup> L. CARAVAGGI, *Corso di Analisi della città e del territorio*,  
[https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/02/facoltacc80-architettura-prof-ssa-licina-caravaggi-dispensa\\_5\\_i-piani-di-roma.pdf](https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/02/facoltacc80-architettura-prof-ssa-licina-caravaggi-dispensa_5_i-piani-di-roma.pdf), [04/12/2017]

La nuova Roma di Mussolini avrà la forma di una cometa composta da quattro zone: I – nord e ovest, i colli da Monteverde ai Parioli, destinati ai quartieri signorili; II – il centro, la vecchia Roma; III – verso est e sud, la nuova espansione avviata dai processi descritti precedentemente e dall’inclusione



Figura 11 – Piano Regolatore del Ventennale, 1942.

dell’E42 simbolo dell’epoca fascista; IV – la coda della cometa, dall’Eur fino al mare, principalmente destinata a industrie, aeroporti e abitazioni semi-rurali.<sup>24</sup>

L’asse stradale principale sarà via Cristoforo Colombo, che collegherà la coda della cometa con il centro di Roma, accentuando il carattere monocentrico della città. Verranno realizzate una serie di infrastrutture, da nord a sud, sul versante orientale che si congiungeranno con l’E42, inoltre furono inserite delle strade anulari le quali allacceranno la parte centrale con le nuove aree urbanizzate. Questo documento non diventò mai legge ma influenzerà la futura urbanizzazione dopo la caduta del regime fascista, diventando un *piano ombra*.

### 1.3 Il secondo dopo guerra e il piano del 1962

Il secondo dopo guerra fu più complicato del primo, questa volta non si parlò di vittoria mutilata, l’Italia, oltre ad aver perso la guerra, aveva anche subito gravi attacchi aerei dalle forze Alleate. Queste per far cadere il regime fascista dal 1940 al ’45 bombardarono le principali città italiane colpendo anche la città di Roma. Gli anni

<sup>24</sup> I. INSOLERA, *Roma moderna*, Torino, Einaudi, 1962, ed.1993, pag.171.

post bellici furono gli anni di ricostruzione, non solo sociale, ma si doveva costruire di nuovo una parte della città.

La struttura amministrativa, che nel frattempo era cambiata, riprese in mano gli strumenti urbanistici eliminando quell'impostazione autoritaria che Mussolini aveva conferito ad ogni piano, cercò di affrontare la questione urbana con un approccio diverso rispetto i precedenti esempi.

Nel 1946 l'amministrazione commissionò ad un gruppo di esperti lo studio di un piano delle arterie di rapido scorrimento, i quali sostennero che si doveva superare l'idea di una circonvallazione che limitasse l'edificato e che la città doveva essere lambita tangenzialmente da due arterie una più esterna e l'altra più interna all'edificato, in modo da evitare una nuova muraglia<sup>25</sup>.

È probabile che questo studio volesse preannunciare un cambiamento nella pianificazione non solo urbana ma anche dei trasporti, dato che, dal primo piano regolatore, Roma non ha mai avuto modo di avere una riorganizzazione dell'assetto stradale, se non tramite piani che chiudevano l'edificato all'interno dell'infrastruttura stessa. Ma nello stesso anno, in aperta campagna si iniziarono i lavori per l'infrastruttura più importante di Roma, il Grande Raccordo Anulare.

Un'altra questione che venne discussa da parte della Sezione laziale dell'INU era la realizzazione del nuovo piano regolatore e che dovesse riferirsi all'intero territorio comunale, cioè a 150.670 ha, una estensione dieci volte più grande di quella del piano del 1931 o dei piani delle altre grandi città italiane<sup>26</sup>. Il punto da capire era se questo doveva nascere dalle leggi che avevano generato il piano del '31 oppure affidare il nuovo piano alla legge urbanistica istituita da poco (legge n 1150, 17 agosto 1942). Il consiglio dell'INU e di altri tecnici fu quello di continuare a utilizzare il piano regolatore del '31, varato nel '42, e i suoi relativi piani particolareggiati.

L'amministrazione portò avanti alcuni dei progetti di Mussolini e tra il 1947 e il 1950 furono terminate quattro opere importanti: vennero conclusi i lavori riguardanti via della Conciliazione, fu spostato l'ingresso a Roma ovest, non più dalla via Aurelia,

---

<sup>25</sup> I. INSOLERA, *Roma moderna*, Torino, Einaudi, 1962, ed.1993, pag.179-183. L'INU propose di revisionare il piano del 31 sulla base della legge che lo convalidò, senza far decadere ne piano e legge. Discussione Unione romana ingegneri e architetti al piano regolatore di Roma, Testa, Della Rocca e Marconi sostennero di non far decadere il piano del 31, ma di revisionarlo, l'unico contrario era Ludovico Quaroni.

<sup>26</sup> D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/urbana/urbana\\_Scheda\\_12.htm](http://www.cittasostenibili.it/urbana/urbana_Scheda_12.htm) , [05/12/2017]

ma da un nuovo viale che permetteva l'ingresso a sud del Vaticano, si misero le basi per l'espansione verso ovest e si cercò di riorganizzare la rete ferroviaria tramite la ricostruzione di Termini e nuove stazioni. Era caduto il fascismo, ma non il piano urbanistico e le idee mussoliniane<sup>27</sup>.

Il periodo di inattività edilizia finì nel 1950 grazie all'Anno Santo, questo portò di nuovo in gioco tutte le forze politiche e degli impresari a contendersi la città.

I lavori per il nuovo piano regolatore iniziarono già nel 1953, anno in cui l'amministrazione comunale istituì un Ufficio Speciale per il Nuovo Piano Regolatore (USNPR).

Il nuovo piano, in base a quanto stabilito dal Consiglio Comunale, doveva farsi carico di assicurare migliori condizioni di vita nei complessi residenziali, di non costruire più "borgate", evitare l'espansione a macchia d'olio, ma bensì nuovi quartieri con densità abitativa media moderata, lungo due direttrici di sviluppo: il mare (la coda della cometa), i Colli Albani (via Appia), incrementare le aree verdi e gli impianti sportivi; altro punto importante fu il centro storico il quale si doveva conservare e restaurare, e non più demolire come avveniva in passato; inoltre i piani precedenti avevano accentuato il carattere monocentrico di Roma facendo convergere al centro della città flussi di traffico elevati, per ovviare al problema, uno degli indirizzi del nuovo piano, fu proprio la realizzazione di un servizio collettivo come la linea metropolitana sotterranea. Altro elemento importante era l'attuazione di una zona industriale ad est, tra la Tiburtina e la Prenestina.

Il piano fu redatto da una Comitato di Elaborazione Tecnica più la collaborazione dell'USNPR e nel 1957 era pronto, il quale, oltre le indicazioni del Consiglio Comunale proponeva un disegno infrastrutturale articolato:

- un sistema di tangenti stradali: il primo ad est, "*l'asse attrezzato*", per il decentramento e conservazione del centro storico. Questo doveva collegava Monte Sacro-Eur-mare ed era pensato come spina dorsale delle due direttrici di espansioni decise dal Consiglio, inoltre avrebbe collegato le 4 zone direzionali previste (Pietralata, Centocelle, Eur e lungo la via C.Colombo). Ad ovest invece l'asse si collegava con la via Olimpica doveva avere funzioni secondarie in quanto non era un asse di espansione<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> I. INSOLERA, *Roma moderna*, Torino, Einaudi, 1962, ed.1993, pag.184.

<sup>28</sup>L. CARAVAGGI, *Corso di Analisi della città e del territorio*,

[https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/02/facoltacc80-architettura-prof-ssa-licina-caravaggi-dispensa\\_5\\_i-piani-di-roma.pdf](https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/02/facoltacc80-architettura-prof-ssa-licina-caravaggi-dispensa_5_i-piani-di-roma.pdf), [05/12/2017]

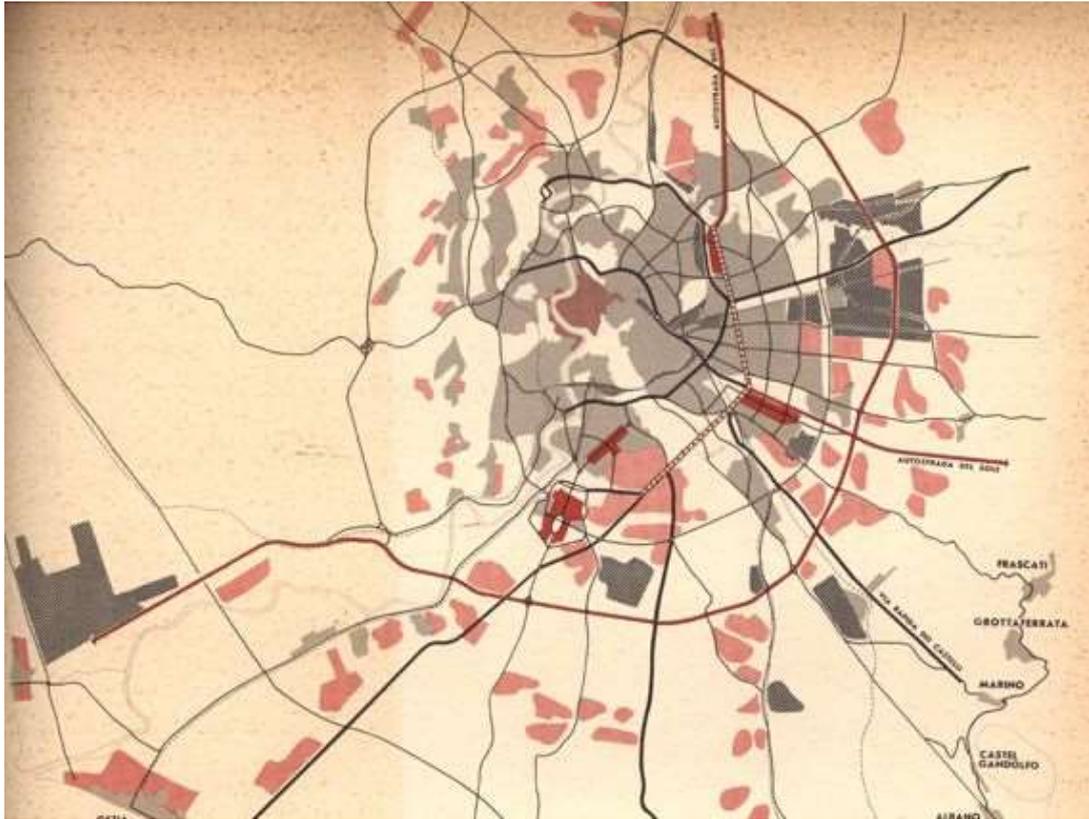
- l'inclusione nel disegno l'infrastruttura GRA per i suoi tratti già realizzati, tra Aurelia e Tiburtina e quello in via di conclusione, Tiburtina - Salaria.

Per diverse vicissitudini questo piano non venne approvato, ma fu stravolto dalla Giunta comunale, in collaborazione dell'USNPR, e nel 1958 il Consiglio ne ricevette un altro di impostazione simile ai progetti del CET e alla Variante generale.

La struttura di questo secondo piano cambierà la funzione dell'asse attrezzato, il quale non sarà più direzionale, ma verrà declassato e messo al pari della via Olimpica, furono rafforzate altre strade andando a creare una sorta di continuità stradale concentrica, queste due scelte enfatizzarono ancor di più la struttura monocentrica della città. Gli unici elementi direzionali furono l'Eur e la direttrice di via Cristoforo Colombo, di conseguenza l'espansione venne dirottata tra l'Eur e il mare, mentre diminuirono quelle previste sul versante orientale.

Questo secondo piano venne approvato dal CC nel 1959, ma ci vorranno altri due anni affinché Roma abbia un piano, nel frattempo il ministero LL PP, una volta ricevuto il documento dal Consiglio, fece una serie di critiche spingendo l'amministrazione a rivedere alcune scelte.

È nel 1962 che il *Progetto Piano* fu reso pubblico, le modifiche apportate riguardarono i miglioramenti sulla componente verde, centro storico e grande viabilità.



- |       |   |   |                                  |
|-------|---|---|----------------------------------|
| ----- | asse attrezzato a carattere direzionale                   | ■ | nuovi insediamenti               |
| —     | autostrade  | ■ | centri direzionali               |
| —     | strada di rapido transito                                 | ■ | centri direzionali di riserva    |
| —     | arterie primarie  | ■ | aree industriali e zone speciali |
| —     | centro storico  | ■ | agro romano                      |
| —     | insediamenti residenziali attuali e zone di completamento |   |                                  |

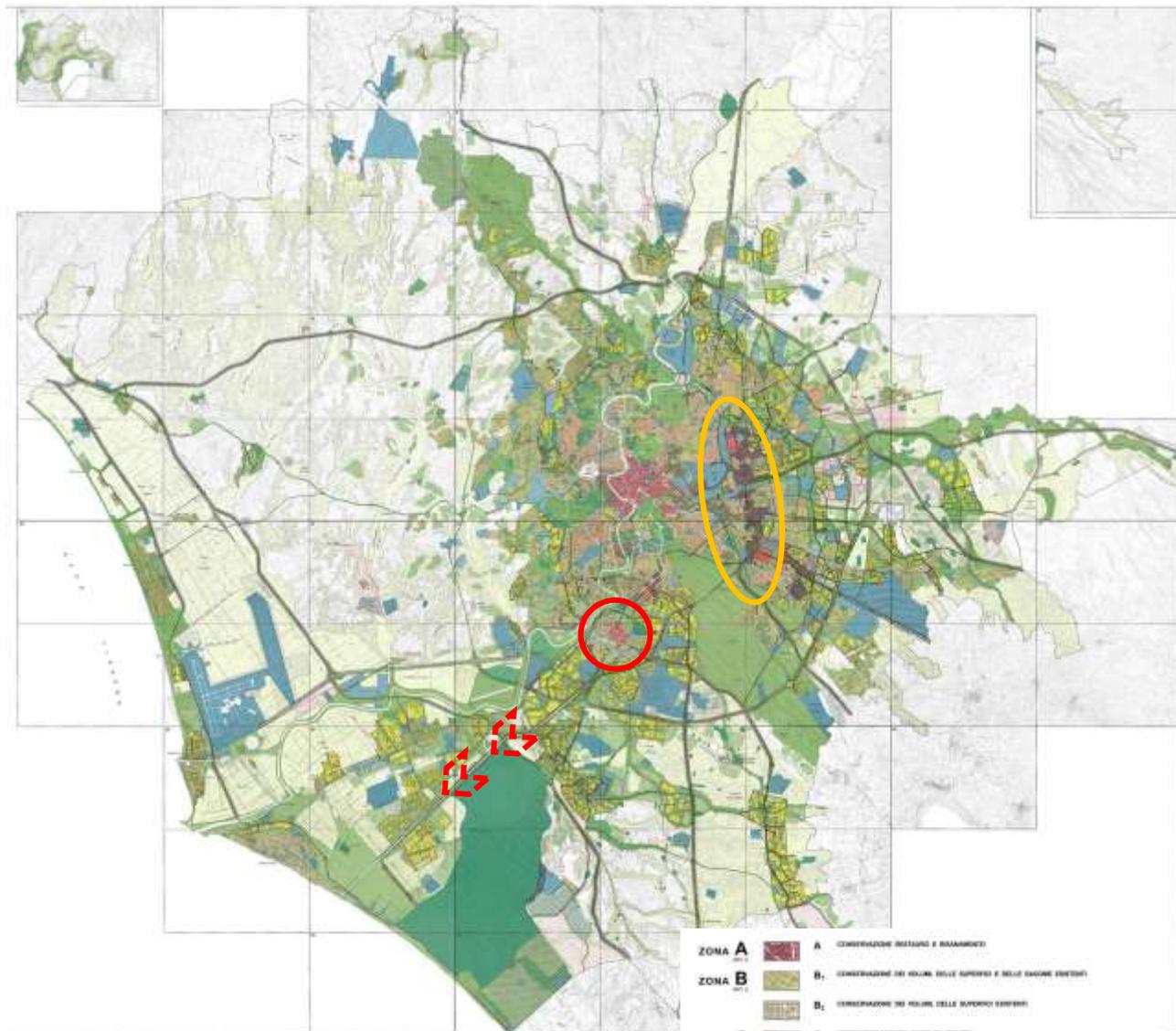


Figura 13 – Il piano regolatore generale 1962. I caratteri principali l'asse attrezzato nell'ovale giallo e la principale direzione dell'espansi

L'asse attrezzato ritornerà come uno degli elementi principali su cui dirigere l'espansione, articolato in quattro comparti contigui (da nord a sud Pietralata, Tiburtino, Casilino e Centocelle) congiungendosi a nord con l'autostrada del sole e a sud con la via C. Colombo dopo l'EUR, e che dovrebbe accogliere

ZONA A	A	CONSERVAZIONE ABBIGLIATO E BRANCIATO
ZONA B	B <sub>1</sub>	CONSERVAZIONE DEI PALAZZI DELLE AGENZIE E DELLE SAGOME FINESTRE
	B <sub>2</sub>	CONSERVAZIONE DEI PALAZZI DELLE SUPERFICI ESTERNE
ZONA C	C	INSERIMENTO DI SPAZI DI GIARDINO
ZONA D	D	COMPLETAMENTO SECONDARIO: PIANI PARTICOLAREGGIATI SOTTO LE CINE E CON I TRACCIATI MODIFICATI
ZONA E	E <sub>1</sub>	ESPANSIONE CON PIANI COMPARTIMENTALI UNIFORMI
	E <sub>2</sub>	ESPANSIONE CON PIANI PARTICOLAREGGIATI O COMPLETAMENTI
	E <sub>3</sub>	ESPANSIONE SOTTOBASSA ALL'EDILIZIA POPOLARE ED ECONOMICA DA VITARE: MEDIANTE I PIANI DI ZONA APPROFONDI CON COLI, PIANI E SUCCESSIVE SAGOME; NEI PIANI SOTTILI E NEI SOTTILI E PIANI DI COLI SOTTOBASSA SOTTO LE VIE
ZONA F	F <sub>1</sub>	REORGANIZZAZIONE URBANISTICA: AREA PARALLELA ALLE CINE
	F <sub>2</sub>	REORGANIZZAZIONE URBANISTICA: AREA DI COMPLETAMENTO
ZONA G	G <sub>1</sub>	PANCI PRIVATI INDIVIDUALI
	G <sub>2</sub>	PANCI PRIVATI
	G <sub>3</sub>	VERDE PRIVATO
	G <sub>4</sub>	TRACCIATI IMPERIALI CON SAGOME
	G <sub>5</sub>	VERDE PRIVATO ORGANIZZATO
ZONA H	H <sub>1</sub>	AREE RINNOVATE
	H <sub>2</sub>	AREE RINNOVATE INDIVIDUALI

Figura 12 – Uno stralcio della legenda del PRG 1962

una edificazione assai rilevante (40 milioni di mc)<sup>29</sup>.

Lo sviluppo residenziale, rappresentato nel disegno dai “comprensori” (in giallo nella figura), verrà localizzato soprattutto a sud, lungo l'asse “imperiale” verso il mare nato con l'E42.

Il piano introduce un sistema complesso di zonizzazione comprendente 29 tra zone e sotto zone (fig.13). Le zone D, E, F, sono quelle che saranno interessate maggiormente dall'espansione, in cui le azioni di enti pubblici e privati genereranno la forma della futura Roma.

Nell specifico la zona D si prevede il “completamento secondo i piani particolareggiati in attuazione del piano regolatore del 1931, con tipi edilizi modificati”: in altri termini questa zona “trascina” l'attuazione del piano del '31 fino ai primi anni '70, permettendo di edificare con densità altissime e tipi edilizi modificati nel senso di un maggiore sfruttamento dei suoli e di una riduzione di spazi e servizi pubblici: sono queste le parti oggi più sofferenti della periferia consolidata.

Le zone E sono riservate alla edificazione residenziale di iniziativa privata (E1 ed E2) secondo piani comprensoriali convenzionati da redigere ex novo, o di iniziativa pubblica (E3).

La zona F di “ristrutturazione urbanistica” raccoglie i nuclei edilizi e le borgate intorno alle quali si sono via via aggregati interi quartieri privi di effettiva struttura urbana che richiederebbero una “ristrutturazione” in realtà mai intrapresa<sup>30</sup>.

Per quanto riguarda il grande sistema ambientale, l'Agro Romano<sup>31</sup>, nella maggior parte della sua estensione verrà classificato in zona H1, mentre le aree vincolate H2, ne saranno ben poche. Vedremo come nel corso degli anni le iniziative private sfrutteranno questa parte di Roma per insediare nuovi quartieri.

---

<sup>29</sup> D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/urbana/Scheda-13/urbana\\_Scheda\\_13.htm](http://www.cittasostenibili.it/urbana/Scheda-13/urbana_Scheda_13.htm) [05/12/2017]

<sup>30</sup> La possibilità di edificare le aree libere in tali zone secondo un indice di edificabilità di 1,5 mc/mq ha contribuito al loro completamento “lotto per lotto”, senza il ricorso a piani attuativi pure previsti dal piano, con livelli spesso sufficienti o addirittura buoni di qualità edilizia ma del tutto insufficienti quanto a qualità e dotazioni di spazi e attrezzature pubbliche locali. D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/urbana/Scheda-13/urbana\\_Scheda\\_13.htm](http://www.cittasostenibili.it/urbana/Scheda-13/urbana_Scheda_13.htm) , [05/12/2017]

<sup>31</sup> Con l'espressione *Agro Romano* si vuole riferire il territorio di campagna romana all'interno dei limiti comunali, differisce dall'espressione *Campagna Romana* in quanto questa comprende anche i comuni contermini.

L'amministrazione, mentre il piano regolatore di Roma prende vita, avvia il primo Piano di edilizia economica e popolare, senza includerlo nel piano, reso necessario dalla L. 167 che era stata varata il 18 aprile 1962.

Il Peep, adottato dal Consiglio comunale il 26 febbraio 1964, è di dimensioni notevolmente ampie anche per una città che da oltre un decennio cresce ad un ritmo di 60.000 abitanti l'anno. Con una previsione di 712.000 stanze su 5.179 ha e 70 piani di zona è il più grande piano per l'edilizia economica e popolare varato in Italia. Per l'amministrazione questa operazione rappresentò "un formidabile mezzo per condurre, finalmente, la ristrutturazione e lo sviluppo della città su nuove basi tecniche, sociali ed economiche"<sup>32</sup>.

In realtà il progetto distribuisce le previsioni in quadranti e ha un'impostazione ancora vicina al piano del 1931. Nel quadrante sud vengono localizzate il 44% delle

---

<sup>32</sup> V. P. Samperi, *"Le caratteristiche urbanistiche e tecniche del Piano di Zona"*, in *Urbanistica* n. 40, 1964.

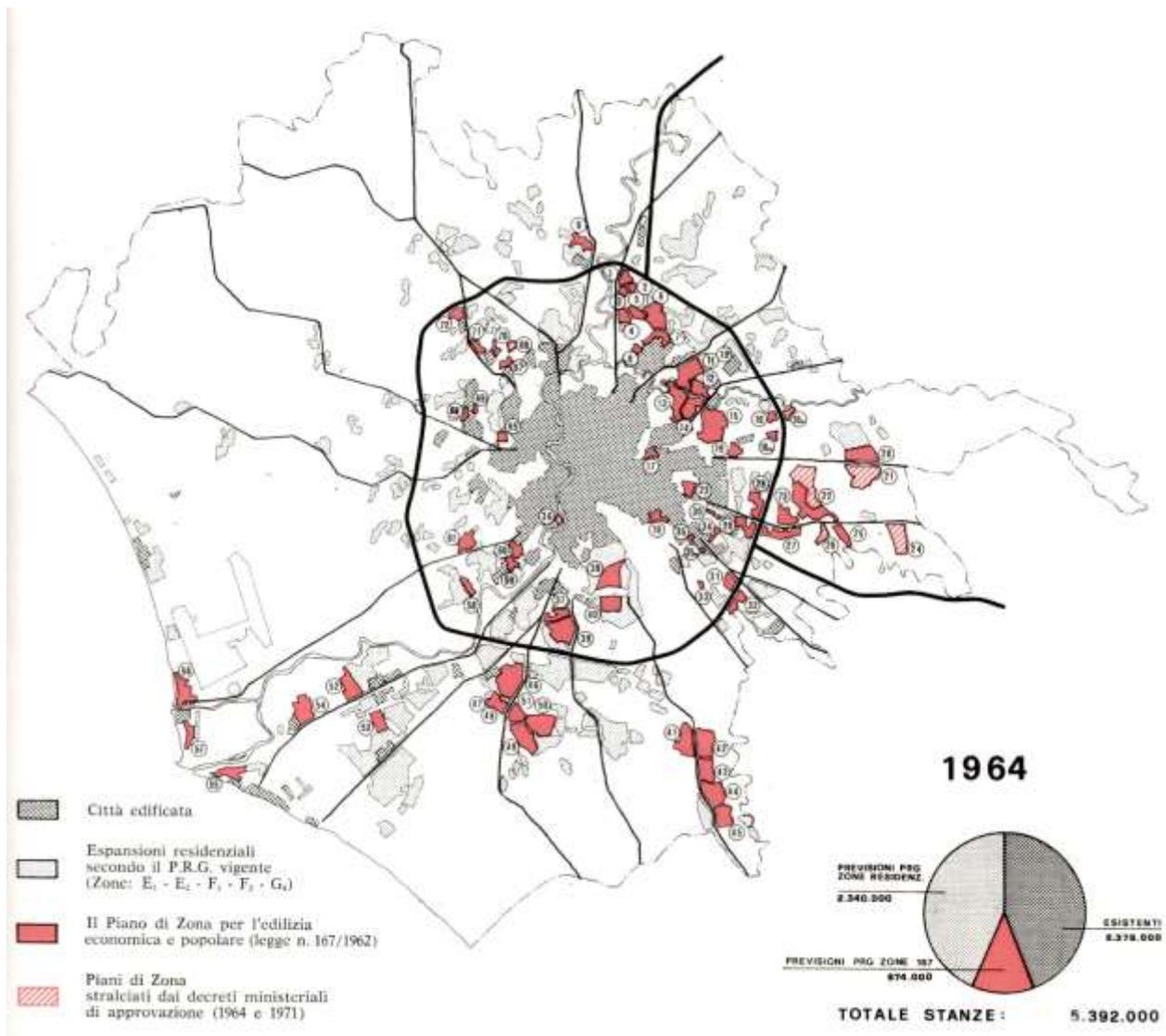


Figura 14 – Mappa sintetica del primo Peep\_1964

previsioni, in quello est il 28%, in quelli nord e ovest rispettivamente il 19% e il 9%, anche il Peep quindi si dirige verso il mare.

Il piano e quindi i singoli piani di zona saranno approvati nel 1964, ma partiranno con notevoli anni di ritardo, l'unico che sarà realizzato negli anni '60 fu Spinaceto.

Nel frattempo, l'amministrazione e i privati continueranno con i piani particolareggiati concentrandosi nelle zone D incrementando le espansioni a macchia d'olio con le tipologie edilizie ereditate dal piano del '31, intensivi e palazzine. Sarà proprio l'esaurimento di queste aree che porterà l'amministrazione ad avviare i piani di zona e nel 1971 ad approvare la variante di recepimento del Peep,

conseguentemente il piano risulterà dimensionato per una città di 5 milioni di abitanti<sup>33</sup>.

Allo scadere del primo Peep, l'amministrazione prontamente ne ripresenterà un altro che subì però alcune varianti integrative rispetto al precedente<sup>34</sup>. Il nuovo Peep adottato nell'aprile 1985 e approvato nel marzo 1987, potrà limitarsi a localizzare 96.680 stanze/abitanti in 24 zone<sup>35</sup>, con l'impegno a successive integrazioni fino a 120.200. Una novità introdotta in questo Peep sarà il dimensionamento dei singoli PdZ il quali cercheranno di essere più contenuti (non potranno superare 10.000 abitanti), con densità territoriale media inferiore a 100 ab/ha (contro i 138 ab/ha del primo Peep), con edifici più bassi (4/5 piani), evitando case in linea alte (8/11 piani) o torri; inoltre dovranno essere integrati con i tessuti e quartieri circostanti anche colmando il loro deficit di attrezzature.

Il piano regolatore subirà diverse varianti in questi anni, sia per il reperimento degli indirizzi dei Peep, ma anche per due motivi in particolare. Il primo riguardò la non attuazione dell'asse attrezzato, il quale venne drasticamente ridimensionato e nonostante ciò rimase l'elemento strategico del piano.

La seconda variante riguarderà i nuclei abusivi sorti nei primi anni del dopoguerra e cresciuti nei due decenni successivi, verranno istituite cosiddette zone "O". Al termine di un lungo percorso fortemente partecipato dalle organizzazioni che rappresentarono gli abusivi e che ha visto il Comune, farsi promotore di una legge regionale in materia, la variante approvata nel 1983 includerà 77 nuclei nei quali risiedono circa 250.000 abitanti e il cui completamento, da definirsi attraverso piani particolareggiati per il recupero urbanistico, dovrebbe rendere possibile l'insediamento di altre 150.000 persone. Si concluderà così una seconda tappa di quella "legalizzazione" della crescita abusiva della città, iniziata nel ventennio fascista<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup>D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/urbana/Scheda-13/urbana\\_Scheda\\_13.htm](http://www.cittasostenibili.it/urbana/Scheda-13/urbana_Scheda_13.htm) , [05/12/2017]

<sup>34</sup> Comune di Roma (1986), *Il secondo PEEP di Roma*, a cura di A. M. Leone, USPR, Roma

<sup>35</sup> In fase di adozione il secondo Peep localizzava 180.000 stanze in 41 nuove zone che venivano ridotte a 24 (per 96.680 stanze) in fase di approvazione definitiva (v. Camera di Commercio di Roma, 2007, p 118 sgg)

<sup>36</sup> D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/urbana/Scheda-13/urbana\\_Scheda\\_13.htm](http://www.cittasostenibili.it/urbana/Scheda-13/urbana_Scheda_13.htm) , [05/12/2017]

## 1.4 La visione metropolitana e il policentrismo del Nuovo Piano Regolatore Generale

Negli anni '90, la forma della città di Roma, ereditata dalle scelte amministrative precedenti, spinge la nuova giunta ad avere un approccio urbanistico innovativo, sarà soprattutto la nuova visione di città che permetterà di riformulare approcci ormai di un'epoca passata<sup>37</sup>.

La nuova legge di Roma Capitale 396/90<sup>38</sup> farà emergere il fallimento del piano in vigore. Fallimento dovuto alla sua durata, di 40 anni; alla data di approvazione del nuovo piano regolatore di Roma (1962-2002); ai suoi **obiettivi** i quali esprimevano un modello di pianificazione non adatto alle esigenze di Roma in quel periodo, e ai due fattori che hanno determinato il suo insuccesso: la mancata realizzazione dell'asse attrezzato e la sua espansione residenziale governata da costruzioni intensive nelle zone D.

L'asse sarebbe stato la spina dorsale del progetto di piano, la sua offerta era incentrata su un maggior utilizzo del trasporto automobilistico privato sottovalutandone i futuri costi economici ed ambientali, ma soprattutto portava avanti un'idea introdotta negli anni '20 con le proposte del Gruppo di Urbanisti Romani<sup>39</sup>. Mentre, l'espansione residenziale avvenuta in tutte le direzioni e maggiormente nelle zone D, ha indotto l'amministrazione a varare più volte uno degli elementi innovativi al momento della redazione del piano, ovvero la dotazione di aree verdi e di servizi di quartiere. Altro elemento deterrente gli obiettivi del piano sono stati i provvedimenti presi nei confronti delle lottizzazioni abusive e la

---

<sup>37</sup> CITTÀ METROPOLITANA

<sup>38</sup> istituiva i fondi per Roma Capitale - le aree pubbliche demaniali vengono cedute al Comune di Roma, mentre all'art. 8 è prevista l'elaborazione di un Programma Pluriennale con cui effettuare i vari espropri delle, ormai rimanenti, aree dello SDO. adeguare la dotazione dei servizi e delle infrastrutture per la mobilità urbana e metropolitana anche attraverso la definizione di un sistema di raccordi intermodali, la riorganizzazione delle attività aeroportuali, nonché il potenziamento del trasporto pubblico su ferro con sistemi integrati ed in sede propria, sotterranea e di superficie <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1960540>

<sup>39</sup> D. CECCHINI, *Principali fasi della trasformazione urbana: formazione della città industriale XIX secolo*, [http://www.cittasostenibili.it/urbana/Scheda-13/urbana\\_Scheda\\_13.htm](http://www.cittasostenibili.it/urbana/Scheda-13/urbana_Scheda_13.htm), [05/12/2017].

Quello stesso peccato originario che induceva, in quegli anni, una parte significativa della cultura urbanistica a architettonica a concepire il terziario e i centri direzionali come occasioni per imporre improbabili segni macro architettonici ai tessuti urbani esistenti, salvo disinteressarsi allora e dopo, ai modi concreti in cui anche in altre esperienze europee si governavano i processi di localizzazione delle funzioni direzionali (v. C. Aymonino, . e P. Giordani, *I centri direzionali*, De Donato editore, Bari, 1967; F. Karrer, *Terziario: il peso di una pianificazione impossibile*, in *Urbanistica* n. 84, 1986

realizzazione della città pubblica, i quali sono arrivati tardivamente non

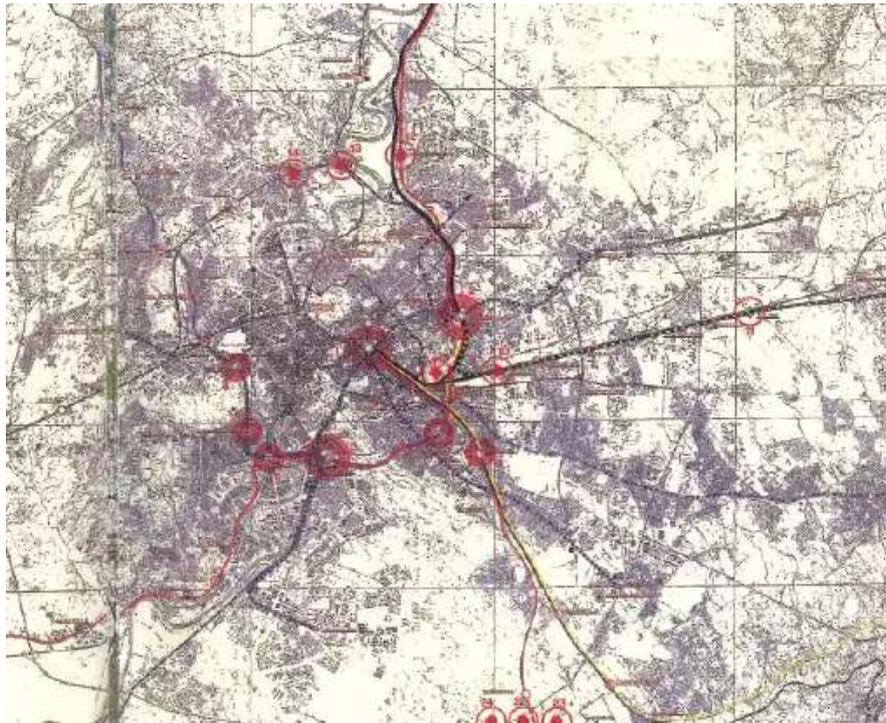


soddisfacendo la domanda di quei territori.

Dunque l'esperienza di una pianificazione poco attenta alla crescita del proprio territorio spingerà l'amministrazione a cambiare l'impostazione di piano, prevedendone uno che abbia degli elementi invarianti le quali formeranno l'ossatura del futuro piano.

Il primo passo che compie l'amministrazione è determinare le grandi invarianti della organizzazione della città, perimetrando e tutelando gli spazi verdi e dell'agro romano in un contesto metropolitano. Dichiarerà superato l'asse attrezzato dello SDO, in quanto concentra espansione residenziale ed elementi direzionali in un'unica parte del territorio romano, andando contro all'emergente contesto, bisognerà riconoscere una pluralità di localizzazioni direzionali, di sedi di attività e di produzioni di servizi avanzati che si integrino nelle periferie e contribuiscano alla loro qualificazione in senso non esclusivamente residenziale. E che siano collegate non da autostrade urbane ma da una rete di trasporto collettivo efficiente e non inquinante.

In relazione alle zone "O", si continuerà con la pianificazione tradizionale, ovvero con il proseguo dei piani particolareggiati, rispettando i caratteri innovativi del nuovo processo di pianificazione, i quali saranno accompagnati dai programmi complessi<sup>40</sup>. Altro punto di forza sarà l'approvazione del PAG, "*programma di assetto generale per la riqualificazione degli ambiti urbani delle stazioni e delle aree ferroviarie a Roma*", sarà uno strumento di programmazione, che non avrà effetti giuridici sul piano urbanistico, ma fisserà gli obiettivi degli interventi per sei stazioni della cintura meridionale



della città (Termini, Tiburtina, Tuscolana, Ostiense, Trastevere e S.Pietro) e ne definirà i rispettivi programmi di assetto, riorganizzando il nodo ferroviario di Roma alla luce di un trasporto metropolitano.

Questi saranno i primi indirizzi riassunti nel *Poster Plan*, presentato nel 1995 in Consiglio Comunale, un vero e proprio programma urbanistico in forma di manifesto contenente le tre indicazioni strategiche: la *valorizzazione del sistema ambientale*, la *priorità della mobilità su ferro* e la *riqualificazione delle periferie*<sup>41</sup>, assumendo il modello

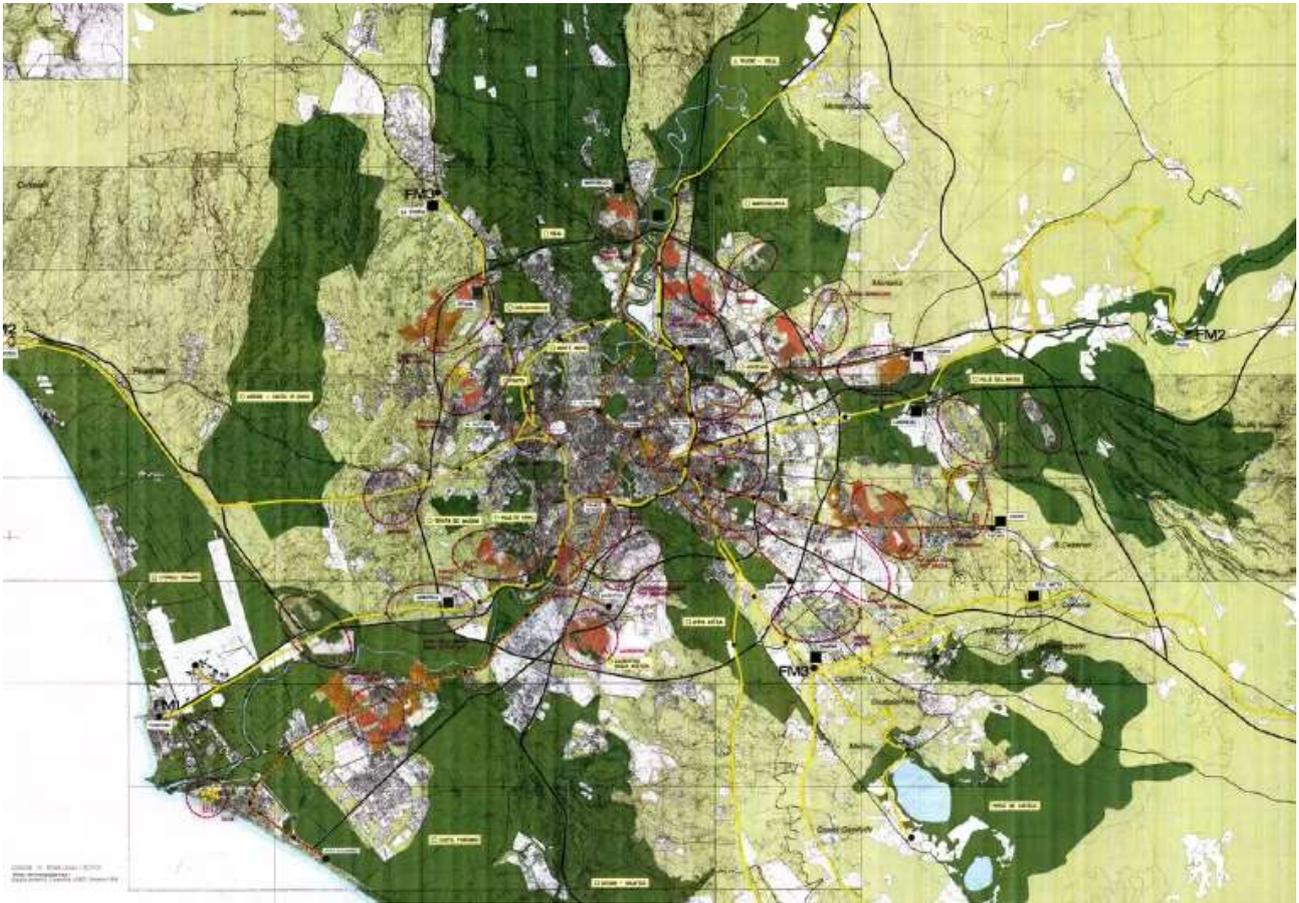
---

<sup>40</sup> SCRIVI QUANDO VENGONO INTRODOTTI

I programmi di riqualificazione urbana ex art 2 della L. 179/92 e i programmi di recupero urbano ex art 11 L. 493/93

<sup>41</sup> P.O. ROSSI, *Urbanistica, architettura e città: strategie per la qualità urbana. Roma. Dieci anni di una capitale...*

di riferimento “poli-centrico-reticolare per la riorganizzazione dello spazio metropolitano”<sup>42</sup>.



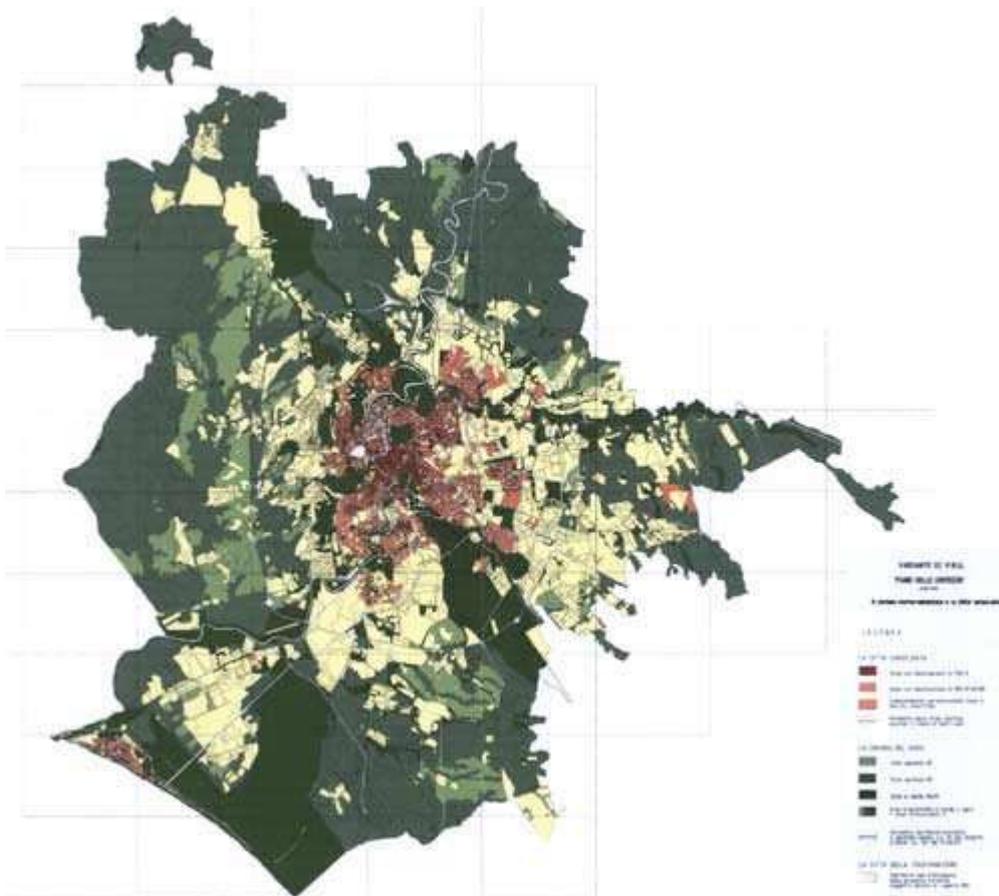
Il processo iniziato sarà ripreso e verso la fine degli anni '90 quando l'amministrazione elaborerà il *Piano delle Certezze*<sup>43</sup>, un variante generale del piano del '62 i cui contenuti rafforzano i caratteri studiati nel Poster Plan. il territorio comunale verrà diviso in tre grandi zone: *il sistema ambientale e degli spazi aperti, la città consolidata* (le zone A, B e D del piano del '62) e *la città della trasformazione*.

Il punto principale sarà il sistema integrato di parchi, aree agricole e verde pubblico, che verrà tutelato, anche grazie alla riduzione dell'indice di edificabilità del

---

<sup>42</sup> Comune di Roma, Assessorato alle politiche del territorio, *Il recupero della città moderna – verso i nuovi piani per la città metropolitana: indirizzi programmatici per i comprensori direzionali orientali, per le aree ferroviarie e per la mobilità*, Xerox, aprile 1995, p.21

<sup>43</sup> Il piano delle certezze sarà elaborato nel 1996 e adottato in CC nel 1997, in cui verranno esplicitati i suoi contenuti: disciplina urbanistica del territorio agricolo e dei parchi e delle aree protette o da tutelare; nuova disciplina per le zone D del PRG vigente; standard urbanistici per la città consolidata; aree per i nuovi programmi di edilizia residenziale pubblica.



piano del 1962. In base a questo punto verrà introdotta la “*compensazione edilizia*”, procedura che permetterà il trasferimento degli indici edificatori in altri comparti/ambiti compatibili. Le zone abusive non saranno perimetrare, ma verranno rappresentate in un elenco di toponimi in cui verranno indicati i nuclei da recuperare secondo le norme vigenti.

Il piano interverrà anche sulla città consolidata eliminando le zone D, quindi la costruzione degli intensivi, e rinominandole in zone B i cui interventi saranno di recupero edilizio, favorendo un uso migliore del patrimonio residenziale nella città consolidata<sup>44</sup>.

Il sistema insediativo che il nprg propone è leggibile in due livelli strutturale e locale. Il primo è costituito dai livelli strutturati: ambiti strategici di valorizzazione

---

<sup>44</sup> Sarà tenuto conto della diffusa domanda di abitazioni di piccolo taglio e verrà ammesso il frazionamento (fino a 45 mq di superficie utile netta e le possibilità di demolizione e ricostruzione (fino a 7 mc/mq, comunque non oltre l'esistente).

L. CARAVAGGI, *Corso di Analisi della città e del territorio*, [https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/02/facoltacc80-architettura-prof-ssa-licina-caravaggi-dispensa\\_5\\_i-piani-di-roma.pdf](https://carteinregola.files.wordpress.com/2013/02/facoltacc80-architettura-prof-ssa-licina-caravaggi-dispensa_5_i-piani-di-roma.pdf), [10/12/2017]

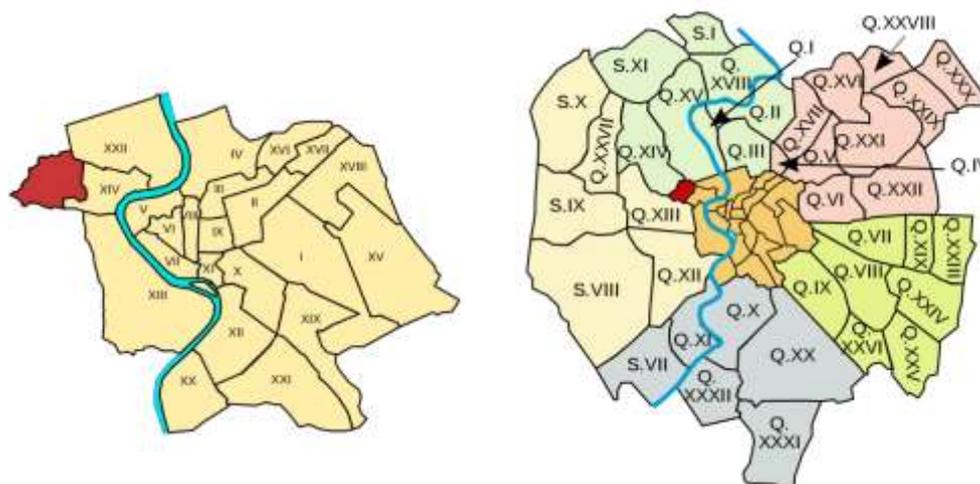
della città storica e le nuove centralità di livello metropolitano e urbano della città della trasformazione, finalizzate alla costruzione policentrica. Il livello locale è quello costituito dalle quattro città in cui il sistema insediativo è articolato dalle centralità locali e dagli standard urbanistici (marcelloni,2003)

- a- Il livello strutturale
  - Gli ambiti strategici di valorizzazione
  - La città policentrica livello metropolitano e urbano
- b- Il livello locale (le prime due le salto)
  - La città da ristrutturare (la centralità della periferia)
  - La città della trasformazione → residuo del piano del 1962

## Details

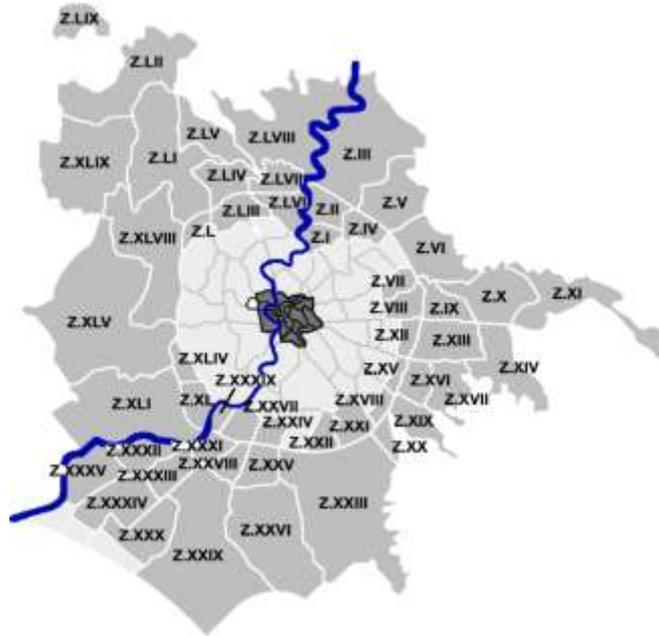
### *Il territorio di Roma Capitale. Le sue suddivisioni e funzioni*

Il Comune di Roma dal 1871 fino al 1971, aveva soltanto una suddivisione del proprio territorio denominato ‘Suddivisioni Territoriali Toponomastiche’ e composto da *Rioni, Quartieri, Suburbi e le Zone dell’Agro romano*. Gli attuali 22 Rioni rappresentano, tutt’oggi, la prima suddivisione amministrativa della città ed essi si localizzano tutti, tranne due, all’interno delle Mura Aureliane e Leonine che vanno a comporre il nucleo storico della città.



La carta di sinistra mostra l’attuale suddivisione dei 22 Rioni di Roma Capitale. La carta di destra mostra invece la suddivisione degli attuali 35 quartieri (Q.) e dei 6 Suburbi (S.) In rosso l’area dello Stato della Città del Vaticano. *Fonte: #mapparoma*

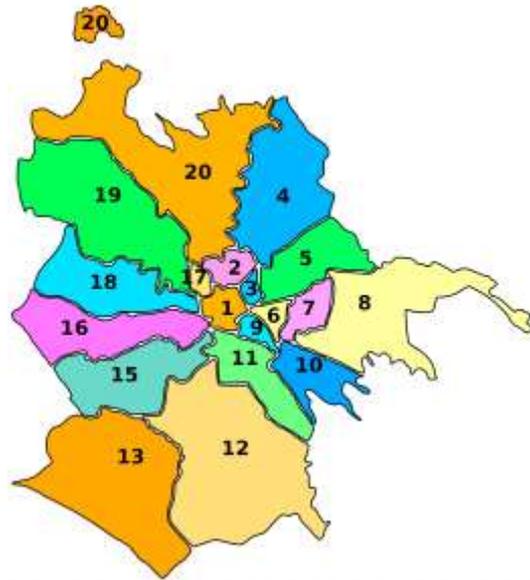
Successivamente nel 1926, quando la città aveva più che raddoppiato la propria superficie urbanizzata, vennero istituiti i primi 15 quartieri della città che aumentarono poi fino agli attuali 35. Affiancati, quest’ultimi, dagli attuali 6 Suburbi della città che rappresentano invece i territori oltre quartiere. Successivamente a causa dell’ulteriore espansione della superficie urbanizzata della città nel 1961 vennero istituite le Zone dell’Agro romano che inizialmente erano 59 poi ridottesi a 53 a causa della cessione di sei zone per la creazione del contermine Comune di Fiumicino nel 1992 (Legge regionale n° 25 del 6 marzo 1992).



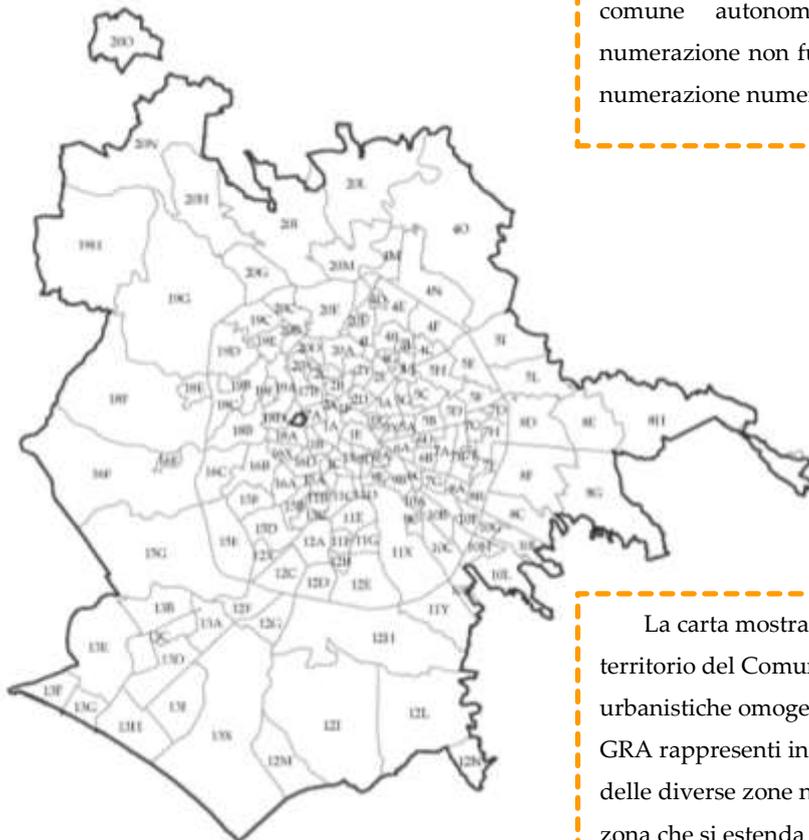
La carta mostra l'attuale suddivisione delle 53 Zone dell'agro romano (Z.) di Roma Capitale. Sono evidenziati al centro anche i confini dei 22 Rioni in grigio scuro e dei 35 Quartieri in grigio più chiaro. Fonte: #mapparoma

Dalla seconda metà degli anni sessanta il Comune di Roma inizia un processo di rinnovamento del sistema territoriale amministrativo della città e con la delibere comunali: n° 1113 del 31 marzo 1966, n° 1158 del 13 aprile 1966, n° 693 dell'11 febbraio 1972 e n° 3246 del 30 maggio 1972 e sulla spinta di un più ampio processo di decentramento delle funzioni statali come la creazione delle Regioni (Rosati, 1995), viene operata la ripartizione del territorio comunale di Roma prima in dodici e poi in venti *Circoscrizioni*. Questa mutazione nelle gerarchie amministrative rappresenta la prima azione di decentramento delle funzioni amministrative che fino a quel momento svolgeva in esclusiva l'amministrazione comunale. Insieme all'individuazione e perimetrazione delle Circoscrizioni viene istituita la figura dell'Aggiunto del Sindaco, inizialmente nominato direttamente dal primo cittadino su parere del consiglio circoscrizionale, e l'organo del Consiglio Circoscrizionale. Le Circoscrizioni, alle quali vengono devolute alcune funzioni amministrative, rappresentano la prima suddivisione amministrativa del Comune di Roma e che si affianca a quella toponomastica dei rioni, quartieri, suburbi e zone dell'agro romano che era, come detto, l'unica esistente fino al 1972.

Nel 1977 con la Delibera del Consiglio Comunale n° 2983 il Comune di Roma attua una terza ed ultima suddivisione del proprio territorio comunale. Quest'ultima classificazione, di tipo urbanistico, si concretizza con la realizzazione di 155 *Zone urbanistiche* che, coprendo l'intero territorio, sono individuate e perimetrare prendendo come principio di riferimento gli aspetti e le caratteristiche legate ai tessuti urbani delle aree individuate. Le varie zone vanno a costituire la base cartografica, strutturale e statistica su cui intervengono le azioni e le politiche di pianificazione urbanistica da parte dell'amministrazione comunale.



La carta mostra la suddivisione delle Circoscrizioni di Roma dopo il 1992 dove scompare la Circoscrizione 14 che diventerà comune autonomo di Fiumicino. La numerazione non fu stravolta manca solo la numerazione numero 14. Fonte: #mapparoma



La carta mostra la suddivisione del territorio del Comune di Roma in 155 Zone urbanistiche omogenee. Da notare come il GRA rappresenti interamente un confine delle diverse zone non essendovi nessuna zona che si estenda a cavallo di esso.

*Elaborazione propria.*

In seguito Roma non realizzerà ulteriori tipologie di suddivisione del proprio territorio ma modificherà alcuni aspetti formali e strutturali di quelle già esistenti. Nel 1999 venne approvato, con la Delibera del Consiglio Comunale n. 10 dell'8 febbraio, il 'Regolamento del decentramento amministrativo' con il quale vennero ampliate e meglio definite le funzioni e le competenze specifiche delle singole Circoscrizioni. In particolare esse sono delegate in materia di:

*Servizi demografici, Tributi ed entrate extra tributarie, Affissioni e pubblicità, Concessioni di suolo pubblico, Commercio ed artigianato, Mercati saltuari, Funzioni di polizia amministrativa, Attività culturali, Turismo, Sport e tempo libero, Sponsorizzazioni, Servizi Sociali, Attività scolastiche e parascolastiche, Fornitura di materiali e servizi, Lavori pubblici, Traffico e segnaletica, Edilizia privata, Demanio e patrimonio, Aree verdi ed alberate stradali.*

In nessuna di queste materie le circoscrizioni godono di esclusività della propria azione. Rimane all'amministrazione centrale il compito di indirizzare e coordinare l'attività delle circoscrizioni.

Nel 2001 venne apportata la prima modifica di natura formale nella denominazione della suddivisione territoriale comunale, con l'approvazione della Delibera del Consiglio Comunale n° 22 del 19 gennaio, dove le 19 circoscrizioni rimanenti, dopo che la quattordicesima divenne il comune autonomo di Fiumicino nel 1992, vennero rinominate *Municipi*.

Nel 2010 viene creato ed istituzionalizzato l'ente Roma Capitale<sup>45</sup> con il quale la città di Roma disporrà, nel ruolo di capitale nazionale italiana, di uno ordinamento

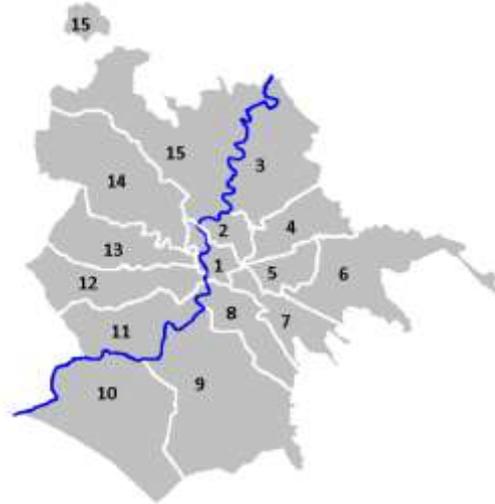
---

<sup>45</sup> Tale ente viene istituito con la legge n°42 del 2009, recepito dall'Assemblea Capitolina con l'approvazione dell'Ordine del giorno n°81 del 19 luglio 2010 e definitivamente vigente con il decreto legislativo n°156 del 17 settembre 2010. Come riportato nella legge n°42 la città mantiene i confini che già possedeva ma disporrà di una speciale autonomia statutaria, amministrativa e finanziaria. Gli organi comunali cambiano denominazione: il Consiglio Comunale diventa Assemblea capitolina e la Giunta Comunale diventa la Giunta Capitolina.

La nuova istituzione territoriale della città è tesa a garantire il miglior assetto delle funzioni che Roma è chiamata a svolgere quale sede degli organi costituzionali nonché delle rappresentanze diplomatiche degli Stati esteri, presenti presso la Repubblica italiana e lo Stato della Città del Vaticano e presso le istituzioni internazionali. In particolare con il suo nuovo status godrà delle seguenti ulteriori funzioni amministrative come riportate nel testo di legge:

- a) concorso alla valorizzazione dei beni storici, artistici, ambientali e fluviali, previo accordo con il Ministero per i beni e le attività culturali;
- b) sviluppo economico e sociale di Roma capitale con particolare riferimento al settore produttivo e turistico;
- c) sviluppo urbano e pianificazione territoriale;
- d) edilizia pubblica e privata;
- e) organizzazione e funzionamento dei servizi urbani, con particolare riferimento al trasporto pubblico ed alla mobilità;
- f) protezione civile, in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei ministri e la Regione Lazio;

speciale con specifiche funzioni ad essa dedicate. Nel 2013 dopo la creazione dell'ente la città per recepire il decreto legislativo n° 156 del 17 settembre 2010, ed in particolare quanto previsto dall'art. 3 comma 5, deve diminuire i propri municipi da dal numero di diciannove a numero massimo di quindici. Pertanto con la Delibere dell'Assemblea Capitolina n.11 dell'11 marzo 2013 il numero dei municipi viene ridotto da 19 a 15. Tale operazione si rende possibile con l'accorpamento dei municipi I con il XVII, del II con il III, del VI con il VII e del IX con il X. Di conseguenza vengono anche rinumerati tutti i nuovi quindici municipi. Questo cambiamento rappresenta la prima modifica sostanziale nella suddivisione amministrativa del territorio comunale romano fin dal 1972 data di creazione delle Circoscrizioni.



Sempre nel 2013 contestualmente alla ridenominazione e perimetrazione dei nuovi Municipi capitolini, con la Delibera dell'Assemblea Capitolina n. 8 del 7 marzo viene emanato lo *'Statuto di Roma Capitale'* dove oltre vengono attribuite nuove funzioni e responsabilità ai neonati quindici municipi.

La carta mostra la suddivisione dei quindici Municipi di Roma Capitale come stabilito dalla Delibera Assemblea Capitolina di Roma n° 11 del 11 marzo 2013 in attuazione del Decreto legislativo n° 156 del 17 settembre 2010. Fonte: #mapparoma

Nel nuovo statuto i Municipi sono definiti come: "Circoscrizioni di partecipazione, consultazione e gestione di servizi nonché di esercizio delle funzioni conferite da Roma Capitale", assumendo quindi il ruolo di enti di rappresentanza delle varie comunità che li abitano promuovendone interessi e sviluppo in una visione unitaria di Roma Capitale. In tale veste i Municipi svolgono le mansioni loro assegnate dalla legge, dallo Statuto Capitolino e dal Regolamento sul decentramento prima accennato oltre a funzioni straordinarie assegnate tramite delibere dell'Assemblea Capitolina. In particolare la Giunta Capitolina fissa, tramite direttive e provvedimenti, coordina ed indirizza l'erogazione dei servizi di competenza dei Municipi cercando di "Garantire i livelli minimi essenziali delle prestazioni in tutto il territorio di Roma Capitale" (Statuto di Roma Capitale, 2013).

Per un espletamento e una gestione efficiente di specifici provvedimenti che richiedano il coinvolgimento di più municipi, e quindi di carattere inter-municipale,

g) ulteriori funzioni conferite dallo Stato e dalla Regione Lazio, ai sensi dell'articolo 118, secondo comma, della Costituzione.

possono essere attuati, per un periodo di tempo limitato a 180 giorni, direttamente dalla Giunta Capitolina che esercita tale facoltà in sostituzione dei Municipi interessati e sentito il parere della 'Commissione Capitolina sul decentramento' e dai Consigli di Municipio interessati dai provvedimenti. La Giunta Capitolina nel verificarsi di tali situazioni esercita le sue funzioni in qualità di ente amministrativo sovra-locale.

Attualmente, in base a quanto riportato nell'art. 26 comma 9 dello Statuto di Roma Capitale, le principali funzioni dei Municipi riguardano:

- a) i servizi demografici;
- b) i servizi sociali e di assistenza sociale;
- c) i servizi scolastici ed educativi;
- d) le attività e i servizi culturali, sportivi e ricreativi in ambito locale;
- e) le attività e i servizi di manutenzione urbana, di gestione del patrimonio capitolino, di disciplina dell'edilizia privata di interesse locale;
- f) le attività e i servizi relativi alla manutenzione delle aree verdi di interesse locale, con esclusione delle aree archeologiche, dei parchi e delle ville storiche;
- g) le iniziative per lo sviluppo economico nei settori dell'artigianato e del commercio, con esclusione della grande distribuzione commerciale;
- h) le funzioni di polizia urbana nelle forme e modalità stabilite dal Regolamento del Corpo di Polizia Locale di Roma Capitale.

L'amministrazione centrale garantisce ai Municipi adeguate risorse umane, finanziarie e strutturali per far fronte alla loro gestione amministrativa come previsto dalla legge. In caso di delega straordinaria ai Municipi, da parte dell'amministrazione centrale, di ulteriori funzioni quest'ultima deve anche fornire ulteriori ed adeguate risorse per permettere ai municipi di farvi fronte.

In materia di deleghe i Municipi in base a quanto riportato nell'art. 26 comma 13:

- a) godono di autonomia amministrativa, finanziaria e gestionale nei limiti stabiliti dalla legge e dallo Statuto, e organizzano la loro attività in base a criteri di efficacia, efficienza ed economicità, con l'obbligo di conseguire l'equilibrio dei costi e dei ricavi, compresi i trasferimenti;
- b) organizzano l'attività e promuovono la valorizzazione del personale assegnato da Roma Capitale, nei limiti e con le modalità stabiliti con deliberazione della Giunta Capitolina; possono altresì stipulare contratti di lavoro a tempo determinato, avvalersi di lavoro temporaneo e di collaborazioni esterne ad alto contenuto di professionalità nei limiti e con le modalità stabiliti dalla legge, dai contratti collettivi di lavoro e da deliberazioni della Giunta Capitolina;

c) concorrono, in base alle disposizioni del Regolamento di contabilità, alla definizione del bilancio di Roma Capitale e, nel rispetto delle destinazioni delle risorse da questo stabilite, adottano annualmente gli atti di pianificazione degli interventi per spese e investimenti sul territorio del Municipio. Il Regolamento definisce le modalità per assicurare ai Municipi risorse finanziarie certe derivanti da trasferimenti, quote di tributi e tariffe, sponsorizzazioni e contributi, donazioni e lasciti, vendita di pubblicazioni e altri materiali;

d) concorrono preventivamente, con le modalità stabilite dal Regolamento del decentramento, alla definizione delle linee guida dei contratti di servizio pubblico, mediante la formulazione, in sede consultiva, di proposte e valutazioni, per la più congrua determinazione delle esigenze strumentali dell'Amministrazione in ambito decentrato.

Successivamente, data la possibilità dall'art. 12 dello 'Statuto di Roma Capitale' che prevede la possibilità da parte dell'amministrazione capitolina di creare consulte ed osservatori con funzioni consultive, viene ricostituito, con l'Ordinanza della Sindaca n° 86 del 27 ottobre 2016, l'Osservatorio sul decentramento'. Tale organismo era già previsto dall'art. 73 del 'Regolamento del decentramento amministrativo' approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 10 dell'8 febbraio 1999.

L'Osservatorio, come previsto dall'art. 73 comma 1, ha lo scopo di valutare il livello di applicazione del 'Regolamento sul decentramento amministrativo' e di formulare proposte alternative al Sindaco, alla Giunta ed ai Dipartimenti. Sono componenti dell'Osservatorio: il Sindaco o suo delegato, sei Presidenti Municipali designati dalla Consulta dei Presidenti o loro delegati, il Direttore dell'Ufficio Decentramento e Coordinamento Metropolitano o suo delegato e sei Direttori Municipali.

## Capitolo II

### Un'infrastruttura nazionale.

#### *Il Grande Raccordo Anulare*

Il Grande Raccordo Anulare di Roma, indicato con la sigla A90, è una moderna autostrada di circa 68 km, il cui tracciato si presenta circolare e continuo, ed è suddiviso in due carreggiate (una interna ed una esterna), entrambe divise da tre corsie per senso di marcia e 33 uscite numerate.

L'autostrada urbana, conosciuta anche con l'acronimo GRA (attribuitogli in onore del suo ideatore Eugenio Gra), è un'arteria fondamentale per la mobilità della Capitale e non solo. Con un raggio medio di circa 11 km<sup>46</sup> dal centro cittadino, assolve la funzione di tangenziale esterna per il collegamento delle aree periferiche di Roma, consentendo agli automobilisti di raggiungere le diverse zone della città viaggiando esternamente all'area urbana, evitando così di "soffocare" il centro cittadino. Inoltre, costituisce un raccordo autostradale con le grandi direttrici nazionali. L'importanza del GRA risulta evidente anche dai numeri: nei tratti di maggior traffico transitano ogni giorno fino a 150mila/180mila veicoli<sup>47</sup> (Anas).

L'infrastruttura del GRA è una delle componenti principali del sistema della mobilità del Comune di Roma, questa, in base alla descrizione appena riportata dal sito dell'Ente che la ha realizzata, l'Anas, assolve la funzione di collegamento tra le

---

<sup>46</sup> Rispetto al centro cittadino, posto convenzionalmente sul Miliario aureo dell'Urbe.

<sup>47</sup> Anas sito

diverse parti del territorio comunale. Analizzando la sua genesi vedremo che il motivo per cui si decise di costruire, nell'immediato secondo dopo guerra, un dispositivo lontano dal centro urbano non rientrava in questa funzione, bensì, all'infrastruttura era affidato il compito di decongestionare il centro urbano di Roma dai traffici automobilistici nazionali.

La storia dell'infrastruttura rappresenta un momento importante, un punto di cambiamento, non tanto per Roma, ma per l'intera nazione.

Nella costruzione del GRA non si palesa soltanto la volontà dell'Ente promotore nel realizzare un'opera del genere, ma si cela anche la volontà politica di far ripartire un paese drasticamente uscente dal secondo conflitto mondiale. Rappresenta la possibilità di ripresa in termini socio economici sia per le industrie, soprattutto quelle automobilistiche, e sia come opportunità occupazionali.

Ai fini della ricerca proposta in questa tesi, ovvero analizzare l'influenza del Grande Raccordo Anulare nei processi insediativi di Roma, restituendo la forma urbana che si è prodotta da tale influenza, è di fondamentale importanza studiare le fasi di costruzione dell'infrastruttura stessa proprio perché questa, come vedremo, qualsiasi terreno che sezionerà lo renderà edificabile.



*Figura 15* – Inquadramento del Grande Raccordo Anulare nel suo contesto territoriale. Il comune di Roma messo in risalto dalla sua morfologia. Come appare evidente dall'immagine, il GRA è l'elemento che permette di collegare Roma al sistema autostradale nazionale.

## 2.1 La necessità di un'opera moderna

I lavori del GRA iniziarono nel secondo dopo guerra mentre l'Italia affrontava le conseguenze del conflitto. la ricostruzione del paese si era appena avviata e per accelerare tale processo il governo centrale iniziò con il ripristino dei collegamenti stradali e ferroviari, in quanto i bombardamenti aerei avevano distrutto molte città principali. Si ritenne opportuno riformulare le connessioni con la città di Roma, non soltanto perché queste erano state danneggiate, ma soprattutto per una questione logistica riguardo gli spostamenti interni ed esterni la Capitale. Il problema dell'attraversamento della città costituì uno dei temi principali del dibattito urbanistico e insieme alla questione delle abitazioni un punto nodale per il futuro di Roma.

L'impostazione radiocentrica che aveva ereditato consisteva, per chi viaggiava dal nord al sud del paese e viceversa, nel dover attraversare il centro urbano della Capitale lungo un percorso che da Ponte Milvio raggiungeva San Giovanni attraverso Via Flaminia, Via del Corso, via dell'Impero e via Labicana. L'impostazione venne accentuata dal progetto "Il

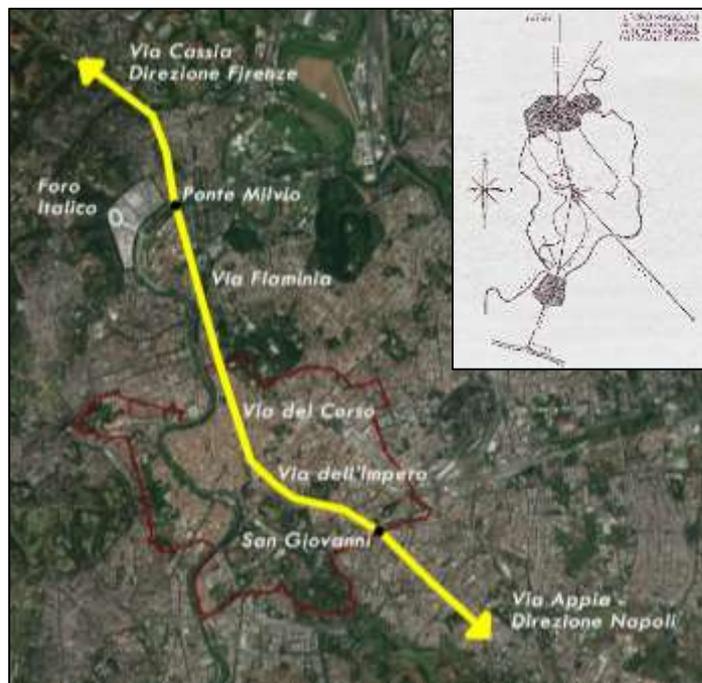


Figura 16

*Foro Mussolini nel piano*

*Nazionale e nel grande Piano Imperiale di Roma<sup>48</sup>*", voluto da Mussolini e realizzato (ma non completato) da Luigi Moretti. Il progetto prevedeva di trasformare il complesso del Foro Italcico (inaugurato nel 1932 con il nome di Foro Mussolini) come la porta di accesso settentrionale della città e con carattere nazionale e monumentale, Moretti mostra la relazione tra il sistema stradale e le due aree di sviluppo mussoliniane (il Foro e l'Eur).

<sup>48</sup>In relazione al sistema stradale, nel progetto si evidenzia come il Foro dovesse diventare la Porta Settentrionale di Roma e dall'importanza nazionale e monumentale.

Il problema della circolazione interna venne affrontato già agli inizi del '900, per alleggerire il carico di traffico i piani regolatori del 1909 e del 1931 proponevano una circonvallazione limitrofa al tessuto urbano che cercasse di collegare più punti della città senza passare per il centro.

Il Piano del 1909 risulta essere il primo a definire un nuovo confine oltre le Mura Aureliane cercando di racchiudere l'espansione all'interno di esso, ma come abbiamo visto nel capitolo precedente il territorio di Roma si espanderà a macchia d'olio superando sempre i limiti prefissati dai piani. Un altro piano che tenterà di razionalizzare il traffico urbano di Roma è la cosiddetta "*Variante Generale*" del 1925-'26, propone la stessa strategia della saldatura delle radiali tramite un sistema di tre diversi anelli concentrici, ma di fatto mai realizzati. Invece è nel piano del 1931 che possiamo riscontrare un passaggio significativo per l'organizzazione urbana di Roma. Venne riproposta la circonvallazione prevista nel piano del 1909 ma con un tracciato più ampio, in quanto la politica avviata dalla Variante era l'utilizzazione massima dei suoli e di fatto l'espansione romana era aumentata; le modifiche introdotte furono la riduzione della larghezza del tracciato e la dilatazione dello stesso verso est in modo da circoscrivere i nuovi quartieri lungo la Tiburtina, la Prenestina e la Casilina, per poi raggiungere via Appia e interrompersi in corrispondenza del cuneo verde dell'Appia Antica.

Come è emerso anche dal capitolo precedente le proposte appena descritte non vennero mai realizzate, nel complesso questa serie di studi e progetti formeranno un *background* e dei validi punti di riferimenti per la futura realizzazione del Grande Raccordo Anulare.

Altra questione nodale per quel concerne il ripensamento del sistema viario di Roma fu la costruzione dell'EUR, quartiere di fondazione voluto da Mussolini per celebrare il ventennio fascista nel 1942. Al momento della progettazione gli urbanisti posero l'attenzione al problema di adeguamento generale delle principali strade in quanto l'Esposizione avrebbe portato flussi turistici elevati e le strade, non doveva avere solo la funzione di collegamento, ma doveva valorizzare ancor di più lo stile imperiale e razionale che Mussolini voleva conferire alla nuova Roma.

Nell'articolo "*Le strade*" del 1937 di Alessandro Militello si affermava quanto segue "*urgono fra tutte le sistemazioni della via Aurelia, della Casilina e della Cassia, nel tratto urbano le vie consolari saranno ampliate fino a portarle ad una sezione di 40 metri e notevolmente migliorate*". Questo prendeva spunto dal piano approvato da Mussolini

nello stesso anno il quale prevedeva la costruzione di nuove strade, tre nuovi ponti e una serie di nuove gallerie.

Il risultato di questo piano sarà il primo studio della viabilità periferica di Roma con l'obiettivo di rafforzare i collegamenti con l'area dell'Esposizione Universale. Tra le varie carte del piano vi è una planimetria di area vasta in cui vengono messi in evidenza tutti i collegamenti della città e in particolar modo anche le connessioni anulari. Quella che emerge è la strada che inizia dalla via Flaminia e raggiunge in senso orario la futura via Cristoforo Colombo (strada di accesso al quartiere Eur) sezionando le altre radiali, si interrompe per via del mancato ponte sul Tevere per poi riprendere da via della Magliana e raggiungere la via Trionfale. Questo è uno dei documenti che più si avvicina al tracciato odierno del GRA (fig.17).

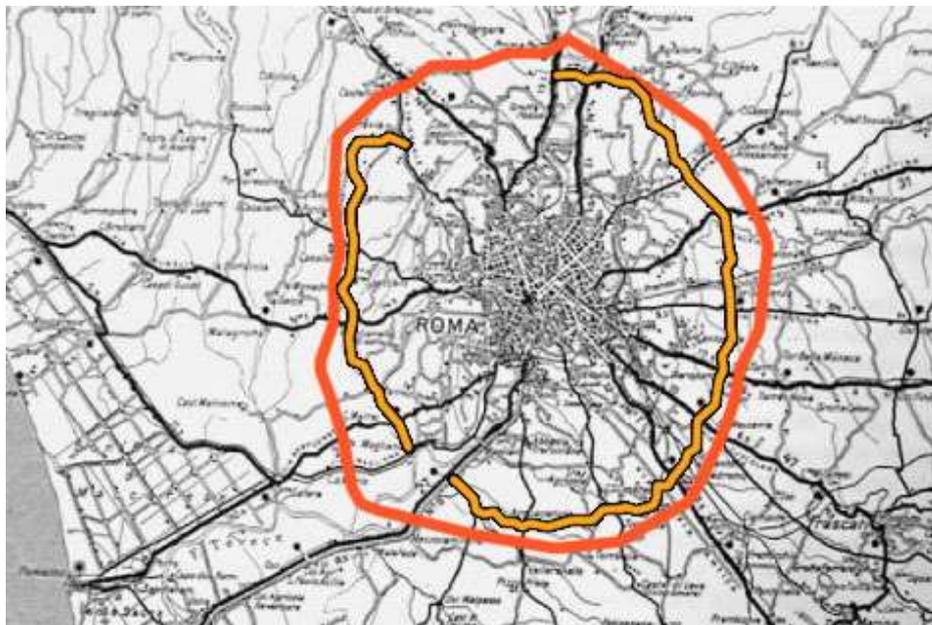


Figura 17 – Nell'immagine si confronta l'anulare storica con il tracciato del GRA, alla data della carta ancora non era presente.

L'attenzione ai problemi urbanistici a cavallo tra il declino del regime fascista e la fine della seconda guerra mondiale inizia a cambiare, gli studi riguardo la viabilità interna ed esterna la città di Roma in questo momento avanzarono in due direzioni: vi era chi sosteneva l'idea di un anello infrastrutturale intorno la città e chi si prefigurava l'idea di una città aperta tramite un sistema di infrastrutture tangenti l'edificato e non anulari.

La prima ipotesi progettuale è rintracciabile nella proposta di Vincenzo Civico, direttore dell'ultimo numero "fascista" della rivista "Urbanistica" del 1944 (fig. 18), in cui ribadiva quanto fosse necessario un sistema stradale che portasse esternamente il traffico di carattere nazionale sia automobilistico che ferroviario.

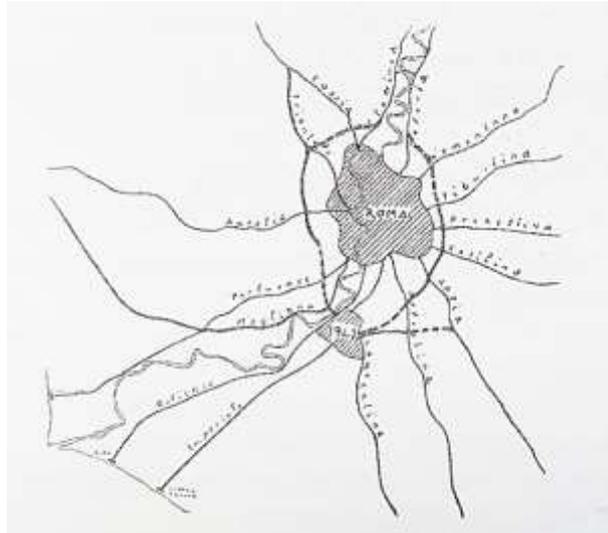


Figura 18 – Schema viario proposto da Vincenzo Civico nel 1938 e pubblicato nel 1944 su "Urbanistica".

Tale proposta dirigeva il traffico delle principali radiali esterne attraverso la costruzione di due tronchi anulari tra Flaminia e Magliana a ovest e tra Salaria e Laurentina a est, distanti dai cinque e i sei km dal centro di Roma, terminando nella zona delle Tre Fontane, precisamente nel nuovo quartiere voluto da Mussolini, l'EUR (Secchi,2009).

La seconda proposta fu avanzata con gli studi del nuovo Piano Regolatore, in quanto il documento urbanistico che ancora vigeva era il Piano del 1931, il quale oltre ad essere superato, sta espandendo l'urbanizzato in più direzioni sul territorio comunale. Per capire meglio il contesto di tale passaggio è utile fare una premessa riguardante il cambiamento storico di quel periodo.

Con la caduta del fascismo (4 giugno 1944), il CLN – Consiglio di Liberazione Nazionale insediò una Giunta Amministrativa Provvisoria il cui sindaco, il Principe Filippo Doria di Pamphili, in uno dei suoi primi atti, nominò una Commissione Urbanistica incaricata di studiare i futuri punti su cui verterà il nuovo piano regolatore (Insolera, 1993). L'esponente di tale studio fu l'architetto Luigi Piccinato, il quale presentò alla Giunta la conclusione dei lavori nel 1945, evidenziando i principali criteri ai quali il nuovo piano regolatore doveva ispirarsi: la proiezione del piano nell'ottica regionale, eliminare lo sviluppo urbano radiocentrico, realizzare due arterie di scorrimento in direzione nord/sud ai margini della città, in modo da evitare l'attraversamento del centro storico; abbandonare definitivamente la soluzione degli sventramenti nelle aree centrali proposti dai piani precedenti indicando delle soluzioni riguardo il traffico periferico (Secchi, 2009).

La nuova commissione anteponeva la periferia al centro, dando una visione che fino ad ora non si era mai data a Roma, una visione di un organismo aperto e capace di essere connesso con ciò che gravitava intorno ad esso (fig. 19).

La Giunta Provvisoria, per avviare i lavori del nuovo piano regolatore e sulla base di quanto pervenuto, ritenne opportuno procedere con ulteriori studi riguardo i collegamenti stradali nazionali e locali.

All'inizio del 1946, l'amministrazione, incaricò un gruppo di sette architetti<sup>49</sup> per redigere il "Piano per le arterie di scorrimento di Roma"; principalmente il loro lavoro aveva una natura settoriale, ovvero risolvere il problema dei collegamenti viari tra il nord e il sud d'Italia, ma nello stesso tempo si prefigurava come uno studio più sistematico che portasse alla revisione del Piano del 1931 (quello che ancora vigeva), in quanto la variante generale del 1942 venne definitivamente abbandonata dall'amministrazione.

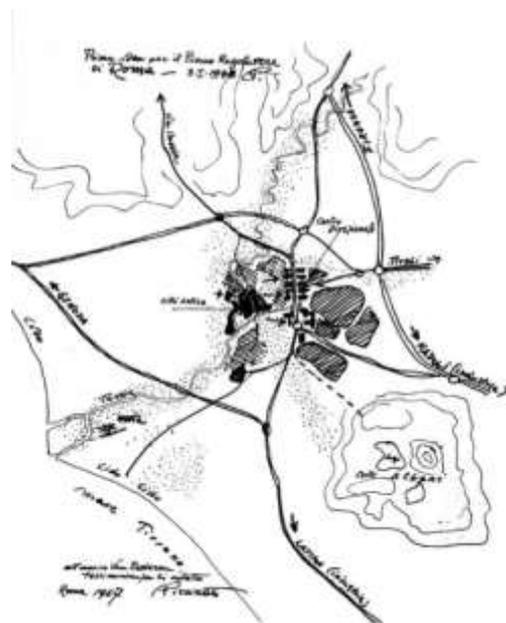


Figura 19 – Luigi Piccinato, "Prima idea per il Piano Regolatore di Roma – 1948". Pubblicato nel libro *Luigi Piccinato e l'urbanistica moderna*, 1967.

<sup>49</sup> Il gruppo era composto da Aldo Della Rocca, Mario De Renzi, Ignazio Guidi, Cherubino Malpeli, Luigi Piccinato, Mario Ridolfi e Giulio Sterbini.



Alla fine dell'anno 1946 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il nuovo Consiglio di Amministrazione dell'Anas<sup>50</sup> approvarono lo schema progettuale di collegamento stradale tra la *via Appia* e *via Aurelia* predisposto dal Direttore Generale dell'Anas Eugenio Gra. Questo rappresenterà il primo tronco di un anello stradale intorno alla città, destinato a collegare tra loro tutte le vie consolari a dieci chilometri di distanza dal centro.

È opportuno capire come il Grande Raccordo Anulare, un'infrastruttura "nazionale", possa aver interferito o influenzato lo sviluppo urbano di una città apparentemente lontana. Infatti in una delle raccomandazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, l'unico organismo che aveva preso in considerazione l'infrastruttura come una potenziale generatrice dei processi insediativi, era quella di coinvolgere Comune di Roma nel progetto, qualora il questo ricadesse all'interno dei limiti del Piano Regolatore. Il problema era proprio il concerto tra l'Ente e l'apparato comunale di Roma, in quanto quest'ultimo era rappresentato stato commissariato (1946-'47) e dunque i lavori che il commissario avviò furono incentrati più sulla ripartenza dell'apparato burocratico capitolino che nell'affrontare le problematiche territoriali e gli eventuali sviluppi urbani.

L'Ente Anas approfittò della totale assenza di potere all'interno dell'apparato capitolino ed iniziò una serie di acquisizioni ed espropriazioni per procedere con i cantieri di inizio lavoro, operazione che costò l'approvazione in via di sanatoria al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Rappresentando un gesto politico considerevole, in quanto il primo tratto dell'infrastruttura venne realizzato, non solo per ovviare i problemi legati ai collegamenti stradali, ma anche per risolvere le questioni sociali del momento.

L'elevata disoccupazione dilagava a Roma e l'esigenza di dare lavoro ai disoccupati e ai reduci di guerra diventò, insieme all'esigenza di riattivare un nuovo ciclo produttivo per il paese, una prerogativa della politica.

È in questo contesto che va quindi inquadrata la costruzione del GRA, all'interno del più vasto programma di ricostruzione post bellico in cui le motivazioni di ordine politico e sociale generale giocarono un ruolo centrale.

---

<sup>50</sup> L'Anas – Azienda Nazionale Autonoma delle Strade, venne ricostituita con il d.lgs. 27 giugno 1946 n. 38, come ente di diritto privato, proprio per risolvere i problemi di collegamento emersi dal conflitto. Il suo precursore era l'AASS – Azienda Autonoma Statale della Strada, istituita nel ventennio fascista nel 1928 con la prima costruzione autostradale di Italia "Autostrada del Mare", voluta da Mussolini per collegare Roma con il litorale.

Un'altra questione importante va precisata, all'inizio dei lavori del GRA, il disegno completo dell'infrastruttura non venne discusso tra il Consiglio Superiore e l'Anas. Infatti nei primi documenti, in cui si attesta l'avvio dei lavori delle prime due tratte, non vi è nessun rimando alla componente raccordo anulare. Lo dimostra il titolo del documento inerente al primo tratto dell'infrastruttura, "*Variante alle strade statali n.7 Appia e n.1 Aurelia per il loro collegamento alla periferia di Roma*" (inaugurato nel 1951), in egual modo viene intitolato il documento del secondo tratto infrastrutturale, ovvero il collegamento tra via Flaminia e via Tiburtina (inaugurato nel 1952). Si può supporre che inizialmente il GRA venne pensato più come un sistema di bretelle stradali che per un'unica infrastruttura anulare, le quali avrebbero collegato le principali strade statali, smistando i traffici nazionali da quelli locali (Pietrolucci, 2013). Ma si può anche avanzare tale ipotesi. All'inizio dei lavori del GRA il collegamento tra il Nord e Sud del paese avveniva tramite la camionabile Genova – Napoli, ovvero il *Corridoio Tirrenico*, questo raggiungeva Roma dalla via Aurelia per poi attraversarla internamente, come è stato spiegato all'inizio del paragrafo, ed infine uscire dal tessuto urbano e raggiungere Napoli attraverso la via Appia. Proprio durante la costruzione del primo tratto, il Governo centrale, in concerto con l'Anas e le principali industrie automobilistiche del Paese avviarono lo studio per il percorso di un'altra autostrada, quello dell'Autostrada del Sole, ovvero il collegamento tra il nord e il sud del Paese lungo la direttrice interna, Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli(fig.23), superando la strategia del *Corridoio Tirrenico*. Si capì ben presto che un'infrastruttura divisa per parti non avrebbe risolto il problema dello smistamento dei traffici, dunque con l'avvio dei lavori dell'Autostrada Milano-Napoli, l'Anas decise di chiudere il sistema di bretelle in un'unica infrastruttura anulare intorno la città e nel 1952 avviò i lavori per il terzo tratto stradale, nel quadrante est, collegando le strade statali Tiburtina e Appia.



Figura 21 - Percorso della nuova Autostrada del Sole – A1.

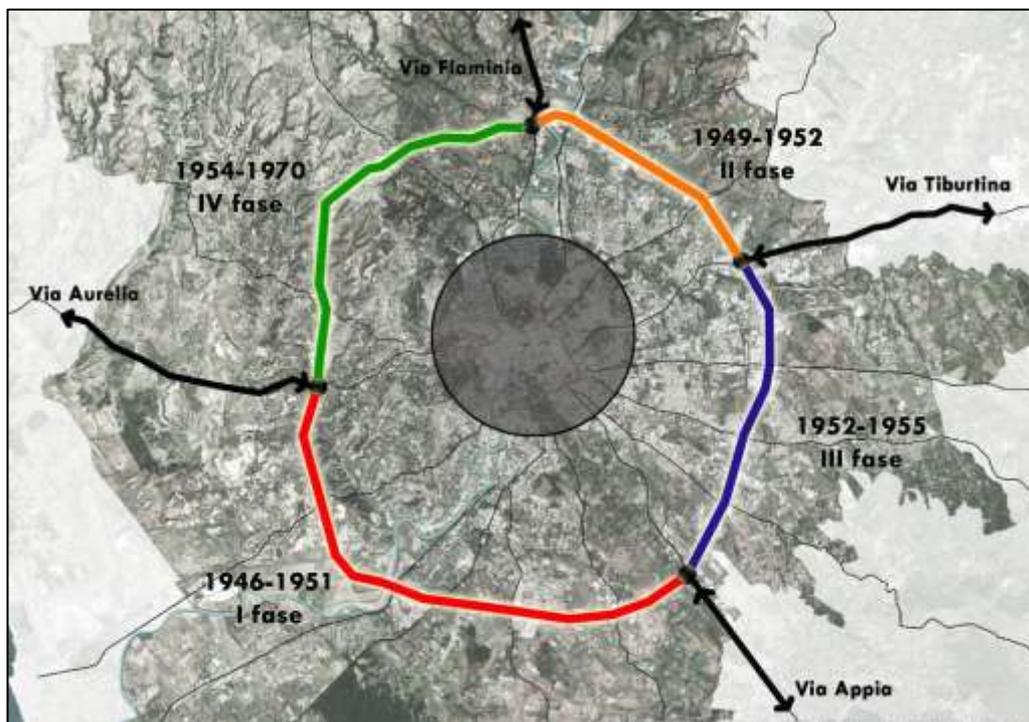


Figura 22 - Le fasi di costruzione dell'infrastruttura GRA. Il primo tratto, Aurelia-Appia 1946-195; secondo tratto, Flaminia-Tiburtina 1949-1952, terzo tratto 1952-1955 tra Tiburtina-Appia, infine il quarto tratto 1954-1970 Aurelia-Flaminia.

Secondo Marco Pietrolucci, autore del libro *La Città del Grande Raccordo Anulare e Verso la realizzazione delle microcittà di Roma*, a cui questa deve molto e riflette sulla ricerca che pone l'autore, gli obiettivi che spinsero il Governo centrale e l'Anas a realizzare un dispositivo infrastrutturale di tale impatto furono diversi. Oltre alle motivazioni di ordine politico e sociale, a quelle di ordine tecnico, ovvero dotarsi di una moderna struttura periferica per la mobilità capace di mantenere a distanza i traffici con destinazione diversa da Roma, vi era anche una questione che riguardava la *figurazione complessiva* della città.

I precedenti piani, del 1909 e del 1931, avevano profuso una strategia urbana tesa a definire un organismo urbano accerchiato da strade anulari tangenti l'abitato, le quali dovevano rappresentare i nuovi limiti fisici e figurativi tra la città e la campagna. Durante la stesura del nuovo Piano Regolatore il Comune di Roma avrebbe avuto la possibilità di considerare il GRA come un elemento entro cui poter sviluppare la città di Roma, ma non affrontò il dibattito riguardo la propria figurazione complessiva, continuando sulla scia della totale assenza di concerto tra i due enti, l'Anas continuò indisturbata a stravolgere il territorio dell'Agro Romano ed a interrompere la storicità che legava Roma a questo paesaggio.

Il Grande Raccordo Anulare finì con l'imporsi sullo spazio fisico della città come un'opera di Stato legata agli interessi politici generali di sviluppo piuttosto che come un'opera a servizio degli interessi comunali.

In un suo scritto del 1959 all'interno della rivista "Urbanistica"<sup>51</sup>, Luigi Piccinato, ricorderà l'avvio dei lavori dell'infrastruttura nel seguente modo: *"Di fronte alla necessità di far fronte alla disoccupazione del bracciantato, il Ministero dei Lavori Pubblici, senza preoccuparsi di sentire il parere del Comune, iniziava quell'anello Anas, empirica ed elementare soluzione per la viabilità esterna che, tracciato affrettatamente fuori al quadro urbanistico, riproponeva, sventuratamente, quel sistema chiuso e radiocentrico che si voleva evitare, che Roma non aveva mai accettato e che diventava esiziale: fatto, questo, di estrema gravità"*.

---

<sup>51</sup> Urbanistica 28-29, *L'Esperienza del Piano di Roma*, 1959, p.189

## 2.2 Le varie fasi di costruzione del progetto di Eugenio Gra

Prima di analizzare le varie fasi di costruzione del Grande Raccordo Anulare, è utile chiarire alcuni punti riguardo le condizioni che hanno influenzato la costruzione dell'infrastruttura a quasi 11 km di distanza dal centro di Roma.

Nonostante, all'inizio dei lavori, non è rintracciabile un progetto d'insieme del GRA, non vi è un chiaro ed esplicito riferimento ai condizionamenti orografici ed urbani che hanno determinato la figura dell'Anello di Roma, invece, secondo Marco Pietrolucci e Roberto Secchi, vi sono diversi elementi che hanno determinato sia la forma che il tracciato dell'infrastruttura:

- 1- L'estensione di Roma negli anni '40 era costituita dal nucleo denso centrale, all'interno delle Mura Aureliane, ed esternamente era determinata dal proseguimento dell'espansione urbana o dai tessuti urbani distanti dall'area centrale. Le aree più marginali erano un sistema di nuclei isolati, il punto più estremo era rappresentato dall'EUR a sud, l'Ippodromo Capannelle a sud est, la borgata Rustica ad est, a nord Castel Giubileo, mentre verso ovest il manicomio la borgata Ottavia.
- 2- Preesisteva un sistema di strade anulari utilizzate principalmente per il collegamento, a scopo militare ed agricoli, delle strade consolari fin dall'epoca romana. Il progetto di Mussolini del 1937 principalmente metteva in connessione l'EUR grazie alle strade anulari già costruite, mentre l'idea di realizzare una strada anulare intorno alla città era già presente nel progetto del campo trincerato di Roma. Costruito dal 1877 al 1891, in aperta campagna, comprendente quindici forti e quattro batterie. Il progetto prevedeva, per motivi strategici e di difesa della città, la sistemazione delle strutture lungo le principali vie di comunicazione ed era immaginato un collegamento dei forti tramite un'unica strada la quale avrebbe disegnato un anello intorno alla città. L'infrastruttura non venne realizzata interamente, solo in alcuni punti, ma ben presto si arrestarono i lavori, in quanto i costi si erano alzati incredibilmente e lo spazio tra le strutture militari e la città diminuiva sempre di più per via della crescente espansione che Roma stava attuando.
- 3- La forma anulare del GRA nasce dallo studio dei Piani Regolatori del 1909 e del 1931 che introducono come elemento organizzativo una circonvallazione esterna o da studi come la riorganizzazione del sistema viario periferico avviato da Mussolini per l'Esposizione Universale del 1942 (E42 – EUR). Con i

piani del 1909 e del '31, la circonvallazione, oltre a risolvere i problemi inerenti al traffico, venne pensata anche come un confine figurativo dello sviluppo urbano di Roma, all'interno del quale avrebbe dovuto contenere l'espansione urbana. Mentre il piano del 1937 di Mussolini prevedeva la sistemazione delle stradi anulari periferiche e di farle convergere nel nuovo quartiere Eur.

- 4- Altra condizione importante che determinò il posizionamento dell'infrastruttura a 11 km dal centro di Roma è stato il riuso di due ponti già esistenti prima della costruzione del GRA. A nord, per il tratto tra la via Flaminia e via Tiburtina il raccordo ingloba il Ponte diga di Labaro, a sud invece il tracciato del raccordo è caratterizzato dal riuso del Ponte di Mezzocamino e il cavalcavia sull'Ostiense.

La realizzazione del tracciato a tale distanza quindi è stata condizionata non soltanto dai motivi che hanno permesso la realizzazione dell'infrastruttura stessa, ma anche dalle strutture urbane e infrastrutture già esistenti sul territorio romano. Oltre a definire gli elementi che hanno condizionato il tracciato, è utile analizzare le fasi di costruzione del GRA, restituendo una lettura *step by step* del mutamento territoriale generato dall'infrastruttura stessa.



*Figura 23* - L'immagine rappresenta gli elementi urbani al 1946 che hanno condizionato il posizionamento del tracciato del Grande Raccordo Anulare e che sono stati volutamente inglobati da esso. 1) Castel Giubileo, 2) San Basilio, 3) La Rustica, 4) Centocelle-Alessandrino, 5) Tor Sapienza, 6) Cinecittà, 7) l'Ippodromo Capannelle, 8) l'Eur, 9) Trionfale, 10) Ottavia. La linea tratteggiata invece rappresenta la strada anulare preesistente, tracciato usat in antichità e ripreso negli studi di Mussolini per il riordino del sistema viario. Le X sul tracciato dell'odierno Grande Raccordo Anulare rappresentano i due ponti sul Tevere riutilizzati dall'Anas per l'infrastruttura stessa, a nord il Ponte Diga Labaro, a sud il Ponte Mezzocammino.

### *2.2.1 I Fase: 1946-1951, collegamento via Appia e via Aurelia*

I lavori riguardanti il primo tratto dell'infrastruttura GRA iniziarono il 26 ottobre del 1946, mettendo in collegamento diretto le direttrici più importanti di Italia, la via Aurelia e la via Appia, considerate le consolari di penetrazione tra il nord e il sud e viceversa della penisola prima che venissero costruite le autostrade.

Il tracciato della prima "bretella<sup>52</sup>" sarà posizionato nel quadrante sud ovest della città, a quasi 10 km dal centro di Roma. Come è stato scritto precedentemente, la distanza dal tessuto urbano di Roma è motivata principalmente dalla funzione del dispositivo extraurbano atto a risolvere i problemi di traffico nazionale. Altro motivo per cui verrà posto così lontano è il condizionamento di strutture urbane preesistenti, in quanto dovrà includere al suo interno il maggior numero di frammenti urbani presenti sul territorio romano, evitando che le future formazioni urbane (realtà che poi si verificherà) possano interferire con il ruolo del GRA.

Le aree interessate dalla costruzione del primo tratto dell'infrastruttura sono principalmente i terreni dell'Agro romano, per lo più pianeggianti, abbandonati dall'attività agricola e ancora non urbanizzati se non da qualche insediamento come l'emergente quartiere Eur (ancora incompleto), mentre l'infrastruttura presente nell'area è il Ponte di Mezzocammino<sup>53</sup> che verrà inglobato nel circuito del futuro raccordo.

In questo momento l'amministrazione comunale rimarrà totalmente indifferente alla trasformazione della propria periferia, per due motivi principali: l'ente Anas non coinvolse nel progetto il Comune e altro fattore importante, l'apparato pubblico capitolino<sup>54</sup>, nel secondo dopo guerra e dopo il periodo di commissariamento si occupò di ricostruire il proprio territorio distrutto dai bombardamenti incentivando l'attività edilizia.

---

<sup>52</sup> Il grande raccordo anulare inizialmente non venne pensato come un'unica infrastruttura, ma come un sistema di strade che raccordasse le principali arterie statali.

<sup>53</sup> Il ponte di Mezzocammino fu costruito nel quadro delle opere che resero possibile la completa deviazione del corso del fiume e la realizzazione del drizzagno del Tevere tra Mezzocammino e Spinaceto, intervento considerato necessario per agevolare il corso del Tevere ed evitare pericoli d'inondazione. Questa opera serviva a connettere l'idroscalo e l'aeroporto dell'Urbe previsti dal Piano di Mussolini con la grande viabilità inter-periferica del 1938.



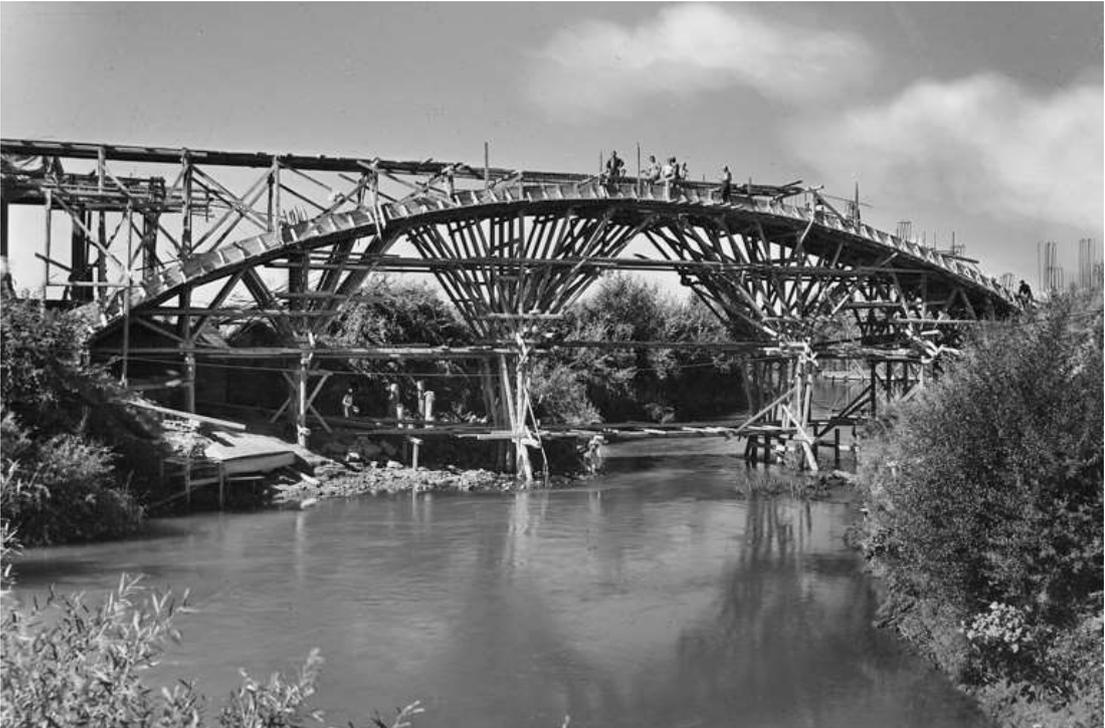
### ***2.2.2 II Fase: 1949-1952, collegamento via Flaminia e via Tiburtina***

I lavori per la *“Variante alle strade statali n.2 Flaminia e n.5 Tiburtina per il loro collegamento alla periferia di Roma”* rappresentano l’avvio alla costruzione del secondo tratto del GRA, i quali iniziarono nell’anno 1949 e che permettevano il collegamento delle arterie statali del quadrante nord-est della città.

In questa seconda fase il rapporto tra l’infrastruttura e città sarà ad una distanza minore rispetto al tratto del quadrante sud ovest, in quanto l’attività edilizia avviata negli anni pre-bellici aveva espanso Roma seguendo le direzioni della via Nomentana e Tiburtina, superando i confini del piano del 1931.

Il limite urbano di Roma, disegnato dal PRG e dalla variante del 1942 (si rimanda al capitolo 1) era rappresentato, per questa parte di città, dalla lottizzazione di Monte Sacro ma il raccordo inscriverà al proprio interno nuclei più lontani e isolati come il contenuto borgo rurale di Castel Giubileo a nord, tangente al raccordo, e la borgata ufficiale San Basilio anch’essa limitrofa al raccordo e collegata dalla via Tiburtina.

Al contempo l’amministrazione capitolina ignara di ciò che stava accadendo attorno la propria città continuava a favorire l’espansione edilizia su quasi tutto il territorio romano permettendo al privato imprenditore di seguire due logiche di costruzione: la prima prevedeva il completamento dei tessuti edificati, l’altra era la concessione al privato di costruire in periferia e aspettare l’avvicinamento della città facilitato dalle nuove infrastrutture. Vedremo come il territorio tra via Tiburtina e via Nomentana grazie ai nuovi collegamenti subirà un’intensiva espansione edilizia.



### 2.2.3 III Fase: 1952-1955, collegamento via Tiburtina e via Appia

È in questa terza fase che emerge la non unicità del raccordo perché il terzo tratto del dispositivo infrastrutturale non era presente nei primi due progetti, ma divenne indispensabile nel momento in concomitanza l'Anas avviò lo studio per i nuovi collegamenti stradali del Paese. Era il 1951 quando venne analizzato il collegamento tra il nord e il sud dell'Italia non sul solito tragitto, la camionabile Genova-Napoli, detta anche *Corridoio Tirrenico*, ma su una nuova direttrice interna, la Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli. Dunque la futura Autostrada del Sole avrebbe attraversato l'Italia nella parte centrale della penisola e avrebbe raggiunto Roma nel quadrante settentrionale allacciandosi al secondo tratto del raccordo appena costruito (Flaminia-Tiburtina), mentre a sud la nuova autostrada si sarebbe collocata tra la via Casilina e la via Tuscolana e quindi non lungo il tratto Appia-Aurelia. Conseguentemente vi era bisogno di un nuovo tratto di raccordo che permettesse al traffico nazionale automobilistico di *by-passare* il centro urbano di Roma e questo fu possibile grazie al raccordo tra la via Tiburtina e via Appia.

Questa fase ha un carattere diverso dalle precedenti poiché materializza la presenza dell'anello nella città. Il nuovo tronco sezionerà e collegherà le vie più importanti del quadrante est di Roma: partendo da via Tiburtina in senso orario interromperà la continuità di via Collatina, via Prenestina, via Casilina, via Tuscolana, via Anagnina e infine si raccorderà alla via Appia. Queste vie hanno rappresentato, tra gli inizi degli anni '20 e gli anni '60, per l'espansione romana e per i privati costruttori terreno fertile per urbanizzare quartieri al di fuori del piano regolatore.

La nuova infrastruttura periferica includerà al proprio interno dunque quelle lottizzazioni spontanee come la borgata La Rustica (collegata con la città dalla via Collatina), che al momento della costruzione del raccordo la propria morfologia urbana è rappresentata da un tessuto di edifici sparsi in aperta campagna. Gli altri manufatti urbani inclusi dal dispositivo, ma entro un raggio di distanza di 5 km, sono rappresentati dalle borgate ufficiali come Pietralata e Tiburtino III sorte lungo la direttrice via Tiburtina, mentre lungo la via Prenestina troveremo le borgate ufficiali quali Prenestina (non più esistente) e il Quarticciolo, a cui si aggiunge anche la borgata Tor Sapienza, quest'ultima oggi a ridosso del raccordo. Su via Casilina troveremo le borgate spontanee come Centocelle e Alessandrino, mentre in prossimità del GRA vedremo l'emergente borgata di Torre Maura. Superato lo svincolo con via Casilina è la volta di via Tuscolana, un'altra direttrice di uno

sviluppo urbano intensivo tra gli anni 50 e 60, ed è tra queste ultime due strade che sorgerà la futura Roma-Napoli con uno svincolo apposito sul GRA. In questo periodo la via Tuscolana ha una struttura urbana in via di definizione in quanto le attività promosse dall'istituto Ina-Casa avvieranno la costruzione dei quartieri intensivi come il Tuscolano e Torrespaccata, quartiere limitrofo al distretto cinematografico voluto da Mussolini, Cinecittà, entrambi distanti meno di 2 km dall'emergente dispositivo extra urbano. Bisogna aggiungere che le attività edilizie in via Tuscolana continueranno anche grazie all'apertura del nuovo servizio metropolitano sotterraneo degli anni '80. Il tracciato della metro A finirà a ridosso del raccordo, con capolinea Anagnina, un'altra via con una storia più recente le precedenti. Vedremo come quest'area diventerà una nuova centralità per il NPRG grazie alle varie funzioni che negli anni si sono sviluppate: dal residenziale per via dei quartieri spontanei sorti nel tempo, come la borgata Romanina e Osteria dell'Osa, ma anche grazie a funzioni commerciali emerse dagli anni 2000 che ne hanno fatto un nodo importante per i romani.

Il restante tratto che unisce la via Tuscolana alla via Appia è caratterizzato da aree più libere a differenza delle precedenti anche se l'unico manufatto riconoscibile è lo storico Ippodromo Capannelle il quale verrà iscritto all'interno del tracciato del raccordo ad una distanza minima.

#### ***2.2.4 IV Fase: 1954-1970, collegamento via Aurelia e via Flaminia***

A partire dal 1954 l'Anas inizia il collegamento tra la via Aurelia e la via Flaminia, nello stesso periodo l'ente è impegnato nel raddoppio della carreggiata per il quadrante orientale tra la via Salaria e la via Tuscolana, in quanto, nel medesimo tratto, verrà costruito lo svincolo della nuova Autostrada A1, la Roma-Firenze.

Per quanto riguarda la costruzione del quarto tratto del GRA questo risulterà essere più articolato sotto il profilo orografico, proprio perché i dislivelli del terreno sono accentuati dalla presenza delle forre, tipici avvallamenti lineari percorsi dalle acque. L'impedimento morfologico comporterà a tempi di costruzione più lunghi rispetto ai precedenti in quanto comporterà durante i lavori a costruzione di un viadotto e di diversi cavalcavia e sottopassaggi. Di fatto l'Anello di Roma vedrà la sua completezza dopo 24 anni e nel 1970 la città di Roma è definitivamente chiusa da un dispositivo nato per esternare il traffico veicolare nazionale da quello urbano locale, funzione che sarà contraddetta per via dello sviluppo incontrollato della città,

il quale porterà il tessuto urbano oltre i confini del GRA, rendendo l'infrastruttura un dispositivo alternativo alle strade locali.

Le caratteristiche urbane del quadrante ovest non sono riconoscibili chiaramente rispetto al terzo tratto. Il tracciato del GRA parte dalla via Aurelia, sorpassa e lambisce la borgata spontanea sviluppata sulla via Boccea, costeggia l'insediamento periferico della borgata Ottavia e Tomba di Nerone entrambi ancora poco sviluppati, sottopassa la ferrovia Roma-Viterbo e l'adiacente via Trionfale, incrocia e sottopassa la via Cassia per poi raggiungere la via Flaminia. Le altre formazioni urbane riscontrabili all'avvio dei lavori sono nella borgata ufficiale Primavalle, distante in linea d'aria meno di 3km, dall'insediamento Trionfale sviluppato sull'omonima via.

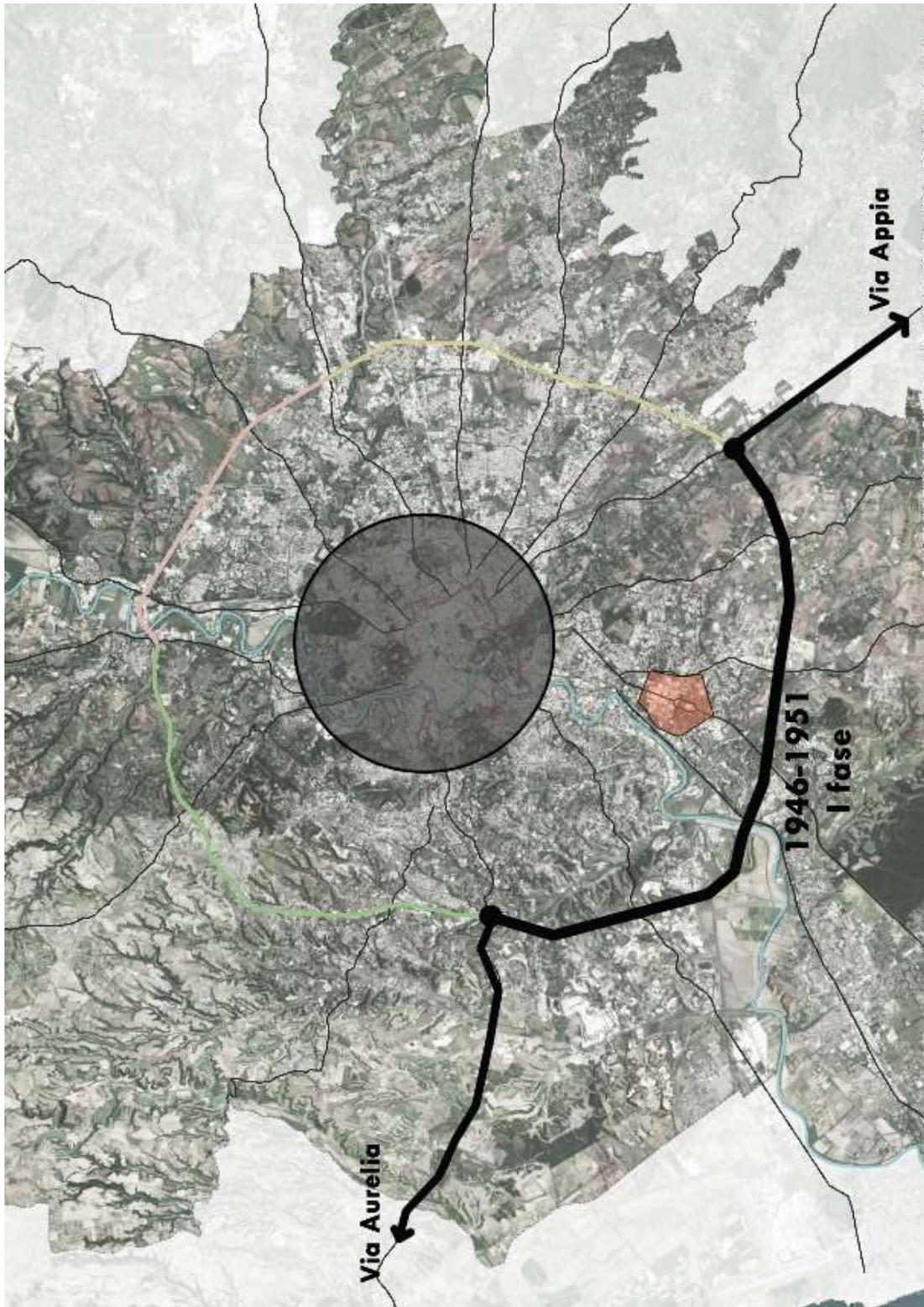


Figura 24 – Collegamento via Aurelia con via Appia.

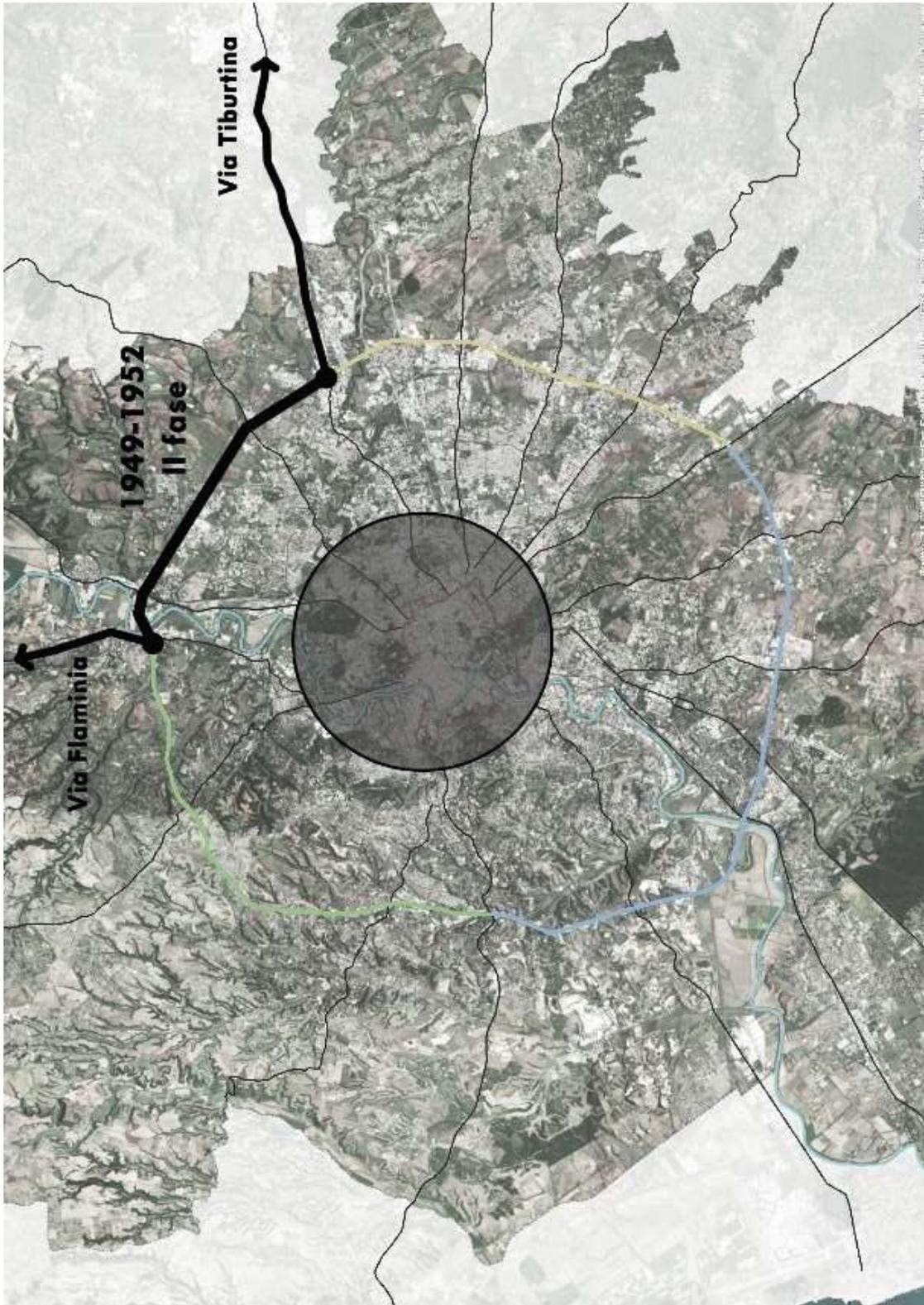


Figura 25 – Collegamento via Flaminia con via Tiburtina.

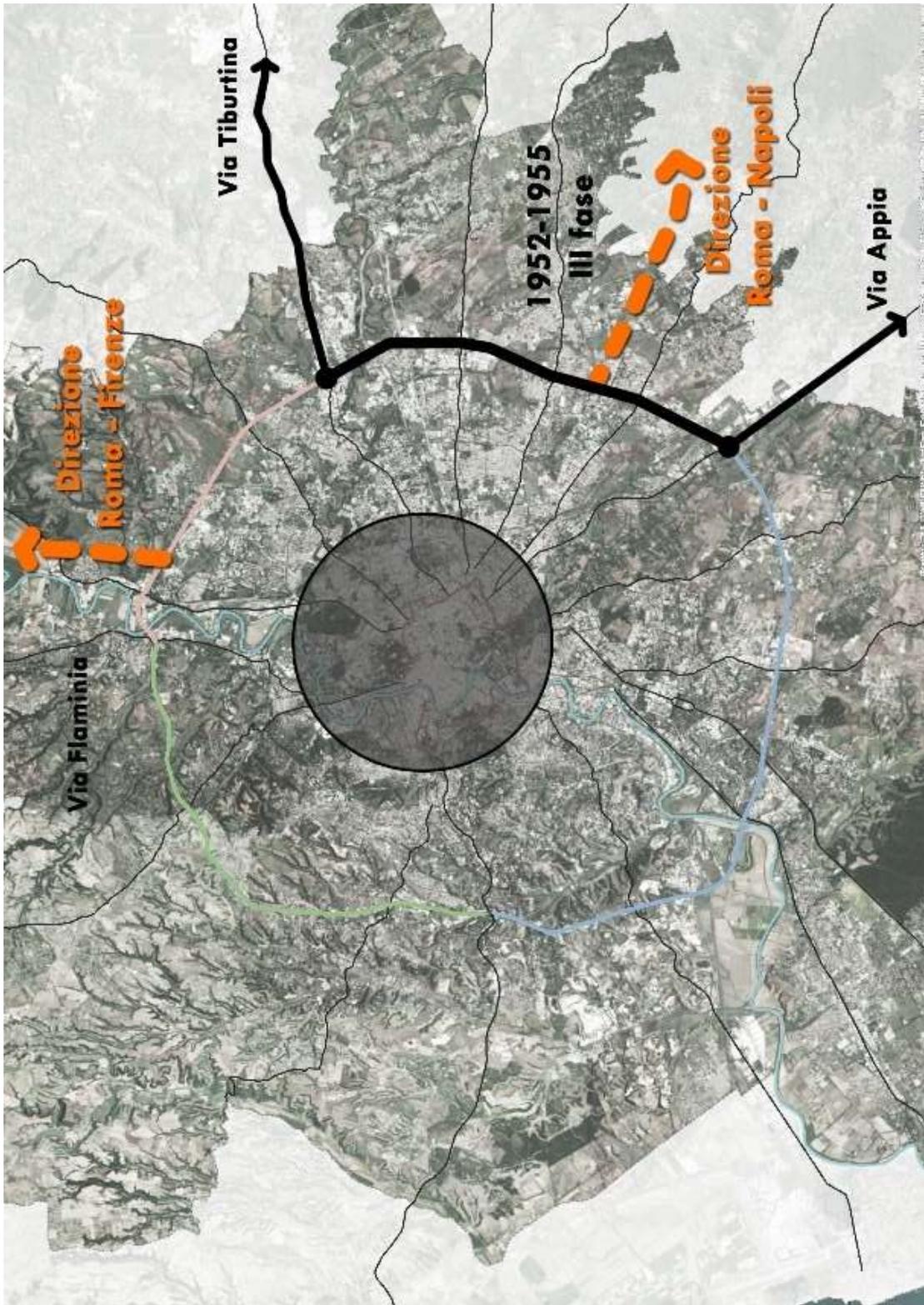


Figura 26 – Collegamento via Tiburtina con via Appia

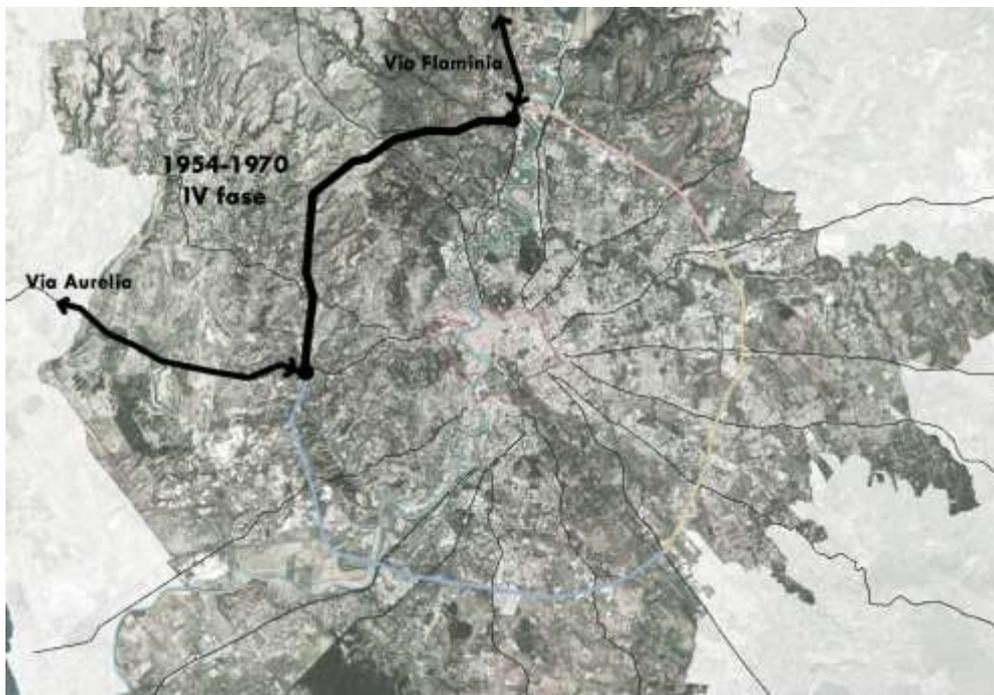


Figura 27 – Collegamento via Aurelia con via Flaminia

### *Narrazione cronologica degli interventi sul Grande Raccordo Anulare*

- 1946 Inizio della costruzione
- 1951 Aperto il tratto Aurelia-Appia
- 1952 Aperto il tratto Flaminia-Tiburtina
- 1955 Aperto il tratto Tiburtina-Appia
- 1956 Proposta Asse attrezzato – CET
- 1961 Costruzione svincolo GRA con la Roma – Firenze adiacente allo svincolo della Salaria
- 1962 Inizio raddoppio carreggiata tra Salaria-Tuscolana
- 1962 Costruzione svincolo GRA con la Roma – Napoli sul tratto Tiburtina-Appia
- 1962 Nuovo Piano Regolatore del Comune di Roma, GRA considerato “Strada Statale”
- 1970 Aperto il tratto Aurelia-Flaminia. Il GRA è completato
- 1979 Il GRA viene riclassificato come autostrada
- 1980 Approvazione lavori di adeguamento del GRA a seguito della sua classificazione in autostrada: chiusura degli accessi a raso, nuovi svincoli, strade di servizio in parte realizzate
- 1981 Completamento della doppia carreggiata dell’intero GRA
- 1981 Delibera di variante al PRG per adeguamento al GRA ad autostrada urbana
- 1983 Iniziano i lavori della terza corsia
- 1984 La Giunta Comunale esprime parere favorevole all’allargamento a tre corsie per il tratto tra la Salaria e Tiburtina
- 1985 La Giunta Comunale esprime parere favorevole all’allargamento a tre corsie per dell’intero GRA
- 1997 Il 50% del tracciato è ampliato a tre corsie
- 2000 Il 75% del tracciato è ampliato a tre corsie. Ripristinata la continuità ambientale del Parco dell’Appia antica, apertura galleria.
- 2002 Iniziano i lavori di ampliamento a tre nel quadrante N-O
- 2007 Il 97% del tracciato è ampliato a tre corsie
- 2011 Termine dei lavori

### 2.3 Caratteristiche progettuali del Grande Raccordo Anulare

Come è stato precedentemente descritto il GRA non ha un disegno progettuale unico, documenti finora reperiti e studiati non hanno riportato a nessun disegno che mostri un quadro d'unione del dispositivo. Possiamo affermare che il raccordo nella sua completezza è un'infrastruttura costruita per parti e che negli anni ha svelato la sua vera identità. Da una strada extra urbana la cui funzione era esternare i traffici nazionali da quelli locali, nel giro di un decennio dalla data della sua costruzione, il GRA ha cambiato volto fino a diventare un'autostrada urbana con flussi misti di livello nazionale e locale.

Analizzando le caratteristiche progettuali del manufatto emergono delle particolarità, una di queste è la distanza dal centro. Il motivo per cui sia stato posto a 11 km dal centro della città di Roma oltre alle appena citate motivazioni e oltre al fatto che l'infrastruttura non avrebbe dovuto interferire con l'espansione urbana, ma anzi contenerla, vi è un altro motivo che ha radici più profonde, storiche. La logica eseguita dall'Ing. Eugenio Gra di posizionare il GRA in modo equidistante dal centro urbano della città deriva dalla tradizione romana; se osservato nei punti di intersezione con le consolari la distanza<sup>55</sup> dell'anello dal miliario aureo (la colonna da dove partono tutte le strade romane e rappresentante il km0), rimane costante. Dunque il suo tracciato si iscrive perfettamente nelle modalità di costruzione romane, anche per le sue caratteristiche plano-altimetriche, con una larghezza pari a 10 metri e con sezione aderente al suolo. Riguardo alla sua larghezza che rimase invariata dall'anno di costruzione nel 1946 fino al 1954, questa era composta da una carreggiata divisa in due corsie, una per senso di marcia.

Il raddoppio delle carreggiate iniziò dal momento in cui l'Ente Anas provvide a riformulare i collegamenti tra il nord e il sud del Paese e tra il 1961 e il 1962 verranno realizzati i raccordi autostradali con il dispositivo GRA. Tale progetto porterà ad un ribaltamento di importanza urbana tra il settore sud-occidentale della città e il quadrante interessato dalle autostrade. L'arrivo delle autostrade, il raddoppio della carreggiata e il nuovo SDO – Sistema Direzionale Orientale, introdotto dal nuovo piano regolatore del 1962, ma mai realizzato, faranno sì che lo sviluppo urbano di Roma si concentrerà nel quadrante orientale.

Gli ampliamenti del GRA, a partire dagli anni '60 fino ad oggi, mureranno fisicamente la città di Roma, materializzando sul territorio romano quel *limes*, intorno

---

<sup>55</sup> VII miglio dal centro della città

e oltre il quale si perderà il contatto con l'Agro Romano<sup>56</sup> andando a definire tessuti urbani dai caratteri misti e riversando carichi trasportistici sulle inadeguate radiali.

Altra questione importante che ha condizionato il progetto e la costruzione del GRA è il numero elevato di strade radiali che il dispositivo ha sezionato lungo il suo percorso. Inizialmente il progetto nasceva per il collegamento con le strade statali più importanti e non per quelle di minore importanza. Il rapporto con le radiali era una decisione che spettava alle caratteristiche morfologiche delle radiali stesse, se una di queste risultava avere una conformazione morfologica complicata l'allaccio al dispositivo non veniva progettato. La componente plano-altimetria del GRA, con sezione aderente al suolo, oltre ad essere una tecnica costruttiva della tradizione romana, è stata un'imposizione assegnata da una circolare del Ministero dei Lavori Pubblici nel 1946, la quale vincolava le future infrastrutture stradali ad essere realizzate tramite lunghi rettifili e con poche ed ampie curve e che non dovessero avere una pendenza superiore al 3%. Come si verificherà la maggior parte degli allacciamenti con le radiali in un primo momento verranno realizzati a raso, i più complessi vedranno luce in un secondo momento.

La realizzazione *ex-post* di svincoli considerati meno importanti al momento della costruzione del GRA creerà una mancanza di gerarchizzazione razionale e preordinata tra incroci principali e minori, e soprattutto una volta completati andranno a definire un tracciato complesso: l'andamento generale della strada non è né su rilevato<sup>57</sup>, né sovrapposto e né disgiunto dal suolo. Questa particolarità progettuale portò alla produzione di uno spazio tendenzialmente disordinato e sconnesso intorno all'infrastruttura stessa, caratteristica che colpì Federico Fellini e che lo raccontò nel film *Roma* del 1972, facendo emergere questo spazio come un paesaggio al plurale e assediato dal traffico.

---

<sup>56</sup> Tutta la superficie del Grande Raccordo Anulare è costruita sull'Agro Romano, in aperta campagna

<sup>57</sup> Nelle costruzioni stradali o ferroviarie il rilevato è un cumolo di terra limitato letteralmente da scarpate dotate di una certa pendenza o da muri di sostegno. Sulla sommità di questi cumoli vi sarà la piattaforma dell'infrastruttura. I rilevati si realizzano quando la variazione della pendenza longitudinale che si avrebbe seguendo l'andamento del terreno viola le prescrizioni normative e ne risulta inferiore.

## Capitolo III

# Il rapporto tra gli strumenti di pianificazione e il Grande Raccordo Anulare

### **3.1 Relazione tra gli strumenti urbanistici del Comune di Roma e il Grande Raccordo Anulare**

Oltre ad esaminare le fasi di costruzione del Grande Raccordo Anulare è utile, ai fini della ricerca di questa tesi, approfondire il rapporto tra le politiche urbanistiche avviate dal Comune di Roma e come queste si relazionano con il dispositivo infrastrutturale in questione. Inoltre appare evidente anche un confronto con la pianificazione di area vasta, la quale indirizza la pianificazione locale tentando di dare una aggregazione dell'urbanizzato della città di Roma.

Approfondire la relazione che intercorre tra le politiche urbanistiche e il Grande Raccordo Anulare permetterà di capire in che modo si è sviluppata la nuova forma urbana di Roma e se l'infrastruttura ha giocato un ruolo principale nello sviluppo urbano caotico che lo caratterizza.

L'analisi viene condotta sul primo documento che materializza il Grande Raccordo Anulare all'interno dei suoi elaborati, nello specifico riguarderà lo strumento urbanistico del 1962, approvato nel 1965, e si delineeranno gli sviluppi che hanno portato poi al fallimento dell'idea di piano. Mentre sarà con il Nuovo Piano Regolatore, il quale cambierà approccio urbanistico, a ricollocare centralmente il ruolo delle aree periferiche sorte attorno all'infrastruttura attraverso la riorganizzazione della struttura urbana.

### 3.1.1 *La nuova idea di città del Piano Regolatore Generale del 1962-'65 e l'indesiderato Grande Raccordo Anulare*

Il Piano Regolatore Generale del 1962 risulta essere il primo documento che riporta graficizzato l'infrastruttura del Grande Raccordo Anulare all'interno del territorio comunale. Il documento di Piano, modificato più volte e approvato definitivamente nel 1965, tentò di sviluppare la futura forma urbana di Roma prevalentemente all'interno dell'infrastruttura GRA. Gli indirizzi dell'atteso strumento (il Piano vigente era ancora quello del 1931, varato nel 1942<sup>58</sup>) consideravano il GRA esclusivamente in base alla funzione che doveva svolgere, ovvero quella di collegamento statale. Per tanto fu visto come un oggetto estraneo al corpo urbano di Roma, principalmente perché la città era ancora lontana, infatti il GRA dista quasi 11 km dal centro di Roma e nel 1957 attraversava il territorio ancora libero da urbanizzazioni, l'Agro Romano. Conseguentemente i rari manufatti urbani che incontrava erano le *borgate rurali* e le *borgate ufficiali*, dunque non essendoci un'interazione tra le due realtà, la città e l'infrastruttura, si ritenne opportuno di non coinvolgere quest'ultima negli indirizzi di Piano. Neanche quando questi superavano l'infrastruttura stessa come nel caso con il Parco dell'Appia Antica a sud che lo intersecava, e neanche con le aree riservate alla nuova Università Tor Vergata a est, prevista all'esterno del suo tracciato (Cao, 2005).

Per tanto il GRA rimase ancora una un elemento indifferente agli uffici comunali i quali cercarono di orientare lo sviluppo residenziale e direzionale su una nuova infrastruttura, l'*Asse Attrezzato Nord-Sud di levante*<sup>59</sup>. Nello specifico si trattava di un semianello autostradale più interno rispetto al cugino GRA, che attraversava tutta la città e che si innestava con l'autostrada Roma-Firenze tramite lo svincolo sulla Salaria,

---

<sup>58</sup> Il Piano viene varato in quanto nel '42, in piena seconda guerra mondiale, Mussolini decise di progettare il nuovo quartiere, per l'Esposizione Universale di Roma (E-42 o EUR).

<sup>59</sup> La prima proposta dell'Asse Attrezzato fu avanzata dal Comitato di Elaborazione Tecnico – CET durante i lavori per definire il nuovo Piano Regolatore di Roma, nel 1956. Tale Piano venne rielaborato e l'Asse Attrezzato venne riproposto nel 1962, ma senza apportare ulteriori modifiche alla prima tesi, dal G.U.R. – Gruppo Urbanisti Romani (tra gli esponenti noti ricordiamo Luigi Piccinato e Marcello Piacentini). In seguito vedremo, per via delle espansioni residenziali e non, che anche quest'ultima ipotesi venne rivista e riproposta tramite il *Sistema Direzionale Orientale – SDO* dallo Studio Asse, il quale propose una strada connessa con il sistema infrastrutturale nazionale e che avrebbe collegato la Roma-Firenze con la Roma-Fiumicino. Dunque il Comune vedeva, nel quadrante orientale, accanto alla città ormai consolidata la nascita di una Roma Moderna, una città basata sul trasporto privato, la cui ossatura fosse un'infrastruttura ibrida addensata di funzioni e valori urbani che stavano emergendo, sotto gli occhi di tutti, sul Grande Raccordo Anulare.

diventando il “*tratto urbano dell’Autostrada del Sole*”<sup>60</sup>, e terminava la sua corsa nel nuovo quartiere EUR. Inoltre doveva collegare i nuovi centri direzionali della città: *Pietralata*, *Centocelle* e *EUR*, quest’ultimo sarebbe diventato un polo direzionale assieme alla nuova zona dalle stesse funzioni prevista sulla Cristoforo Colombo.

Il compito principale di questo semianello più interno era quello di accogliere sul quadrante orientale le funzioni terziarie del tessuto centrale, di base il nuovo Piano Regolatore voleva salvaguardare il centro storico, abbandonando le pratiche degli sventramenti e preferendo il quadrante orientale e meridionale per l’espansione terziaria e residenziale.

Un’altra interferenza tra gli indirizzi comunali e il GRA fu l’entrata in vigore di leggi come la n.167 del 1962 e la n.865 del 1971, riguardanti i Piani di Edilizia Economica e Popolare – PEEP. Il Comune di Roma, per poter beneficiare degli effetti normativi prodotti da tali leggi, che comprendevano il finanziamento statale per l’acquisizione delle aree destinate all’edilizia economica e popolare, elaborò un numero cospicuo di Piani di Zona per i PEEP. Il primo venne attuato negli anni ’70, il secondo verso la metà del 1980 (quest’ultimo con una gestione più privata che pubblica<sup>61</sup>).

Gli interventi furono localizzati su tutto il territorio comunale senza tener conto degli indirizzi del PRG e senza dare un disegno omogeneo per questa parte di città. Le aree indicate dal Comune furono individuate all’interno del GRA, ma una buona parte di queste vennero collocate a ridosso e oltre il confine della *Circonvallazione*<sup>62</sup>.

La legge obbligava che per ogni PEEP una parte delle volumetrie doveva essere riservata a servizi non residenziali, ma queste cubature vennero vendute dal Comune ai privati i quali iniziarono a costruire piccoli centri direzionali intorno ai nuovi quartieri popolari (De Giorgi, 2005), andando ad inficiare il ruolo dell’Asse

---

<sup>60</sup> Definito in questo modo nella relazione della prima proposta avanzata dal Comitato di Elaborazione Tecnico – CET, nel 1953.

<sup>61</sup> Tramiti accordi politici, una spartizione tra Cooperative, l’Acer – Associazione Costruttori Edili di Roma e Provincia e l’Italstat – Società Italiana per le Infrastrutture e l’Assetto del Territorio (società statale per il settore della progettazione e costruzione di grandi infrastrutture)

<sup>62</sup> Nelle aule comunali il GRA venne preso in considerazione anche qualche anno prima del Piano Regolatore del 1962, soltanto per quanto riguarda la denominazione della strada. Nel 1952 il Consiglio Comunale si riunì per le “*Nuove denominazioni e modifiche di denominazioni stradali*”, delibera n.201, affidando all’infrastruttura il toponimo di *Circonvallazione* e ulteriormente suddivisa in base al quadrante territoriale che occupava come le *Circonvallazione Settentrionale* – via Aurelia a via Nomentana (costruita nel tratto da via Flaminia a via Nomentana), *Circonvallazione Orientale* – via Nomentana a via Appia Nuova (costruita nel tratto da via Nomentana e via Tiburtina), *Circonvallazione Meridionale* da via Appia Nuova al Ponte di Spinaceto e *Circonvallazione Occidentale* dal Ponte Spinaceto a via Aurelia.

Attrezzato. Sempre per opera del Comune l'individuazione delle aree per l'edilizia economica e popolare risultarono essere le stesse destinate alla realizzazione dell'Asse Attrezzato. Questo gap tra gli indirizzi di Piano, le azioni dell'amministrazione capitolina e la troppa libertà data ai privati fece svanire la concezione stessa per la quale l'infrastruttura direzionale era stata pensata.

Un altro intervento promosso per mano degli attori privati fu la realizzazione di lottizzazioni oltre il GRA nel quadrante sud est di Roma. Questi acquisirono dei terreni nell'area individuata dal PRG per la seconda Università di Roma Tor Vergata e nonostante avesse un indice di edificabilità molto ridotta, iniziarono una serie di interventi per cui aggiunsero agli insediamenti già previsti dal Piano capannoni industriali e uffici terziari.

Con la realizzazione del I PEEP e con l'intervento del privato sparso sul territorio romano, il progetto dell'Asse Attrezzato inizia ad indebolirsi. Nel 1970 il Comune, che non voleva perdere l'idea di città fissata dal PRG del 1962, cioè la realizzazione di una Roma Moderna nel settore est, affida allo Studio Asse<sup>63</sup> di rivedere il progetto dell'Asse Attrezzato. Il gruppo di architetti propose come alternativa un disegno di città lineare imperniata all'asse portante, il *Sistema Direzionale Orientale – SDO*, il quale faceva parte di una rete fittissima di infrastrutture.

La cultura urbanistica romana in questo periodo porterà avanti la tesi che un'infrastruttura ad est e più vicina ai tessuti urbani può dare quell'organizzazione urbana che la città di Roma non ha mai avuto e che tentava, da sempre, di raggiungere.

Il problema principale che ha caratterizzato la vicenda della mancata realizzazione del sistema direzionale proposto negli anni, a partire dal 1962, è stata l'incapacità di affrontare i problemi della città in trasformazione da parte dei tecnici comunali.

Il PRG proposto nel 1962, la cui struttura è svanita nel tempo, era improntato su un dimensionamento troppo alto, quasi 5.000.000 di abitanti, motivato dalla ripresa economica e dai flussi migratori del secondo dopoguerra, i cui ritmi di crescita si attestavano intorno ai 55.000 abitanti l'anno. Saranno proprio gli anni dopo l'attuazione del Piano che la città vedrà diminuire ulteriormente i flussi migratori, conseguentemente il numero di abitanti sarà completamente differente da quello stimato dal documento. Ma questo non fermò i poteri forti dell'edilizia romana, i quali

---

<sup>63</sup> Nello specifico lo Studio Asse era formato da un gruppo di architetti composto da: Bruno Zevi, Ludovico Quaroni, Riccardo Morandi, Lucio Passarelli, Mario Fiorentino.

hanno saputo trasformare il territorio capitolino, grazie ai favoreggiamenti comunali, modellando le aree intorno e oltre il Grande Raccordo Anulare.

A metà degli anni '80 anche lo SDO inizia a vacillare, nonostante fosse diventato perno centrale per l'assetto di Roma nella legge proposta dal PCI<sup>64</sup> (che entrerà in vigore nel 1990), venivano esplicitati gli interventi idonei per la realizzazione di tale ente. Di seguito vengono riportati gli articoli significativi riguardanti l'infrastruttura direzionale:

***“Art. 1 – Obiettivi***

*Sono di preminente interesse nazionale gli interventi funzionali all'assolvimento da parte della città di Roma del ruolo di capitale della Repubblica e diretti a:*

- 1. Realizzare il sistema direzionale orientale e le connesse infrastrutture, anche attraverso una riqualificazione del tessuto urbano e sociale del quadrante Est della città, nonché' definire organicamente il piano di localizzazione delle sedi del Parlamento, del Governo, delle amministrazioni e degli uffici pubblici anche attraverso il conseguente programma di riutilizzazione dei beni pubblici.*

*(...)*

***Art. 8 – Realizzazione del sistema direzionale orientale***

- 1. Per la realizzazione del sistema direzionale orientale di cui all'articolo 1, il comune di Roma delibera un programma pluriennale contenente l'indicazione degli ambiti da acquisire tramite espropriazione e dei termini temporali al decorrere dei quali si intende procedere ad acquisirli, restando l'esecuzione delle espropriazioni subordinata solamente al decorrere dei predetti termini temporali. (...).*

- 3. Per la realizzazione del sistema direzionale orientale di cui all'articolo 1 è applicabile l'articolo 27 della legge 22 ottobre 1971, n. 865 anche per insediamenti per attività terziarie e direzionali.*

***Art. 9 - Disposizioni Varie***

- 1. Per l'avvio della realizzazione del sistema direzionale orientale di Roma, dei parchi ed in particolare del parco archeologico dell'area centrale, dei Fori e dell'Appia Antica, ancorché' in pendenza dell'adozione del piano regionale, nonché' delle infrastrutture connesse e per i necessari espropri, è concesso al comune di Roma un contributo straordinario di lire 100 miliardi per il 1990. Su tali somme gravano altresì, in via prioritaria, gli oneri relativi alla acquisizione delle aree ancora private del comprensorio di Villa Ada ed ai necessari espropri.”*

---

<sup>64</sup> Legge n. 396, 15 dicembre 1990 – Interventi per Roma, Capitale della Repubblica

Anche se gli articoli della legge appena citata mettono nero su bianco la volontà nazionale di avviare la costruzione del Capitale della Repubblica, tramite l'attuazione dello SDO e di altri interventi puntuali sul territorio romano, la cattiva gestione da parte del Comune di Roma causerà la disfatta dello stesso SDO.

I giorni successivi alla proposta di legge verranno nominati "*Giorni degli squali*<sup>65</sup>" poiché i poteri forti dell'edilizia romana tenteranno di prendere le aree destinate allo SDO e gli 11 milioni e mezzo di metri cubi edificabili su 200 ettari da Pietralata e Centocelle. Mentre verranno stanziati 30 miliardi di lire per la progettazione, 750 miliardi di 5.000 previsti giungeranno alle casse comunali per favorire gli investimenti per la viabilità e urbanizzazioni (De Giorgi, 2005).

Oltre alla corsa per accaparrarsi i terreni edificabili dello SDO, ci furono altri tre motivi che ne causarono l'impraticabilità nella realizzazione dell'infrastruttura:

1. La Soprintendenza ai beni archeologici di Roma bloccò l'area di Centocelle in quanto vincolata;
2. l'incremento dell'economia romana, spostò nelle aree più esterne i processi insediativi, aumentando le dinamiche di pendolarismo verso e da Roma. Questa popolazione iniziò ad usufruire di servizi che si stavano formando esattamente attorno il Grande Raccordo Anulare, diventando il nuovo sistema di riferimento per tutto il territorio periferico;
3. altro fattore importante in questa vicenda è la classificazione del Grande Raccordo Anulare, il quale nel 1979, tramite una delibera, viene classificato come autostrada urbana. L'Anas inizierà dunque la sistemazione dell'infrastruttura e il Comune di Roma nel 1984 darà il consenso all'Ente per l'allargamento a tre corsie per carreggiata del GRA nel quadrante est. Questo passaggio comporterà al rafforzamento del settore est, cambiando la visione del GRA stesso, agevolato dalle connessioni nazionali (Roma-Firenze e Roma-Napoli) attirerà intorno attività di ogni genere, prevalentemente terziarie e commerciali, non sorrette da nessuna idea di città.

I segnali per riconfigurare l'anello Anas erano presenti. Era palese l'infattibilità del progetto SDO, in quanto processi in atto stavano edificando le aree ad esso dedicate. Proprio in questo contesto l'urbanistica romana, se avesse preso in mano la

---

<sup>65</sup> È il titolo del libro di Paolo Boccacci, 1994, Roma, Sapere 2000. Si tratta di un'inchiesta giornalistica sulla stagione politica romana.

situazione, avrebbe fatto la differenza, poiché la sezione del Grande Raccordo Anulare, ancor prima della delibera del 1979, poteva assumere un valore portante nella struttura urbana di Roma, ma il Comune preferì acconsentire l'adeguamento del tracciato a tre corsie, data la sua valenza autostradale.

Conseguentemente se l'amministrazione non stava attenta a ciò che accadeva così lontano dalla città consolidata, anche i progetti per quest'ultima, lo SDO, come l'Asse, nonostante i piani, le varianti e le leggi, sfumeranno per colpa degli interessi economici generati dalla stessa infrastruttura, favoriti da un apparato pubblico più incline a stringere alleanze con i privati imprenditori che a realizzare gli interessi dei collettivi. È proprio grazie all'assenza di una strategia che nelle aree limitrofe al GRA si formerà quella promiscuità di tessuti urbani che ancora oggi le caratterizzano.

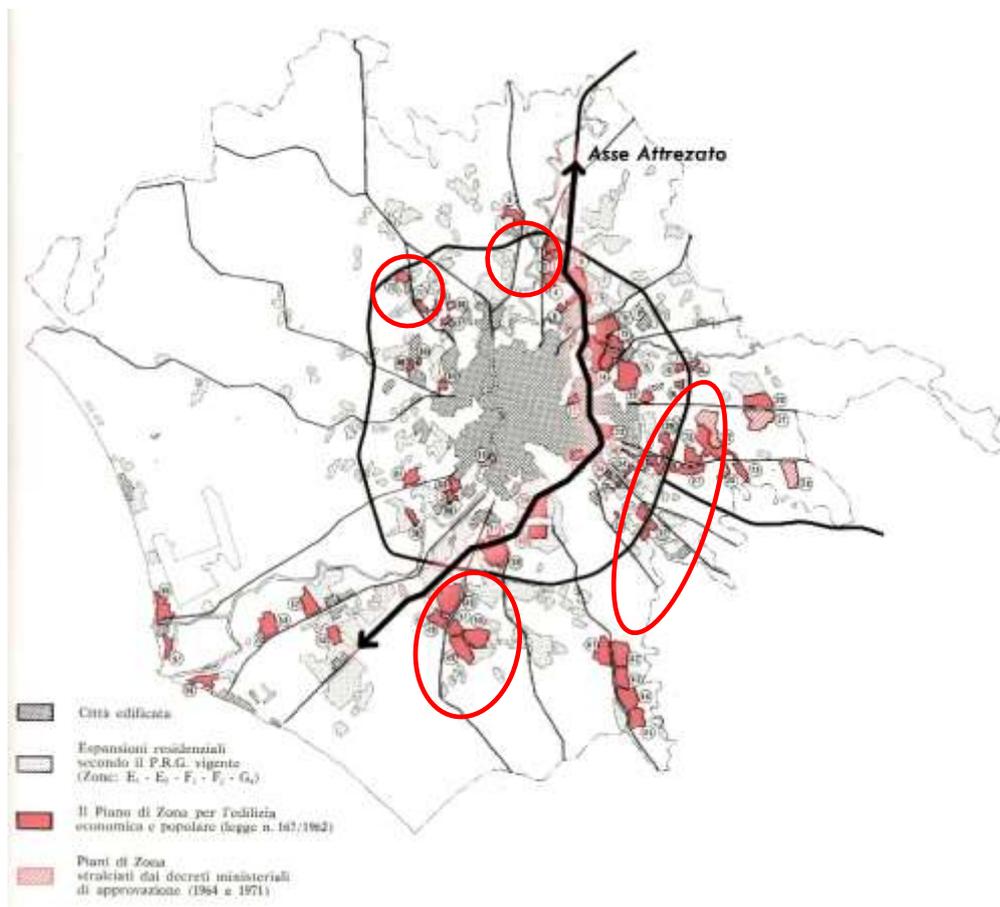


Figura 28 – Nell'immagine si mette in evidenza le aree scelte dal Comune per la localizzazione del primo PEEP

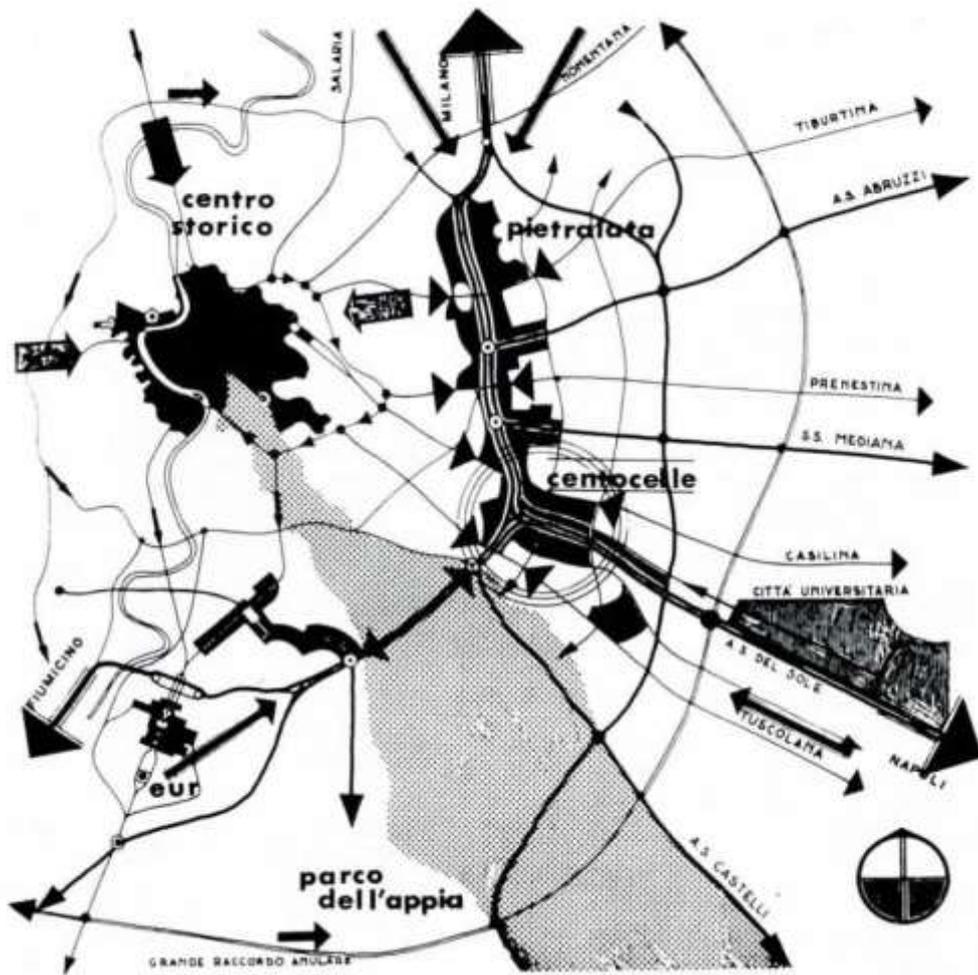


Figura 29

### *3.1.2 Il Grande Raccordo Anulare in relazione con il sistema policentrico introdotto dal Nuovo Piano Regolatore Generale di Roma del 2008*

Con il Nuovo Piano Regolatore Generale – NPRG del 2008, l'amministrazione capitolina cambia l'approccio urbanistico per il territorio romano. Il nuovo strumento<sup>66</sup>, adottato nel 2003 e approvato nel 2008, punta l'attenzione su tutto il territorio comunale e non solo. A differenza del precedente piano, il quale prefigurava una Roma moderna concentrata su un unico asse stradale, evidenziando una struttura urbana duale (con un centro storico e un centro moderno alternativo a questo – *Asse Attrezzato*, poi *SDO*), la città di Roma del nuovo Piano assume una struttura urbana policentrica, connessa ad una forte maglia di ferroviaria, immersa nei grandi parchi che trovano strada fin nelle parti più interne. *“Una città aperta al suo spazio metropolitano, accessibile e fruibile, ricca di tanti importanti “Centri” distribuiti in tutte le sue parti, compatta nella configurazione fisica dei suoi bordi<sup>67</sup>”*.

Il Piano, quindi, riconosce in una pluralità di tessuti l'eredità urbana che si è andata formando nel tempo. L'espansione urbana avvenuta dagli anni Sessanta del Novecento in poi ha prodotto una forma urbana frammentata, caotica e dispersa nella campagna romana, espansioni sorte in modo non corrispondenti ad un disegno di città, nati al di fuori del piano urbanistico, senza caratteri identitari e senza connessioni territoriali. Questi nel tempo hanno rafforzato la propria specificità, ma ancora “svantaggiati” sia in termini di funzioni che di servizi. Hanno bisogno di essere ricuciti con la città di Roma e con il resto del territorio. Il Piano, dunque, li rende parte integrante all'interno di un disegno di città strutturato in cinque macro temi, riassunti nel seguente modo:

1. La dimensione metropolitana a cui corrisponde una visione del territorio romano strettamente correlata con il suo hinterland.
2. Il ruolo della storia. Dal centro storico alla città storica:
3. Tutela dell'ambiente e del patrimonio storico-culturale secondo il principio della sostenibilità
4. Il sistema della mobilità che vuole promuovere lo strumento punta sulla realizzazione di un trasporto collettivo efficiente, che sia in grado di creare una

---

<sup>66</sup> Il Nuovo Piano Regolatore di Roma nasce da un processo avviato negli anni '90, per l'approfondimento si rimanda al capitolo I

<sup>67</sup> Estratto dal sito Laboratorio di Roma

rete di trasporto con le molteplici realtà sul territorio, disincentivando l'uso del trasporto privato.

5. Il Nuovo Piano Regolatore Generale mira alla qualificazione delle periferie, tramite l'introduzione di più servizi e funzioni urbane, eliminando definitivamente il primato della città svantaggiata.

*“La precisazione di ciascuna di queste opzioni determina la “forma della città” che il piano vuole contribuire a determinare: una città aperta verso il territorio ed articolata al suo interno; accessibile in modo da esaltare le possibilità di relazioni fra tutti i suoi punti; attraversata da un sistema di spazi aperti a cuneo fin nel cuore dell’area centrale non solo come contributo alla rigenerazione ambientale ma come aspetto portante del disegno fisico della città e di definizione dei suoi bordi; costituita da un complesso di centralità basate sulle identità sociali esistenti, sui nodi di scambio che le mettono in rete, sulla valorizzazione degli elementi storici presenti, ed intese come punti dei tessuti edilizi capaci di costituire magneti attrattori di attività rivitalizzanti e qualificanti<sup>68</sup>”*

Questo “complesso di centralità” definito dalla Relazione Tecnica del NPRG, mirano ad essere la nuova organizzazione urbana e policentrica della città grazie all'individuazione delle “centralità metropolitane e urbane” e “centralità locali”. Ed è tramite queste ultime che avviene la riqualificazione dei tessuti urbani poiché sono localizzate “all'interno della città costruita, giocando su una parte degli spazi vuoti interstiziali: in tal modo il sistema policentrico è elemento di riqualificazione del tessuto esistente e consente l'inserimento di nuovi progetti dentro i tessuti esistenti inducendo e accostandosi alle politiche di recupero diffuso<sup>69</sup>”.

Differente ruolo hanno le centralità metropolitane e urbane, che il piano individua come quei luoghi che ospitano insiemi di funzioni attinenti al ruolo di metropoli-capitale e che forniscono servizi rari a un vasto bacino di utenza<sup>70</sup> (Garano, 2001), le centralità locali rappresentano l'intento del piano di rispondere alle esigenze a livello locale, direttamente con le municipalità del Comune di Roma.

L'operazione che il NPRG tenta di mettere in atto è la restituzione e il rafforzamento di quei caratteri insediativi frammentati, di cui oggi costituiscono una

---

<sup>68</sup> Relazione Tecnica, p.20

<sup>69</sup> Relazione Tecnica, p.15

<sup>70</sup> Come scrive Stefano Garano, in Urbanistica 116 p.152, “le centralità contengono sia funzioni che caratterizzano una metropoli in quanto centro fornitore di servizi rari e molto rari (come i centri di ricerca, i poli scientifici e tecnologici, le università, ecc.) sia quelle riferite prevalentemente a servizi di livello superiore orientati alla popolazione (per esempio i grandi centri commerciali, i servizi per l'istruzione, i grandi parchi urbani, ecc.)”.

parte importante per Roma (la maggior parte dei romani vive nella prima e seconda fascia periferica – Lelo,2006) sia in termini socio economici che ambientali, attraverso l’attivazione di strategie insediative collegate tra loro<sup>71</sup>(Pietrolucci, 2015), ma a dieci anni dall’attuazione del piano le carenze di questi ottimi propositi emergono e mettono in dubbio i fondamenti dello stesso documento.

Le centralità di alto rango (urbane e metropolitane) in totale sono diciotto<sup>72</sup>, di cui la maggior parte di esse sono collocate in prossimità del Grande Raccordo Anulare<sup>73</sup>, siano interne o esterne il tracciato anulare. Si distinguono dieci centralità a pianificazione definita<sup>74</sup> (con strumento di pianificazione di dettaglio presente all’interno del NPRG) e centralità da pianificare<sup>75</sup> (con rimando allo strumento attuativo per la pianificazione di dettaglio), possono essere di iniziativa pubblica o privata, ma la maggior parte delle centralità urbane e metropolitane sono quasi tutte su proposta dei privati<sup>76</sup> (Cellamare, 2015).

Se, casualmente, ci si ritrova a passeggiare in una di queste centralità<sup>77</sup>, si nota subito il distacco tra quanto è stato realizzato e gli effettivi indirizzi e indicazione del Piano (fig. 30 *D\_4 Tessuti e Centralità* e le NTA, all’articolo 66). Si è pervasi da un senso di totale scollegamento tra il tessuto circostante e la centralità, in quanto queste ultime non si integrano data la loro lontananza dai tessuti circostante, si può dire che formano delle isole urbanizzate dai perimetri ben definiti. Risalta all’occhio dell’osservatore come queste siano solo un’aggiunta ai frammenti urbani sparsi

---

<sup>71</sup> Le due famiglie di centralità individuate dal piano non viaggiano separate, anzi la centralità urbana e/o metropolitana dà quella struttura organizzativa operando su una area più ampia, le centralità locali invece agiscono su una scala più piccola in modo da poter riconfigurare a livello locale le aree svantaggiate.

<sup>72</sup> La questione sulle centralità è molto articolata da spiegare, diversi autori hanno affrontato tale tema. Si rimanda alla rivista Urbanistica n. 116 del 2001, in cui viene descritto il processo che ha permesso la costruzione del NPRG e dove vengono spiegate le centralità. Mentre in vari articoli e libri si fa una lettura più critica del ruolo delle centralità, come nel saggio di Dorotea Papa in *La questione delle “centralità” romane in Fuori Raccordo. Abitare l’altra Roma*, è di aiuto anche l’articolo di Cellamare del 2015 in ASUR, in *Il “New Metropolitan Mainstream” a Roma. Politiche e pratiche dell’abitare in rapporto alle centralità e alle polarità commerciali*.

<sup>73</sup> Le centralità nello specifico sono diffuse su tutto il territorio comunale e si concentrano soprattutto sull’arco est (da Bufalotta a nord ad Anagnina-Romanina, Tor Vergata e Torrespaccata a sud-est) e sulla direttrice sud-ovest (da EUR Castellaccio a Fiera di Roma ad Acilia-Madonna). I contesti urbani, dove si inserivano, erano molto differenziati, da quelli più consolidati a quelli “vuoti” (Cellamare, 2015).

<sup>74</sup> EUR – Castellaccio, Pietralata, Ostiense, Polo Tecnologico, Tor Vergata, Bufalotta, Lunghezza – Ponte di Nona, Alitalia – Magliana, Fiera di Roma, Massimina

<sup>75</sup> Acilia – Madonna, Anagnina – Romanina, Cesano, La Storta, Saxa Rubra, Torrespaccata, Ponte Mammolo, Santa Maria della Pietà, successivamente si è aggiunta la centralità Tiburtina (Stazione Tiburtina).

<sup>76</sup> A differenza delle centralità locali che sono tutte a carico del pubblico.

attorno l'infrastruttura, e soprattutto la maggior parte di esse sviluppa solo una minima parte della funzionalità che un polo di un sistema policentrico dovrebbe avere.

In origine erano caratterizzate da un certo grado di eterogeneità delle loro funzioni, mantenendo come sfondo un generale mix funzionale: alcune di queste avevano concentrazioni più sugli aspetti produttivi (il Polo Tecnologico) o sulla direzionalità (EUR Castellaccio, Pietralata) o su Università e ricerca (Tor Vergata), altre su mix dove prevale la direzionalità e l'Università e ricerca (Ostiense) o dove prevale direzionalità e commercio (Fiera di Roma), altre su una forte presenza del commercio (Ponte di Nona) o su mix di residenza e commercio (Bufalotta, Massimina), ecc. (Cellamare, 2015).

Di base, quindi, furono progettate per diventare delle realtà indipendenti, ma attualmente si è assistito ad una trasformazione della natura stessa delle centralità, cambiando la quantità e la distribuzione delle funzioni<sup>78</sup>.

Le conseguenze di questo cambiamento hanno portato all'incremento delle singole funzioni<sup>79</sup> pari al 49,5% del residenziale, 68% del commerciale, del 12% dell'Università e ricerca, mentre viene registrato un decremento del 19,7% riguardo cultura e congressi, 16% turismo e ricettività, del 9% direzionale, ed infine quasi il 9% del polo tecnologico (Cellamare, 2015).

Sembrirebbe attuarsi un policentrismo sparso in tutte le direzioni compiuto dai poli di carattere più che altro monofunzionali e che il Grande Raccordo Anulare sia l'elemento unico dove collocare le nuove espansioni.

Emerge ancora una volta l'assenza sia di idea di città che deve assumere la nuova Roma ed è ancora più marcato il distacco tra le politiche urbanistiche comunali e le potenzialità del Grande Raccordo Anulare all'interno del disegno urbano, nonostante sia evidente quanto questa infrastruttura abbia un'alta capacità di relazionarsi con la vita quotidiana dei romani e con gli insediamenti che la circondano.

---

<sup>78</sup> A riguardo vi è una ricerca approfondita da parte della società RpR – Risorse per Roma, è stato costituito un Osservatorio che ha sviluppato un monitoraggio delle CUeM definite nel 2006, 2007, 2008, 2010, 2011 e 2013. La nuova tavola D5 ricostruita da RpR e i monitoraggi effettuati successivamente non sono stati approvati dal Comune di Roma, compresi i dati quantitativi. Dopo il 2013 tale attività di monitoraggio e supporto non è stata riconfermata dal Comune nel contratto di servizio di RpR (e l'aggiornamento avviene in maniera sporadica e puntuale). Cfr. RpR (2010, 2013).

<sup>79</sup> E quindi dei valori assoluti.

## 3.2 La pianificazione di area vasta in rapporto con il Grande Raccordo Anulare

Gli indirizzi a scala comunale, nonostante le evoluzioni che hanno fatto negli anni, dal 1962 al 2008, gli strumenti di pianificazione della città di Roma, non sembrano soddisfare le carenze delle aree frammentate che si relazionano con il Grande Raccordo Anulare, in quanto non hanno preso in considerazione la potenzialità di questo asse, avviando con il piano del 1962 la dispersione urbana che oggi il piano del 2008 non riesce tenere insieme data la sua struttura policentrica poco organizzata.

Appare dunque necessario rivolgersi agli strumenti che guardano il territorio ad una scala più vasta, come il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG)<sup>80</sup>, per riuscire a capire l'organizzazione territoriale sia del Comune di Roma, ma anche con i comuni limitrofi.

Il Piano nonostante sia di un livello sovralocale, ha un'organizzazione decisamente più strutturata rispetto al PRG di Roma (anch'esso si relaziona con il territorio metropolitano, ma ha una struttura più latente in quanto è privo di un decentramento effettivo per attuare il policentrismo), benché debba tener in considerazione il peso preminente, in quasi tutti i settori, della città di Roma.

Per tanto il PTPG si prefigura come uno strumento in stretta relazione con *“le previsioni del nuovo PRG di Roma, nei ruoli strategici scelti per lo sviluppo della città capitale e della città mondiale e nell'articolazione policentrica interna per municipi”* (Relazione tecnica PTPG, 2010, pag. 6), tenendo come base l'obiettivo generale della costruzione del territorio dell'area metropolitana.

### 3.2.1 Gli indirizzi del Piano Territoriale Provinciale Generale

Gli indirizzi del PTPG, essendo ad una scala di più vasta, tendono ad avere una visione d'insieme di tutte le componenti urbane presenti sul territorio. In particolar modo, tenendo come perno fisso la costruzione del territorio metropolitano, compiono una maggiore aggregazione territoriale, una specializzazione funzionale e una qualificazione delle diverse in relazione tutti gli ambiti individuati dal suddetto strumento. L'aggregazione di cui si parla viene individuata *dai Parchi delle funzioni strategiche metropolitane (PSM)*, per lo più di carattere intercomunale (fig.32).

Il PTPG individua nei Parchi le caratteristiche territoriali simili di una determinata area e ne specifica gli indirizzi, individuandone undici in totale. Questi *sono costituiti*

---

<sup>80</sup> Il piano Strategico della Città Metropolitana di Roma Capitale è in formazione, il cui lavoro si basa proprio dal Piano provinciale, per tanto si è deciso di prendere in considerazione il PTPG perché è l'unico strumento di scala sovralocale più aggiornato.

*da aree attrezzate unitarie o policentriche (esistenti, da ampliare o di nuovo impianto), con famiglie di funzioni coerenti ed integrabili, dotate di servizi organizzati e di dotazioni urbanistiche ed ambientali di elevato livello, in condizioni di accessibilità diretta alle infrastrutture nazionali ed alle reti metropolitane, localizzate in prossimità ed in appoggio dei centri di sistema e sub-sistema della provincia ed in rapporto con le centralità del nuovo PRG di Roma. Essi accolgono funzioni che per il loro livello di specializzazione sono considerate strategiche per lo sviluppo provinciale, quali: funzioni dell'economia (ad es. direzionalità economica ed amministrativa, servizi alla produzione, centri congressuali e fieristici, business center), della conoscenza ed innovazione (ad es. ricerca e sviluppo, innovazione tecnologica, formazione superiore universitaria, comunicazioni) e del tempo libero (ad es. benessere, termalismo, sport, turismo).*

I Parchi delle funzioni strategiche metropolitane in stretta relazione con il Grande Raccordo Anulare, degli undici individuati da tale Piano, sono tre:

- PSM2. *parco intercomunale di funzioni strategiche metropolitane direttrice Roma/Fiumicino,*

- PSM3. *parco intercomunale (Roma/Guidonia) di funzioni strategiche metropolitane - direttrice Tiburtina,*

- PSM4. *parco intercomunale di funzioni strategiche metropolitane (Roma, Frascati e Monteporzio Catone) - direttrice Tuscolana/A2.*

Gli indirizzi che il PTPG espone ogni PSM sono definiti da: *obiettivi, modello organizzativo, usi da favorire, esigenze di accessibilità, ed infine azioni di piano e di progetto,* di cui quest'ultima, più generale per tutti, mira per gli sviluppi futuri ad un rapporto di coordinamento tra gli enti interessati all'interno dei PSM. Mentre gli altri indirizzi si prefigurano eterogenei tra loro e tengono in considerazione i connotati dell'ambito di riferimento, principalmente puntano ad uno sviluppo policentrico, di pari passo agli indirizzi dello strumento comunale<sup>81</sup>, rafforzando il carattere metropolitano che la Città Metropolitana di Roma si pone come obiettivo.

Oltre alle direttive sull'organizzazione funzionale che i PSM devono avere, è interessante la lettura che applica il PTPG all'infrastruttura del Grande Raccordo Anulare. Anche se risulta essere un'analisi più settoriale, il GRA viene considerato all'interno di uno strumento di pianificazione territoriale in cui emergono le criticità dell'infrastruttura.

---

<sup>81</sup> Per un approfondimento si rimanda alle NTA dello strumento.

Le funzioni che svolge il GRA risultano essere problematiche in quanto risolve la mobilità di livello locale, quella di breve, media distanza e quella di lunga distanza di collegamento autostradale. La sovrapposizione dei tre livelli di domanda produce attualmente una forte condizione di congestione, unitamente all'abbassamento della velocità di percorrenza, causata anche dal consistente numero di caselli presenti (Relazione tecnica PTPG, 2010).

Di seguito si riporta l'articolo 79. *Grande Rete: tracciati viari di interesse europeo e nazionale* delle NTA:

1. La rete viaria con carattere di Grande Rete è costituita dai corridoi longitudinali nazionali nord-sud, dai corridoi trasversali di collegamento interregionale e dal Grande Raccordo Anulare.
2. *Per i collegamenti longitudinali:* ad ovest, l'adeguamento della via Aurelia che prosegue verso la Toscana (a nord) oltre l'autostrada A12 Roma-Civitavecchia, e a sud il progetto, di adeguamento e messa in sicurezza della via Pontina. La interconnessione tra la A12 e la via Pontina, a causa dell'elevato impatto ambientale dell'infrastruttura, potrebbe essere assicurata dal GRA, verificando la fattibilità di un potenziamento nel tratto fra gli innesti della Pontina e dell'autostrada per Fiumicino (...).
3. Il PTPG in via generale contrasta la moltiplicazione degli accessi che favorisce l'uso per le brevi distanze della Grande Rete per la quale prevede anche adeguate distanze di rispetto.
4. *Il Grande Raccordo Anulare e le penetrazioni su Roma.* Il PTPG si orienta ad una maggiore specializzazione del GRA e delle penetrazioni autostradali sul traffico veloce di breve-media-lunga distanza e sul collegamento dei nodi delle funzioni urbane e metropolitane. Il GRA potrà assolvere il ruolo di arteria di collegamento a media distanza delle centralità funzionali e dei settori urbani di Roma nonché dei centri e delle polarità produttive della provincia tra di loro e con Roma. A questo fine, **il PTPG suggerisce di prevedere la riduzione del traffico locale** con il contenimento del numero degli svincoli sul GRA, privilegiando il collegamento di alcune delle principali viabilità radiali direttamente sulle due tangenziali urbane interne. L'operazione va accompagnata da **un progressivo ripensamento delle caratteristiche tecniche e delle attrezzature del GRA**, in modo da favorire una maggiore scorrevolezza del traffico veicolare, ad esempio attraverso corsie riservate rapportate alla lunghezza degli spostamenti.

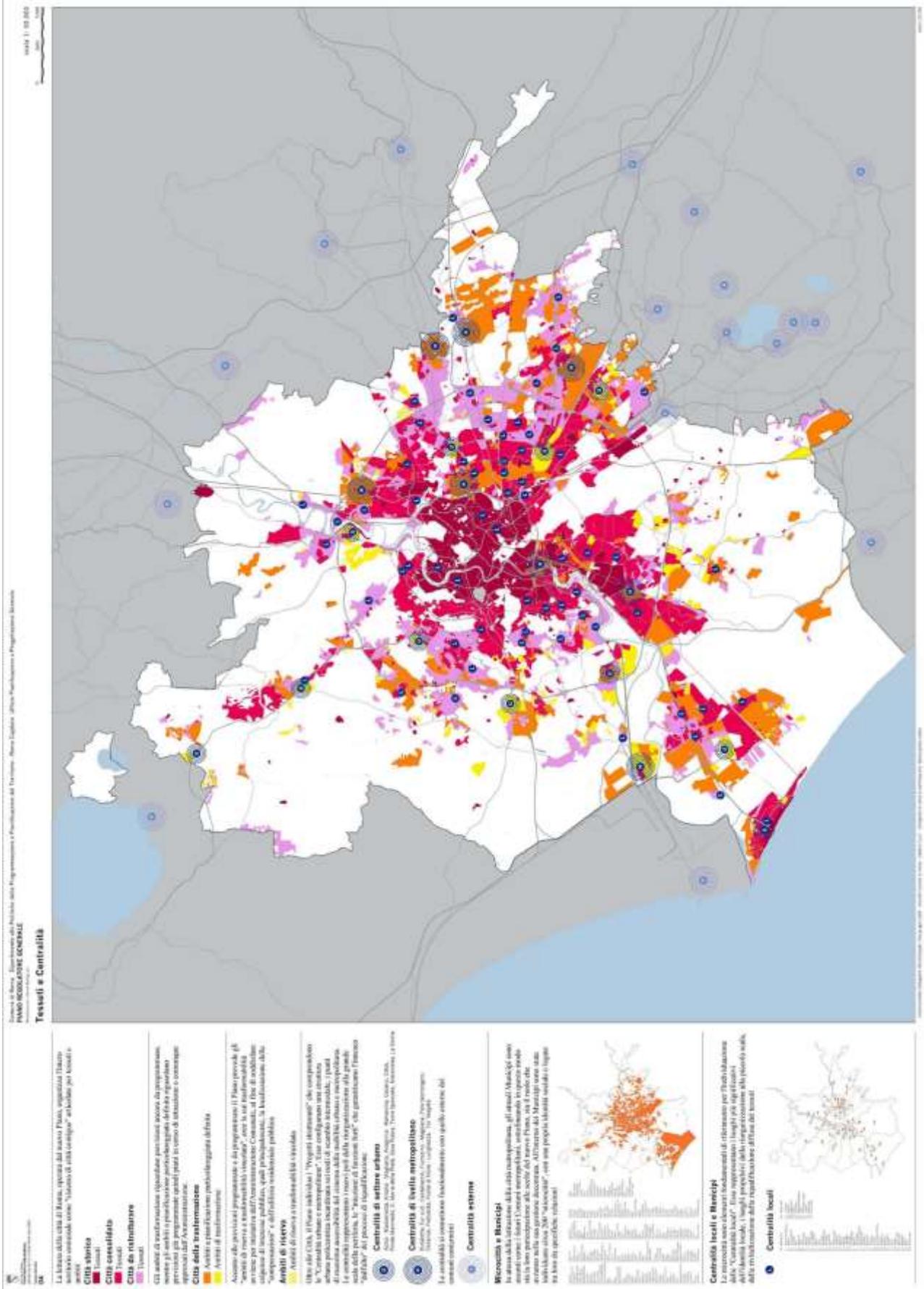


Figura 30 – Elaborato Descrittivo D\_4 Tessuti e Centralità del NPRG di Roma del 2008



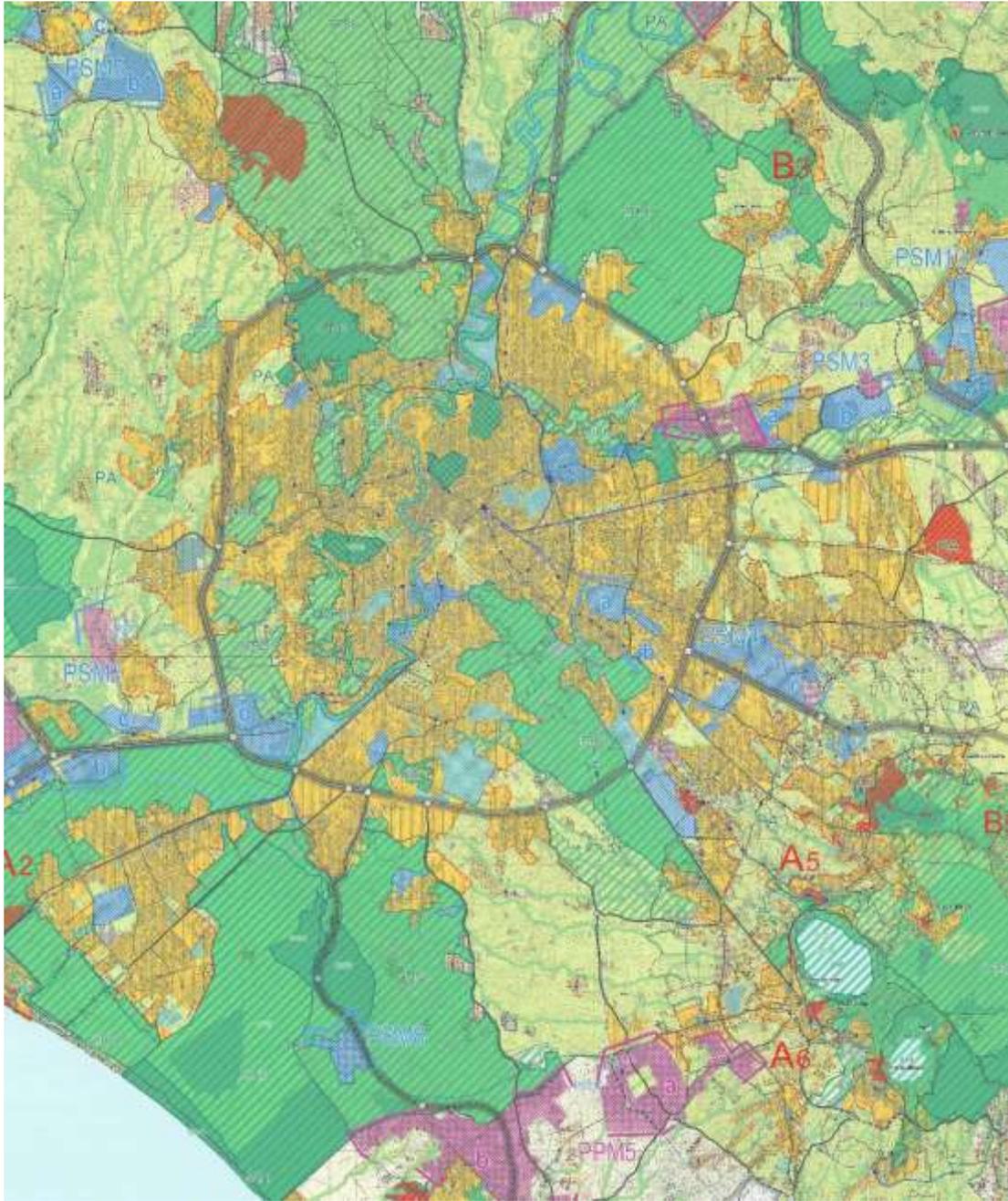


Figura 32 – Unine Tavola P2 - PTPG

## Capitolo IV

### Il Grande Raccordo Anulare. *La trasfigurazione di Roma*

Dalle precedenti analisi emerge con chiarezza come attorno il Grande Raccordo Anulare si è andata formando un insieme di realtà di manufatti urbani, “*frammentati e sconnessi in attesa di diventare città*” (Pietrolucci, 2012, pag.141)

Questo processo insediativo, che si è intensificato dagli anni Sessanta in poi, ha dato origine ad un profondo mutamento del volto urbano di Roma. La costruzione del GRA e dunque l’urbanizzazione delle aree circostanti e ben oltre l’infrastruttura stessa hanno indebolito, se non annullato, il legame che la città aveva con il suo territorio, esaltando il dualismo tra il dentro e il fuori *raccordo*<sup>82</sup>.

La storica divisione tra centro e periferia è il risultato della stratificazione di successive ondate di urbanizzazione. Le aree periferiche hanno continuato ad espandersi a una distanza sempre maggiore dal centro, si sono ampliate ed estese con un diffuso abusivismo edilizio, spesso tollerato perché ritenuto implicitamente una risposta all’emergenza abitativa prodotta soprattutto dall’immigrazione (Luccarini, 2016).

Si può sintetizzare nel seguente elenco puntato quali siano stati gli eventi e gli interventi che hanno scaturito la formazione della periferia romana ed in parte anche la città del GRA, che a sua volta ingloberà, ma che non sarà in grado di contenere l’espansione incontrollata provocando all’inverosimile fenomeni insediativi del tutto estranei alle logiche di pianificazione urbanistica e al contempo gravando, soprattutto in termini di traffico, sull’infrastruttura stessa e sulle radiali storiche:

---

<sup>82</sup> Termine usato colloquialmente come diminutivo dai romani per indicare l’infrastruttura.

- 1- Spostamento dei ceti sociali più poveri dal centro di Roma nelle prime *borgate ufficiali*, costruite tra gli anni '20 e '40<sup>83</sup>,
- 2- consolidamento di queste attraverso la costruzione di insediamenti abusivi<sup>84</sup>, l'azione pubblica, in risposta all'abusivismo, le recupererà tramite la perimetrazione le *zone F*, ovvero le zone di recupero abusivo nel Piano del 1962,
- 3- attorno a queste aree verranno localizzati gli innumerevoli piani di zona prodotti per le due stagioni del Piano di Edilizia Economica e Popolare (1964-1970, 1980-1987, 4800 ettari e circa 600.000 stanze),
- 4- tramite la perimetrazione delle zone O ("recupero urbanistico", Variante al PRG adottata nel 1978 e approvata nel 1983)
- 5- proseguita con i nuclei edilizi ex abusivi da recuperare del Piano del 2008, i cosiddetti *toponomi* (circa 1000 ettari),
- 6- le nuove centralità e gli atterraggi delle compensazioni decise con il NPRG del 2008

Se prima l'infrastruttura avviava i processi di espansione incontrollata e illegale nelle aree dell'Agro Romano<sup>85</sup> (Cao, 2005), adesso con il nuovo strumento, il GRA non solo la subisce, talaltro senza un disegno unitario che tenga conto della struttura urbana formata attorno ad essa, ma viene giustificata, in tutta la sua legalità, dal residuo edificatorio<sup>86</sup>.

Una riflessione va posta in relazione a questi frammenti urbani sorti attorno al Grande Raccordo Anulare, spesso definiti anche come un arcipelago di isole urbane (Petrocelli, 2015), sono tali da poter essere presi in considerazione come una *realtà urbana autonoma* che ha posto le basi negli anni per la *Roma contemporanea* e del *futuro*?

Su questo unto appare interessante riportare brevemente la ricerca del Cresme<sup>87</sup>, svolta su commissione del Comune (per la riformulazione delle Municipalità romane<sup>88</sup>), propone l'identificazione delle future municipalità partendo

---

<sup>83</sup> Intervento reso possibile grazie alle operazioni di "sventramento" che nel ventennio fascista furono applicati nei quartieri centrali di Roma per "decorare e abbellire" la città.

<sup>84</sup> Il consolidamento avvenne grazie al rapido inurbamento di grandi masse di popolazione, le quali avviarono processi di autocostruzione di abitazioni data la mancanza di risposta nelle politiche pubbliche e il non soddisfacimento all'interno del mercato della casa.

<sup>85</sup> L'Agro Romano non era controllato dall'amministrazione con delle leggi specifiche che limitassero l'urbanizzazione di tale aree e neanche dai piani regolatori, soltanto il Piano del 1962 cercò di estendere gli indirizzi su tutto il territorio comunale. Ma le direttive estese da tale strumento non furono così forti da riuscir a contrastare il fenomeno dell'abusivismo, il quale venne tollerato proprio perché il Comune di Roma non seppe gestire la domanda abitativa che i nuovi abitanti richiedevano.

<sup>86</sup> Si tratta di cubature concesse con il piano del 1962 in aree non più edificabili in quanto vincolate e rilocalizzate in altre parti del territorio comunale, molto spesso attorno al GRA.

<sup>87</sup> Centro di ricerche di mercato, servizi per chi opera nel mondo delle costruzioni e dell'edilizia.

<sup>88</sup> Si rimanda all'approfondimento "*Detalis – Il territorio di Roma Capitale. Le sue suddivisioni e funzioni*", cap. I.

dall'individuazione di entità locali riconoscibili sia sotto il profilo tipomorfologico che sociali, attraverso la ricerca di centralità e di identità urbane (Fratini, 2000).

Sono emerse 198 microcittà<sup>89</sup>, che il Cresme presenta come realtà locali e che “nell'indagine si sono presentate come identità toponomastiche e insediative, ovvero come microsistemi urbani caratterizzati da un nome e dal senso di appartenenza espresso dalle persone che vi risiedono” (Fratini, 2000, pag. 30).

Lo studio appena riportato è esteso su tutta Roma, ma quello che interessa per questa tesi sono le realtà al ridosso del Grande Raccordo Anulare e dallo studio del Cresme emergono circa 40 microcittà che hanno una loro identità insediativa.

Oggi queste realtà disposte lungo il GRA costituiscono nel loro insieme una struttura urbana in formazione, complessa, viva e con caratteri distinti da quelli della

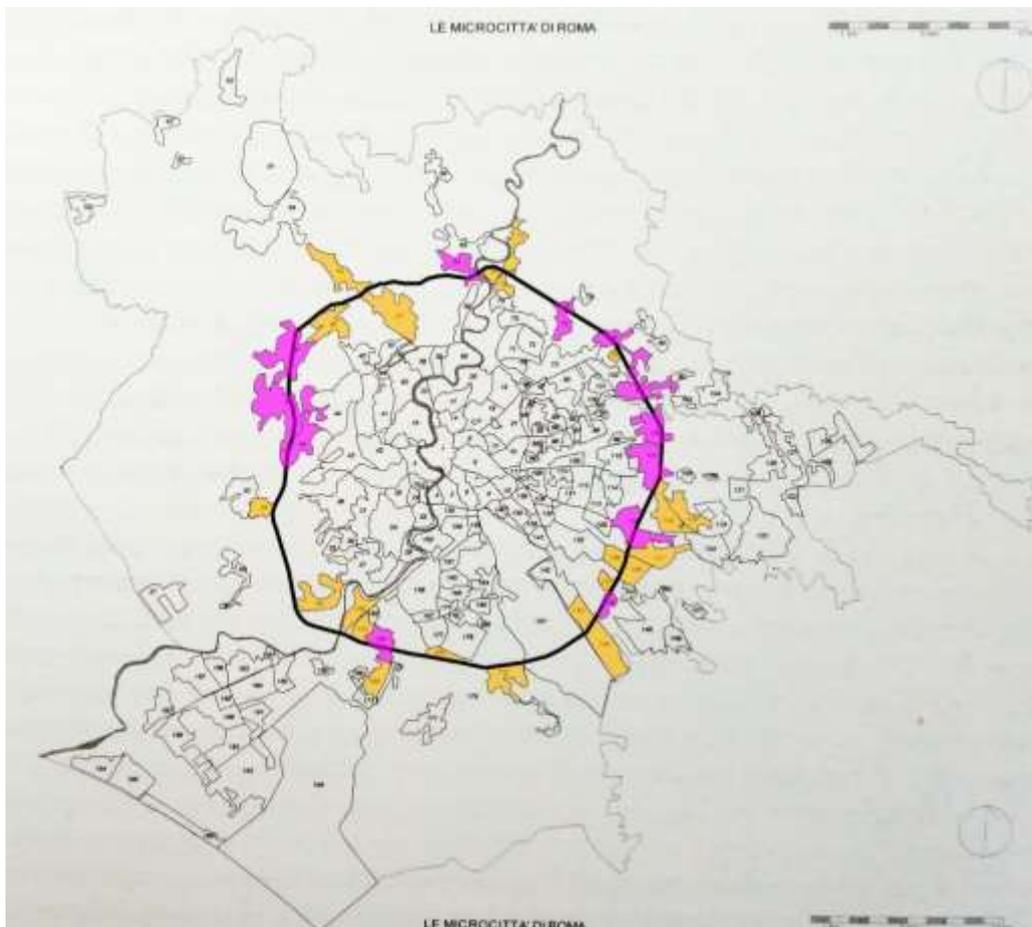


Figura 33 – La carta elaborata dal Cresme rappresenta le 198 realtà locali presenti sul territorio di Roma. Ai fini di questa tesi sono state evidenziate le realtà locali interne ed esterne al GRA (tratto nero). Opportunamente le realtà sono state differenziate dalle quelle separate dall'infrastruttura (in giallo) e quelle che nonostante l'infrastruttura le separa fisicamente, hanno un'identità espressa dal senso di appartenenza delle persone che vi risiedono (fucsia).

<sup>89</sup> I dati emersi da questa ricerca sono molto interessanti, ma la loro individuazione risale al 1999 e pertanto bisognerebbe aggiungere le nuove espansioni prodotte da fine ricerca ad oggi. Ad ogni modo risulta essere un buon punto di partenza per individuare e cercare di realizzare un sistema che tenti di avere una visione per le componenti della città del GRA.

città consolidata (Pietrolucci, 2012). Agglomerazioni urbane dalle funzioni miste che convivono assieme, appoggiandosi al Grande Raccordo Anulare, che sembra essere l'unico elemento che le mette in rete con Roma.

#### 4.1 La nuova forma urbana di Roma: la *Città del GRA*

Il *raccordo* ha accelerato ed espanso Roma ben oltre il proprio limite, urbanizzando, prima le radiali e poi l'infrastruttura stessa, tramite insediamenti caotici, "lacerti" di città sparsi sul territorio romano, con una logica esterna dai documenti di pianificazione.

Riconoscere la nuova forma urbana di Roma, all'interno di un organismo urbano della città, *deve* assumere un ruolo centrale all'interno della pianificazione urbanistica di Roma, per due motivi principali:

- 1- Poter dare una forma alla struttura frammentata e disorganizzata che gravita attorno all'infrastruttura, tramite un disegno urbano e che metta a sistema le *realità urbane pluristratificate* di cui è costituita la cosiddetta "*Città del Grande Raccordo Anulare*<sup>90</sup>"
- 2- Attraverso un ripensamento degli spazi attorno all'infrastruttura del Grande Raccordo Anulare è possibile riattivare i collegamenti sia ecologici che antropici che il GRA ha interrotto tra il nucleo centrale e il territorio comunale.

Per capire come si configurano le *realità urbane pluristratificate* di cui è composta la Città del Grande Raccordo Anulare, queste possono essere descritte in base alla funzione che svolgono: troveremo dunque tessuti residenziali formali e informali, tessuti produttivi formali e informali.

La città del GRA in tutta la sua estensione risulta essere molto ampia e dispersiva, verranno presi in considerazione i tessuti urbani collegati direttamente con l'anello, o che hanno un loro peso sull'infrastruttura, e che sono sorti prevalentemente a ridosso sia interno che ed esterno ad esso.

Per la descrizione della loro posizione e valenza sull'infrastruttura si leggeranno gli insediamenti formali dividendo il territorio di Roma in quadranti secondo i punti cardinali e il Grande Raccordo Anulare in archi, si descriveranno dunque gli archi di riferimento ricadenti nei quadranti del territorio romano. Questa metodologia di lettura verrà applicata per gli insediamenti, ma anche per le componenti infrastrutturali e ambientali, in quanto agevola e orienta il lettore.

---

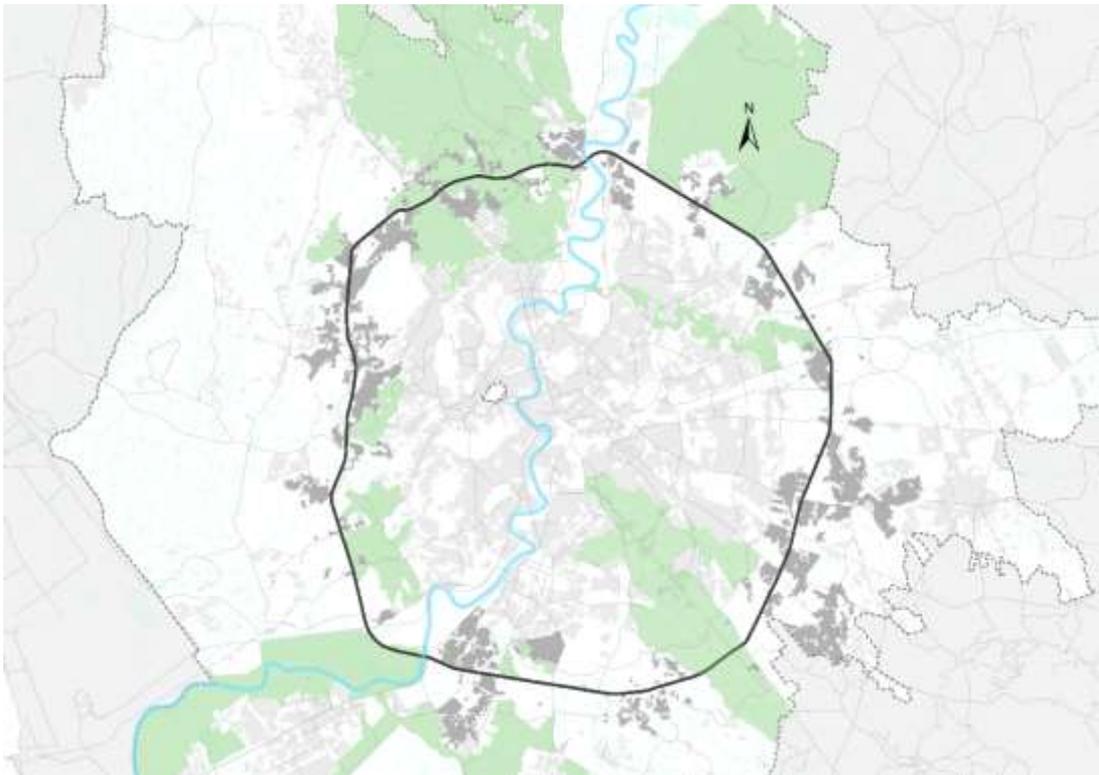
<sup>90</sup> *Città anulare* o *Città del GRA* sono termini conati da Umberto Cao all'interno della rivista Gomorra n.9/2005, per poi essere ripresi da diversi autori.

#### ***4.1.1 Tessuti residenziali***

In questo paragrafo si evidenziano i tessuti residenziali formatesi attorno al Grande Raccordo Anulare, i quali molto spesso hanno causato la saturazione di alcuni tratti dell'infrastruttura stessa.

I tessuti residenziali, data la loro mole, possono essere presi in considerazione come modelli insediativi presenti per la Città del GRA, proprio perché molte di queste realtà urbane si ripetono in tutta la circolarità dell'infrastruttura. Si possono differenziare in formali e informali per via della loro origine. Per tessuti formali si intende descrivere quei modelli insediativi costituitisi rispettando le indicazioni degli strumenti urbanistici comunali. Dunque interventi pianificati per mano dell'azione pubblica che ha operato dagli anni Sessanta in poi a cui si sono aggiunti anche insediamenti d'iniziativa privata di vario genere.

I secondi invece si riferiscono a quei modelli insediativi formatesi al di fuori delle regole degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale, aree completamente auto-costruite dalla popolazione immigrata a Roma negli anni tra il Sessanta e l'Ottanta. Aree che ancora oggi presentano un forte frammentarietà e disorganizzazione morfo-tipologica (fig. 34).



*Figura 34 – Gli insediamenti residenziali della città del Grande Raccordo Anulare, i più prossimi all'infrastruttura*

#### 4.1.1.1 Tessuti formali

Il modello insediativo definito formale costituisce una delle componenti della città del GRA, rientra nella descrizione di quei tipi di insediamenti pianificati, con un disegno urbano posto alla base del progetto. Gli interventi che si descriveranno sono quelli avviati dopo il Piano Regolatore del 1962, in quanto con questo piano si avvia un'intensa edificazione nelle aree più periferiche di Roma, come vedremo, anche se questi tessuti formano costituiscono la città de Grande Raccordo Anulare, i tessuti informali sono nettamente maggiori rispetto alle attività condotte formalmente. Principalmente questi interventi sono stati promossi prima dall'azione pubblica, tramite l'individuazione delle aree idonee per l'edilizia economica popolare a partire dagli anni Sessanta e poi si sono aggiunti gli interventi dei privati costruttori, con dei progetti proposti, in quanto alcune aree periferiche, nonostante le carenze di servizi e di funzioni, risultarono avere una posizione strategica per via dell'accesso all'infrastruttura del GRA come è di esempio la realizzazione residenziale, mista a terziario, di Cinecittà Est oppure può essere d'esempio la realizzazione di nuclei residenziali immersi nel verde come è accaduto su via Cassia appena fuori il raccordo.

Nello specifico i tessuti formali della Città del Grande Raccordo Anulare sono costituiti da quei tipi di insediamenti pianificati come le *borgate ufficiali*, che hanno avviato i processi di edificazione in tali aree e di cui molto spesso sono state ripensate dopo il Sessanta grazie all'avvio della stagione dei due PEEP, con l'utilizzo dello strumento dei Piani di Zona dopo la promulgazione della legge 167<sup>91</sup>. Vanno aggiunte le *iniziative residenziali private* avviate qualche anno dopo l'attività pubblica e le nuove *centralità metropolitane* individuate dal NPRG, inoltre è doveroso inserire, oltre alle appena citate centralità, anche le nuove espansioni, avviate sempre dai privati, e che stanno sorgendo attorno all'infrastruttura in attesa sia di una loro completezza, ma anche di nuovi residenti che le possano vivere.

I tessuti residenziali formali sono localizzati in modo eterogeneo attorno all'infrastruttura del GRA, apparentemente dissimili a prima vista, ma se guardati con più accuratezza presentano delle caratteristiche simili soprattutto in base all'azione di chi le ha realizzati. Sicuramente troveremo gli insediamenti pubblici (si intende di edilizia popolare) molto simili tra loro, ma noteremo delle differenze con gli insediamenti di origine privata, sia per la dimensione ma anche come tipo di morfologia applicata. Analogo discorso va dedicato alle recenti costruzioni le quali non differiscono tra loro, nonostante siano dislocate in punti diversi sul territorio, ma hanno delle caratteristiche diverse dalle precedenti in quanto realizzate in epoche diverse.

---

<sup>91</sup> La legge n. 167 del 18 aprile 1962, "Disposizione per favorire l'acquisizione di aree per l'edilizia economica e popolare" affida alle amministrazioni comunali il compito di provvedere all'individuazione degli ambiti da destinare alla realizzazione di edilizia popolare.

Per quel che concerne gli agglomerati di edilizia pubblica seppur pianificati sono stati pensati come delle entità separate dal contesto urbano su cui si dovevano inserire. La cultura architettonica che li ha generati non era preoccupata del disegno urbano come creazione di spazi conformati per dialogare con l'esistente (Pietrolucci, 2012). Per tanto si troveranno degli esempi di insediamenti isolati oppure confinanti gli agglomerati spontanei ma con evidenti segni territoriali che li separano da queste ultime. Inoltre tali quartieri di edilizia popolare inizialmente non furono pensati per far parte della grande viabilità del Grande Raccordo Anulare, come del resto neanche i tessuti informali, per tanto entrambe le realtà gravarono, in termini di flusso veicolare, sulle stradi consolari. Conseguentemente nel corso degli anni Ottanta, i tessuti, vennero innestati all'infrastruttura portando ulteriore traffico locale sul GRA e trasformandolo definitivamente in una strada urbana.

Le diverse tipologie edilizie che frequentemente caratterizzano i quartieri di edilizia popolare sono di tipo intensivo e si riscontrano gli edifici a torre, edifici in linea e tipologia a ballatoio, solo in rari casi sono state utilizzate degli edifici a schiera a bassa densità abitativa. Mentre gli interventi dei privati nei quartieri con funzioni miste (residenziale, terziario e commerciale) si riscontra sempre la tipologia intensiva caratterizzata da edifici prevalentemente in linea.

Partendo dall'area settentrionale di Roma nel quadrante nord-est per l'arco di riferimento del Grande Raccordo Anulare che va dallo svincolo<sup>92</sup> n.6 di via Flaminia allo svincolo n.14 L'Aquila Teramo, si riscontrano diversi piani di zona realizzati in attuazione del primo PEEP. Sono quasi tutti molto vicino all'infrastruttura o che comunque gravitano nell'orbita del GRA e ne dipendono in termini di connessioni territoriali. Il primo piano di zona che troviamo è *Prima Porta*, questo si trova esternamente il GRA e fu realizzato dopo il tessuto spontaneo di Labaro, sviluppato sulla via Flaminia. Proseguendo verso le prossime uscite (Castel Giubileo e Salaria) e superando il Tevere, si presenta un'alta concentrazione di edilizia economica popolare realizzata in diversi step attraverso l'attuazione dei primi due PEEP (tra 1964-1970 il primo e il secondo tra il 1980-1987), aggiungendosi la manovra di completamento del II PEEP del 2006<sup>93</sup>. Alcuni di questi risultano essere più distanti dall'infrastruttura, verranno indicati come nel precedente caso quelli che gravitano attorno all'infrastruttura come *Castel Giubileo*, *Fidene 1 e 2*, *Casale Nei*, situati tra Colle Salario e Bufalotta.

---

<sup>92</sup> L'Infrastruttura presenta 33 svincoli numerati più altri privi di numerazione: Montespaccato, Via della Maglianella/Via di Boccea, Cassia, Ospedale Sant'Andrea, Labaro, A1/Dir Roma Nord-Firenze, Bufalotta-Via delle Vigne Nuove, Uffici Finanziari, Via Prenestina bis, Gregna Sant'Andrea-Ciampino, Via Marchetti/Centro Direzionale Alitalia.

<sup>93</sup> Deliberazione di Consiglio Comunale n. 65/2006 - Individuazione di nuove aree da destinare a programmi di edilizia residenziale pubblica.

Inoltre sull'area insistono anche le recenti espansioni prodotte con il nuovo strumento urbanistico, in particolar modo con l'attuazione della linea di piano che individua la costruzione delle Centralità Urbane e Metropolitane per determinare la nuova struttura urbana policentrica di Roma, dunque con questo ultimo piano l'area è stata trasformata grazie alla costruzione della Centralità *Bufalotta – Porta di Roma*, un vasto insediamento composto per la maggior parte da residenze e dalla forte componente commerciale, in più verso Colle Salario si sta intensificando il tessuto residenziale attraverso la costruzione di nuovi edifici privati.

Proseguendo il tracciato verso est e verso l'uscita dell'A24 – Roma L'Aquila sono presenti altre edificazione di residenza pubblica addossate all'infrastruttura, i primi due si trovano internamente ad essa, come il piano di zona *Torraccia* (II PEEP), limitrofo a San Basilio (I PEEP), mentre il secondo esterno al GRA è il piano di zona *Casal Monastero*.

Lasciateci alle spalle questa serie di insediamenti residenziali, si incontrano via Tiburtina, via Prenestina e via Casilina, le tre stradi di fondamentale importanza per lo sviluppo urbano di Roma avviato dagli inizi del '900 in poi. Per tanto le aree urbanizzate che si sviluppano attorno al Grande Raccordo Anulare e divise da questo, verranno approfondite nel paragrafo: *"I frammenti della Città del Grande Raccordo Anulare: due focus a confronto, Tiburtina – Roma Anagnina e Laurentina – Roma Fiumicino"*.

Dunque seguendo la modalità di lettura sono stati esposti gli insediamenti di edilizia pubblica nell'arco nord-est del GRA, il successivo arco sud-est rientra nel focus appena citato, si riprende con la descrizione degli insediamenti da Roma Anagnina fino all'uscita Laurentina, in quanto anche quest'ultimo svincolo fino alla Roma Fiumicino viene descritto come secondo focus, in questo caso il motivo di tale approfondimento non riguarda solo perché il GRA interseca le radiali storiche (via Laurentina, via Pontina, e le due strade costruite da Mussolini per collegare Roma al mare, via del Mare e via Cristoforo Colombo), ma anche perché in questo tratto si sta concentrando la nuova forma urbana di Roma, quella contemporanea, che frammenta ancora di più l'Agro romano, attraverso le nuove espansioni a ridosso della grande viabilità.

Proseguendo dopo lo svincolo della Roma Napoli nel quadrante sud est, di tessuti formali troviamo gli insediamenti pubblici quali *Osteria del Curato 1 e 2*, analogo discorso per i precedenti vengono localizzati gli interventi tra gli agglomerati abusivi e l'infrastruttura anulare. Inoltre quest'area è caratterizzata dalla cosiddetta Isola dei Lampadari, un'area commerciale sorta abusivamente tra gli anni Sessanta e Settanta, caratterizzata da una serie di attività riguardanti il settore illuminotecnico (trattato nel paragrafo dei *Tessuti produttivi*).

Successivamente, superato l'enorme vuoto urbano dato dalla continuità del Parco dell'Appia Antica, il prossimo insediamento formale che si riscontra è riconducibile ad un altro piano di zona del II PEEP ed esterno il GRA, *Tor Pagnotta*, al quale si aggiungono le nuove edificazioni di Fonte Laurentina, anche in questo caso si rimanda al paragrafo 4.4 dedicato ai focus.

Riprendendo la lettura della Città del Grande raccordo Anulare, tra il quadrante sud-ovest e nord-ovest, l'espansione pubblica sembra attenuarsi rispetto i quadranti appena esposti, si troveranno solo dei casi più sporadici e non a ridosso dell'infrastruttura se non per i piani di zona Lucchina e Ottavia, entrambi confinanti situati nel quadrante nord ovest, che approfondiremo più avanti.

Per tanto dopo lo svincolo autostradale della Roma Fiumicino, troviamo, proseguendo verso nord, in carreggiata esterna, l'area che è stata per molto tempo oggetto di attività estrattive, con cave dismesse in attesa di una bonifica. La parte più prossima al GRA oggi è investita da profonde mutazioni per via delle nuove espansioni avviate del NPRG. Mentre in carreggiata interna oltre alle varie attività commerciali e terziarie presenti dovrà sorgere la nuova centralità metropolitana *Alitalia – Magliana*<sup>94</sup> (a pianificazione definita), ancora in costruzione.

Tra questa e la successiva centralità sorge un'area residenziale dai connotati diversi da quelle appena descritte, questa è riconducibile alla tipologia della *gated communities* immersa nel verde, suddivisi in piccoli nuclei residenziali accessibili solo attraverso un cancello sorvegliato. La tipologia edilizia prevalente è costituita da ville mono/bifamiliari. Al confine nord dell'appena citata gated di Casal Lumbroso verrà realizzata la seconda Centralità Metropolitana (del quadrante ovest) di Massimina, la quale sorgerà tra il GRA e l'insediamento spontaneo Massimina. L'attività edificatoria di tali Centralità risulta essere ancora ferma.

La lettura dei tessuti residenziali attorno al GRA prosegue verso il quadrante nord, dal punto appena descritto per diversi km di raccordo non vi è la presenza di aree pianificate, soltanto in una piccola area a ridosso del GRA, delineata a nord dalla via Boccea vi è una nuova espansione conclusasi introno al 2011 e ben visibile dal raccordo. Anche in questo quadrante lo sviluppo urbanistico si è caratterizzato da insediamenti abusivi che tratteremo nel successivo paragrafo.

Tornando ai tessuti formali i prossimi si presentano nella borgata abusiva di Ottavia, nello specifico si tratta dei due piani di zona quali *Lucchina* e *Ottavia*. Per l'insediamento della Lucchina la tipologia edilizia adottata risulta essere diversa dagli altri insediamenti popolari, una tipologia non intensiva caratterizzata da case mono/bifamiliare a schiera. Chiudendo il cerchio e tornando verso via Flaminia il GRA interseca la via Cassia e via Trionfale. Questo tratto di raccordo è stato

---

<sup>94</sup> Questa centralità è stata progettata da Richard Rogers

modificato grazie ai lavori di ampliamento e con gli interventi del Giubileo del 2000, in cui diversi tratti, e all'intersezione con le suddette strade il tracciato anulare è stato interrato. In questo caso l'edificato non viene reciso dall'infrastruttura, ma si avranno lo stesso tessuti urbani esterni ed interni. Via Trionfale attraversa il GRA in modo perpendicolare in due punti, il primo ramo stradale (ad ovest) ed esternamente il GRA è privo di urbanizzazioni, se non da un edificio isolato religioso, mentre nel secondo ramo stradale è presente un plesso edilizio di recente costruzione caratterizzato dalla tipologia edilizia evidente in tutti i tessuti, sia formali e non, quale la palazzina romana (un edificio con altezza massima 4-5 piani, internamente separato da un vano scala che dà accesso a due appartamenti per piano) distante dall'infrastruttura 1 km. In careggiata interna, invece, la via Trionfale da accessibilità alla stazione ferroviaria Ipogeo degli Ottavi ed agli agglomerati informali di Ottavia. Il successivo svincolo sulla via Cassia, anche questo si trova in una quota diversa dalla sede dell'infrastruttura, la quale passa sottostante la via attraverso una serie di gallerie. Dunque per questa parte sulla via Cassia insistono insediamento, nelle aree interne ed esterne in raccordo si possono trovare insediamenti di origine privata con tipologie molto simili alla precedente descrizione.



*Figura 35 – I progetti per le due Centralità Metropolitane, la prima si svilupperà lungo l'asse Magliana-Fiumicino internamente il GRA, facendo centro sul comprensorio ex Alitalia. La seconda sarà racchiusa tra la ferrovia Roma-Civitavecchia e la via di Casal Lumbroso, la via Aurelia e il Raccordo Anulare (GRA).*

#### 4.1.1.2 Tessuti informali

Lo sviluppo della Città del Grande Raccordo Anulare non è avvenuto esclusivamente attraverso i tessuti formali. Un ruolo rilevante è da attribuire ad un'altra tipologia di tessuti, che in questa sede si vuole definire *informali* distinguendosi dai tessuti esposti precedentemente per via della loro morfologia e della tipologia edilizia applicata. L'impianto morfologico distinguibile è molto caotico, formato da un asse insediativo di primo impianto, su cui poi si dipana anche un secondo, soggetto ad uno sviluppo successivo dell'impianto.

Con l'aggettivo informale non si vuole dare una definizione specifica, nonostante ci sia molta letteratura a riguardo, nello specifico si vuole indicare il rapporto tra il disegno del GRA e l'area urbanizzata che in alcuni casi è preciso e puntuale, spesso demandato dal privato, in altri casi lo regolarizza o lo riconosce.

Per capire come mai questi tessuti informali abbiano caratterizzato l'espansione del Grande Raccordo Anulare bisogna riportare alcuni punti salienti di tale sviluppo.

Il fenomeno ha caratterizzato una buona parte dell'espansione romana<sup>95</sup>. Agli inizi del '900 stanziavano nelle aree più interne la città delle abitazioni di fortuna, tramite le politiche di espulsione da parte del governatorato fascista e la costruzione delle *borgate ufficiali*, si introdusse il problema della periferia, dove insistevano insediamenti isolati in aperta campagna, di bassissima qualità edilizia e maggiormente privi di servizi. Proprio attorno a queste aree, definibili pianificate, nacque un altro aspetto della pianificazione, uno più subdolo, che permise la costruzione delle *borgate spontanee*. In queste aree l'edificazione e dunque la sua urbanizzazione, avveniva solo attraverso l'edificio abitativo e le strade necessarie alla costruzione di quest'ultimo, mentre la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria (strade, fognature, illuminazione pubblica, ecc.) e secondaria (servizi, scuole, ecc.) non era presa in considerazione, proprio perché non vi era un disegno urbano che dicesse in che modo dovesse svilupparsi quell'area. Per questo l'impianto risulta essere caotico, soggetto alla morfologia del sito e privo di spazi collettivi e servizi. Sarà in un secondo momento, tramite i condoni e grazie all'attivazione dei Consorzi di auto recupero a definire una situazione più vivibile all'interno delle *borgate*.

La logica di insediamento era caratterizzata dagli autocostruttori che provvedevano direttamente all'edificazione secondo passaggi storici: si inizia con la costruzione della casa in muratura per poi passare alle sopraelevazioni e ampliamenti. Dunque troveremo nei casi che si esporranno degli edifici di uno/due/tre piani a carattere mono/bifamiliare (tipologia che è stata sostituita, ma in

---

<sup>95</sup> È una condizione che non si è verificata solo nella città di Roma, ma ha caratterizzato lo sviluppo della maggior parte delle città del centro-sud Italia.

alcuni casi è ancora presente), sicuramente si troverà la palazzina romana di 4/5 piani, che permetteva uno sfruttamento maggiore del lotto.

L'evoluzione dei tessuti residenziali informali, in questo caso realizzatisi attorno l'infrastruttura, si moltiplicheranno negli Sessanta e Settanta. In generale, nel secondo dopo guerra, in Italia si registrarono forti flussi migratori, proprio perché la popolazione proveniente dalle campagne e dal sud Italia cercava una condizione di vita migliore, alla ricerca di un'occupazione e di servizi adeguati (Cellamare, 2010). Tali fattori aumentarono la richiesta abitativa in termini numerici elevati, che l'amministrazione non seppe gestire.

L'impianto organizzativo per questi modelli insediativi varia a seconda della posizione su cui si è sviluppato, come è stato detto questo è stato soggetto alla morfologia del sito su cui si è impostato. Per tale motivo nel quadrante ovest, per gli insediamenti come *Montespaccato*, *Ottavia* sorgeranno lungo la strada anulare, mentre gli insediamenti del quadrante orientale e meridionale si impostarono prima sulle radiali e poi attorno al Grande Raccordo Anulare. Mentre una caratteristica univoca si possono trovare situazioni di relativo continuum degli edificati, proprio perché gli insediamenti formatesi internamente ed esternamente tenderanno a saldarsi vicino al GRA in un'unica figura, ma separate dall'elemento che le mette in connessioni nei soli termini infrastrutturali. Formando Molte espansioni si fermeranno non appena incontreranno un elemento naturale invalicabile, come un fosso e una valle, edificando fin dove è possibile.

Nonostante siano agglomerati urbani dalle mediocri qualità urbana, nonostante abbiano ancora delle forti carenze di servizi pubblici, questi tessuti nel tempo hanno dimostrato di essere delle realtà dai connotati forti e radicati nel luogo dove sorgono. Trovando all'interno di tale "informalità" quell'identità territoriale che gli fu negata all'inizi degli anni Sessanta.

Come è stato spiegato, i tessuti presenti nei focus verranno trattati più avanti, pertanto si descriveranno le realtà del quadrante nord-est, sud-est e quelle occidentali.

A nord il primo insediamento informale che troviamo è *Labaro*, questo si sviluppa sulla riva destra del Tevere, in un settore complesso tra la via Flaminia e l'area esterna del GRA, all'altezza della Diga di Castel Giubileo. È un insediamento ben visibile dal circuito del raccordo, in quanto l'impianto insiste su un rilievo caratterizzante l'ambito delle Valli del Tevere. I suoi confini sono costituiti dalla via Flaminia ad est, a cui l'edificato è saldato; dagli insediamenti residenziali e di edilizia pubblica a Nord, e dal fosso della Valchetta a sud (Pietrolucci, 2012).

L'insediamento si struttura in modo caotico, tipico dei tessuti informali, carattere accentuato anche dalla morfologia del terreno in cui forti pendenze hanno determinato delle strade di distribuzione tortuose. Inoltre la tipologica edilizia

adottata sono edifici di 2/3 piani. La particolarità di questo insediamento, come del resto quasi tutti quelli informali, risulta essere un elemento autonomo dal comune, come sorta di una enclave. L'accessibilità tra questo e il Comune è data dalla via Flaminia e non dal raccordo, anche se ha un'uscita dedicata (senza numero). Per quanto riguarda il traposto pubblico è assicurato dalla linea ferroviaria Roma-Viterbo<sup>96</sup> e dalla stazione Labaro.

Poco più avanti, superando il Tevere, nell'area interna al Grande Raccordo Anulare si trova ex borgata rurale di *Castel Giubileo*, questa persisteva già da prima che il raccordo la racchiudesse, evento che poi ha portato alla densificazione di tale area, facendola risultare strategica anche per via del passaggio ferroviario della linea regionale FR1<sup>97</sup> alla stazione *Nuovo Salaria*. L'insediamento si sviluppa lungo la via Salaria che lo percorre ad est, viene inglobato dal raccordo a nord e il Tevere ne delimita il confine occidentale. Ha un impianto articolato, in quanto l'area addossa al raccordo si sviluppa ordinatamente, con una base ortogonale, mentre nell'area più interna l'insediamento si articolano strade curve che seguono la struttura morfologica del territorio. Questi due casi di tessuti informali non sono tanto dissimili tra loro, impianto e tipologia rispecchiano l'informalità dello sviluppo.

Proseguendo verso est si trovano gli insediamenti dei focus, ma questi verranno trattati più avanti. Il prossimo tessuto informale che il raccordo ha aiutato a sviluppare si trova nel quadrante sud orientale all'altezza dell'Isola dei Lampadari, un'area produttiva che tratteremo nel successivo paragrafo. Questo a differenza degli altri è un agglomerato più piccolo e si estende su una maglia regolare e ortogonale. È principalmente un tessuto residenziale e produttivo/commerciale, rispetto agli altri ha ancora un carattere più agricolo che cittadino, tranne per le tipologie edilizie adottate le quali sono le stesse presenti nei tessuti informali.

Superata l'Isola dei Lampadari, il tratto successivo fa parte del focus Laurentina – Roma Fiumicino, trattato più avanti.

Gli ultimi tessuti informali a cui porre attenzione si trovano nel quadrante occidentale, l'uscita dedicata dal primo insediamento che si incontra è la n.2 via Boccea, sulla quale si sviluppa l'agglomerato di Montespaccato. La particolarità di questo frammento è data dalla sua forma, a differenza degli altri i quali si sono sviluppati lungo le radiali, questo segue il l'annularità del versante su cui si è sviluppato ed insiste in un'area dai caratteri ambientali distinti come le alture e le forre, tipo ambito paesaggistico delle valli.

---

<sup>96</sup> Questa linea offre un servizio urbano importante permette di raggiungere il centro di Roma in meno di 20 minuti.

<sup>97</sup> Aeroporto Roma Fiumicino – Passo Corese, la stessa linea è frequentata dai treni in direzione Orte.

L'intero frammento mostra i caratteri tipici degli insediamenti informali con un tessuto composto da palazzine di 2/3 massimo 4 piani, il sistema degli spazi pubblici e servizi è articolato sulla via principale.



*Figura 36 – l'invasione del GRA tra i tessuti informali.*

#### 4.1.2 Tessuto produttivo

Le politiche di sviluppo economico avviate già agli inizi del 1870, quando Roma divenne la Capitale d'Italia, erano indirizzate non tanto verso un settore industriale trainante l'economia romana, ma erano rivolte a mantenere la città a carattere borghese e aristocratico, e miravano, infatti, ad uno sviluppo economico che potesse elidere l'impronta papale sulla città, ormai affossata da un immobilismo finanziario ed incentrato sull'agricoltura.

Per tanto Roma divenne la città della politica, dei tecnici e dei borghesi, con un solo settore industriale ben sviluppato rispetto ad altri, il settore delle costruzioni. Questo divenne, per tutto il Novecento, lo sviluppo economico più produttivo a Roma, soprattutto nel secondo dopo guerra, in cui la città ha esteso la sua espansione ben oltre i limiti degli strumenti urbanistici.

Attualmente la situazione produttiva è cambiata, pur rimanendo una città dai connotati non industriali, Roma, ha un sistema economico più sviluppato. Secondo il rapporto<sup>98</sup> del Comune riguardo le unità locali attive di imprese su tutto il territorio comunale risultano sviluppati i seguenti settori economici:

- Commercio;
- Costruzioni;
- Terziario;
- Industria;
- Agricoltura, silvicoltura e pesca.

In generale questo un quadro delle attività economiche su tutto il territorio romano, quello che è opportuno chiedersi, data l'alta strategicità intrinseca che il raccordo ha, appunto perché è un importante via di comunicazione e vetrina di esposizione, come ha risposto a tale domanda produttiva?

In questo paragrafo si andranno descrivere le attività produttive insediate sul GRA e facenti parte delle Città del Grande Raccordo Anulare.

A differenza della precedente descrizione dei tessuti residenziali, e data la minima espansione del tessuto produttivo, si cercherà di raggruppare al meglio la loro descrizione in base alla posizione geografica in cui ricadono, partendo da Nord, quindi dalla via Flaminia e descrivendo in senso orario tale tessuto. Inoltre i tessuti produttivi che ricadranno all'interno dei due focus verranno trattati al paragrafo dedicato. Per tanto l'arco orientale e quello sud occidentale non verranno esposti in questa sede.

---

<sup>98</sup> Ragioneria Generale, Direzione Sistemi informativi di pianificazione e controllo finanziario U.O. Statistica, *Il sistema locale delle imprese a Roma Capitale. Lo stock, la dinamica e la struttura delle imprese nei Municipi di Roma Capitale*. Anno 2016

Nell'arco nord-orientale, riguardante le rispettive uscite n.6 Flaminia e n.13 via Tiburtina, le attività produttive sono concentrate tra la via Flaminia e via Salaria, separate dal passaggio del Tevere (in questa area il fiume è regolamentato dalla Diga di Castel Giubileo, facente parte della centrale idroelettrica).

La prima area produttiva si sviluppa su via Flaminia, si trova internamente al raccordo e non è accessibile direttamente da questo, ma attraverso una complanare. È delimitata a nord sia dal GRA che da un esiguo tessuto residenziale informale, ad ovest dalla ferrovia Roma-Viterbo, con due fermate dedicate (Saxa Rubra e Centro Rai) a sud ed a est è delimitata dalle aree di esondazione del fiume. Si sviluppa in modo filiforme e principalmente, la testa di tale area (sita a nord) ha avuto un'espansione più caotica, formata da capannoni e depositi, invece il corpo, di recente formazione, ha un assetto più ordinato. L'attività prevalente è la produzione televisiva della RAI.

Mentre la seconda area produttiva sita in via Salaria, sorge sulla riva sinistra del Tevere ed è esterna al GRA. Anch'essa ha una struttura caotica e filiforme, attestandosi sul GRA per poi svilupparsi a ridosso della ferrovia FM1 – Fiumicino Aeroporto e della via Salaria.

Il frammento è composto da capannoni industriali, depositi, rivenditori all'ingrosso che si succedono in modo disordinato, senza alcuna organizzazione di sistema (Pietrolucci, 2012). Lo sviluppo dell'area negli anni ha portato ad un'espansione ad est della ferrovia addossandosi sul raccordo, esternamente, e formando un continuum miste attività, da rivenditori all'ingrosso a depositi e aree a servizi, tra lo svincolo n.8 di via Salaria e lo svincolo n.10 GRA-Fiano Romano (tratto autostradale A1).

Proseguendo verso lo svincolo n.11 di via Nomentana, esternamente al GRA, anche qui si trova un'area mista, di carattere principalmente produttivo con una minima parte riservata a residenze. L'impianto del tessuto risulta squadrato e si attesta sulla carreggiata esterna del GRA sviluppandosi per un km sulla via Nomentana. La tipologia degli insediamenti è molto simile per quasi tutti i frammenti produttivi, variano da capannoni industriali a rivenditori all'ingrosso. Qui una delle attività prevalenti riguarda il settore meccanico. Poco più avanti, allo svincolo n.12 sempre esternamente al GRA, si fa spazio nel deserto dell'Agro romano, un'attività produttiva di calcestruzzo sempre nella stessa area vi è un deposito di macchine. Tali attività puntuali, che molto spesso si trovano in aree non tanto distanti dai tessuti residenziali frammentano ulteriormente lo spazio rendendo sempre più caotica e complessa la Città del Grande Raccordo Anulare.

Come è stato detto l'arco orientale verrà trattato successivamente. Conseguentemente, nel successivo tratto, l'arco sud orientale e meridionale, considerate le uscite dalla n.21 alla n.24, insistono sul GRA, nelle aree "murate" e a

ridosso degli svincoli, diverse attività di deposito materiali, capannoni industriali, attività commerciale della grande distribuzione come l'IKEA, l'Eurospin, Lidl; tutti al servizio degli insediamenti informali sorti internamente ed esternamente il tracciato anulare del GRA.

In questo tratto di raccordo persiste un'area sorta recentemente, nello specifico la sua forma attuale, di un'isola, è frutto dei lavori di ampliamento delle corsie del GRA. In occasione del Giubileo, nel 2000, il progetto di ampliamento del GRA a tre corsie per carreggiata ha rimodellato quest'area. Fu deviato il percorso del GRA, in quanto i fabbricati, sorti informalmente e a ridosso del GRA, non permettevano la realizzazione di tale ampliamento. Dunque il progetto prevedeva sì l'ampliamento dell'infrastruttura, ma deviò il percorso del tracciato circumnavigando l'area e lambendolo sul nord. Per avviare tale progetto è stata costruita una variante apposita per la corsia interna, ironicamente definita dai romani "*variante dei lampadari*". Ne segue anche il nome dell'area, denominata *Isola dei lampadari*, proprio perché è caratterizzata da una serie di attività riguardanti il settore illuminotecnico. Questa è un *enclave* lineare, sorta informalmente all'altezza di Gregna S. Andrea, tra le uscite n.21 Via Tuscolana e n.22 Via Anagnina (fig.37).



Figura 37 – La foto è stata scattata all'interno dell'Isola dei Lampadari. Da notare come gli spazi tra le attività e la viabilità sono sovrapposti.

Anche l'uscita 23 ha dei caratteri simili alla precedente, ma questa area a carattere commerciale riguardante il settore meccanico, si impone sul raccordo in modo perpendicolare, sia in carreggiata interna che esterna. La prossima area riguarda la rivendita del settore automobilistico pesante. Questa si è sviluppata sia nella parte interna che esterna del raccordo, occupando lo svincolo di via Ardeatina, n.24.

Saltando le aree del focus, nel quadrante occidentale, si trovano una serie di realtà eterogenee tra loro. La prima all'uscita n.30 e n.31, dove sorgerà la Centralità Metropolitana di Alitalia – Magliana, esternamente al GRA si trova una vasta area dedicata al commercio e un'area a servizio parcheggio. In carreggiata interna, nell'areaosciuta come la Muratella, sorge un plesso di edifici terziari e commerciali, a cui si aggiungere verso nord la suddetta Centralità.

Continuando il percorso del raccordo emergono sporadicamente un deposito materiali, aziende di autodemolizioni, e rivenditori di auto. Mentre un insediamento produttivo degno di nota si trova nel settore compreso tra via Aurelia e via Boccea, questo non si sviluppa lungo il Grande Raccordo Anulare, ma segue una via anulare storica, la *via della Maglianella*. La sua caratteristica sta nella non continuità dell'insediamento è ben visibile bassa densità di attività produttive, in quanto la loro espansione è stata sfavorita dalla morfologia del terreno delineato da fossi e forre. Principalmente è composto da capannoni industriali, rivenditori all'ingrosso, depositi e magazzini.

Da questo punto in poi fino all'uscita n.6 Flaminia, non risultano aree produttive particolarmente importanti da dedicare attenzione.

## **4.2 Sistema delle connessioni viarie della Città del Grande Raccordo Anulare**

Il sistema delle connessioni della Città del Grande Raccordo Anulare, come è stato più volte spiegato, l'infrastruttura anulare, su cui è nata e continua ad espandersi la città, è sicuramente l'unico elemento a garantire la continuità tra i frammenti urbani propri della città del GRA ed uno degli elementi principali di infrastruttura stradali a connettere tali frammenti con il territorio urbano e metropolitano di Roma.

Il Grande Raccordo Anulare è un'autostrada urbana che interseca la struttura radiale storica di Roma, data appunto dalle consolari e radiali che dipartono dal centro dalla città consolidata per poi collegarla verso l'esterno. Questa è la caratteristica organizzazione viaria di una città che ha sviluppato da sempre un assetto monocentrico, più volte provato a ribaltare. Sono da esempio gli ultimi due piani, quello del 1962 che ha impostato lo sviluppo urbano sull'asse attrezzato, poi divenuto SDO, mentre l'ultimo strumento del 2008 con la sua organizzazione urbana incentrata sul policentrismo non è ancora riuscito a modificare tale aspetto<sup>99</sup>.

Questo anello così complesso, dall'aspetto simbolico e sfuggevole, si rapporta con le strade storiche di Roma attraverso 33 svincoli a cui si devono aggiungere altri 10/11

---

<sup>99</sup> Si rimanda al Capitolo V in cui vengono spiegati le assenze di una *vision* per la città di Roma e le carenze dell'attuale struttura urbana proposta dal nuovo strumento.

senza numerazione. La maggior parte di questi sono stati realizzati e aperti negli ultimi 20 anni per favorire le connessioni tra le nuove espansioni e il territorio metropolitano. L'opportunità di essere connessi con un'infrastruttura di queste dimensioni e carichi di traffico, molte volte risultata essere controproducente, in quanto le stesse consolari, dalla struttura completamente differente dal raccordo, sono inadatte a contenere dei flussi e carichi di traffico proprio di un'autostrada.

Da quando il tracciato anulare si è imposto nel territorio dell'Agro romano, nel 1946<sup>100</sup>, il rapporto che aveva con le radiali era assai diverso da come lo è attualmente. Innanzitutto la sede del GRA era delle stesse dimensioni delle radiali dunque gli svincoli, che sarebbe opportuno chiamare incroci in questo caso, saldavano un rapporto paritario, cioè che entrambe le realtà (il GRA e la strada locale) avevano lo stesso carico di traffico. I continui ampliamenti del raccordo, avvenuti dal 1960 in poi, l'urbanizzazione incontrollata sia sulle radiali e poi attorno all'infrastruttura hanno mutato e hanno rotto questo duplice rapporto. Questa assenza di organizzazione degli innesti è sintomo di una scorretta

Per tanto la descrizione che si vuole dare al sistema infrastrutturale della città del Grande Raccordo Anulare segue la lettura apportata al sistema insediativo, suddividendo il GRA in quattro quadranti, nord est sud ovest, e riportando gli svincoli e le connessioni delle radiali. A differenza dei tessuti urbani dove si doveva specificare l'interno e l'esterno del GRA qui non è rilevante, in quanto la direzione interna al GRA delle radiali converge verso il nucleo consolidato di Roma. Conseguentemente si descriveranno le connessioni più importanti extra urbane.

Partendo dal quadrante nord verso est vi è una serie di svincoli relativamente vicini, qn.6 Via Flaminia, n.7 Castel Giubileo, n.8 Via Salaria, n.9 via si Settebagni, n.10 GRA – Fiano Romano, innesto A1 Autostrada del Sole, n.X Via della Bufalotta, n.11 Via Nomentana, n.12 Centrale del Latte.

Il quadrante est viene trattato nel focus.

Successivamente il raccordo interseca ed innesta all'uscita n.20 La Romanina, n.21 Via Tuscolana (Frascati), n.22 Via Anagnina (Casal Morena, Grottaferrata), uscita n.X Gregna di Sant'Andrea, n.23 Via Appia (aeroporto di Ciampino, collegamento con la stazione di Ciampino), n.24 Via Ardeatina

Il quadrante sud/ovest verrà trattato nel secondo focus

---

<sup>100</sup> Approfondimento relativo al Capitolo II.

Nel quadrante occidentale sono presenti gli svincoli ad una distanza meno ravvicinata rispetto al quadrante orientale, soltanto dove insistono gli agglomerati informali la vicinanza diminuisce. Per tanto il raccordo interseca all'uscita n.31 con via della Magliana,, n.X Cetro direzionale Alitalia, n.32 Via della Pisana, n.33 Via di Casal Lumbroso. Dividendo il raccordo per quadranti non si è descritto le uscite iniziando dalla prima uscita, per tanto questa, che insiste nel quadrante occidentale sussegue all'ultima uscita appena elencata. La via Aurelia convenzionalmente (proprio perché il primo tratto di raccordo costruito fu dall'Aurelia all'Appia) è contrassegnata dal n.1, i successi svincoli sono di accesso ai tessuti informali di Montespaccato e Maglianella, rispettivamente senza numerazione, n.3 Casal Marmo, n. 4 Trionfale, n.X Cassia, n.X ospedale Sant'Andrea, n.5 Cassia Bis/Cassia Veietana che collega Roma a Viterbo.

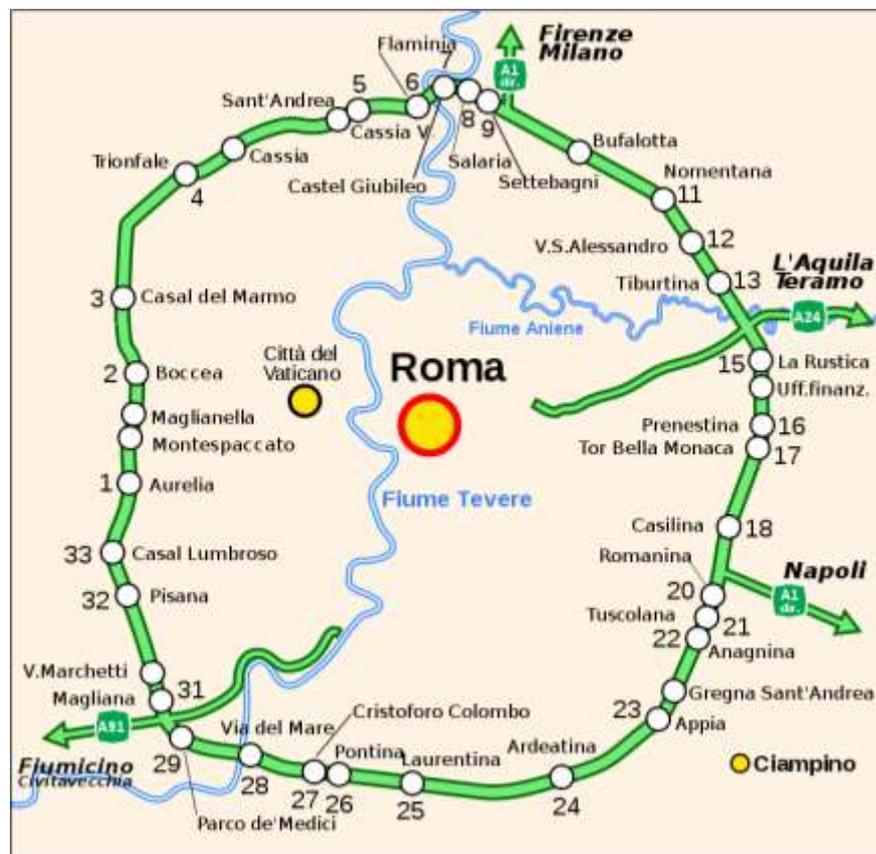


Figura 38

### 4.3 Sistema ambientale della Città del Grande Raccordo Anulare

Dopo aver esplicitato la complessità insediativa e infrastrutturale della Città del Grande Raccordo Anulare, risulta utile, se non significativo, approfondire lo

spazio non costruito, il quale rende questa città un complesso elemento urbano intermittente, denso di significato e valore.

La città di Roma Capitale non è conosciuta solo per il valore storico racchiuso nel suo tessuto urbano più antico, ma anche per l'alto valore ambientale e naturalistico in cui si è sviluppata. Nell'Ottocento per chi si recava a Roma, prima di incontrare le Mura Aureliane, chiunque percorresse questo spazio, quello dell'Agro Romano, poteva riconoscere i caratteri della città attraverso i grandi manufatti che avevano fatto dell'architettura romana un segno inconfondibile e colmo di valore: acquedotti e tracciati viari espandevano la presenza di Roma oltre i suoi confini nelle diverse direzioni del mondo (Pietrolucci, 2012).

L'espansione della città, che nel corso del Novecento si è cercato di indirizzare, ma senza un esito positivo, ha portato alla formazione di una città sviluppata a macchia di leopardo consumando il territorio appena descritto ed inglobando gli elementi architettonici storici al proprio interno. La Città del Grande Raccordo Anulare, con la sua forma discontinua e frastagliata, si sviluppa proprio sull'Agro Romano e mantiene ancora vivo il rapporto visivo e d'uso con l'ambiente naturale.

Il NPRG di Roma ha indicato delle azioni di salvaguardia di tali aree, soprattutto l'ambiente naturale della città è stato considerato un elemento strutturante il territorio di Roma e questo è verificabile anche per la Città del GRA.

Andare ad analizzare tali componenti dunque permettere di far chiarezza alla complessità della Città del GRA, che non è articolata di solo aree urbanizzate, e definisce anche dei punti su cui poi poter attivare delle connessioni con un eventuale progetto urbano per la suddetta città.

Per tanto si vuole evidenziare le componenti ambientali e naturali costituenti il complesso sistema urbano della Città del Grande Raccordo Anulare, e come queste realtà si relazionano tra loro.

#### ***4.3.1 Gli ambiti di paesaggio***

Dagli elaborati gestionali del NPRG sono presenti gli indirizzi della *G7 Giuda alla progettazione negli ambiti di paesaggio* in cui vengono individuati i diversi ambiti e tipi che compongono e strutturano il paesaggio dell'Agro romano con riferimento alle aree libere o comunque non densamente urbanizzate<sup>101</sup>, come riportato sulla Carta del Sistema Paesaggio.

Da tale elaborato è possibile individuare gli ambiti di paesaggio in relazione con il sistema urbano della Città del Grande Raccordo Anulare e con l'infrastruttura stessa, riscontriamo dunque *l'ambito delle valli, l'ambito delle valli fluviali, l'ambito dei pianori e l'ambito delle pendici vulcaniche*.

---

<sup>101</sup> PRG G7 Giuda alla progettazione negli ambiti di paesaggio, relazione introduttiva

Per tale descrizione si riporta quanto individuato dalla guida per ogni ambito caratterizzante la città del grande raccordo Anulare.

### *Ambito delle valli*

Per tale ambito si intende un complesso costituito dai sistemi vallivi che strutturano e compongono l'Agro romano (fig.39).

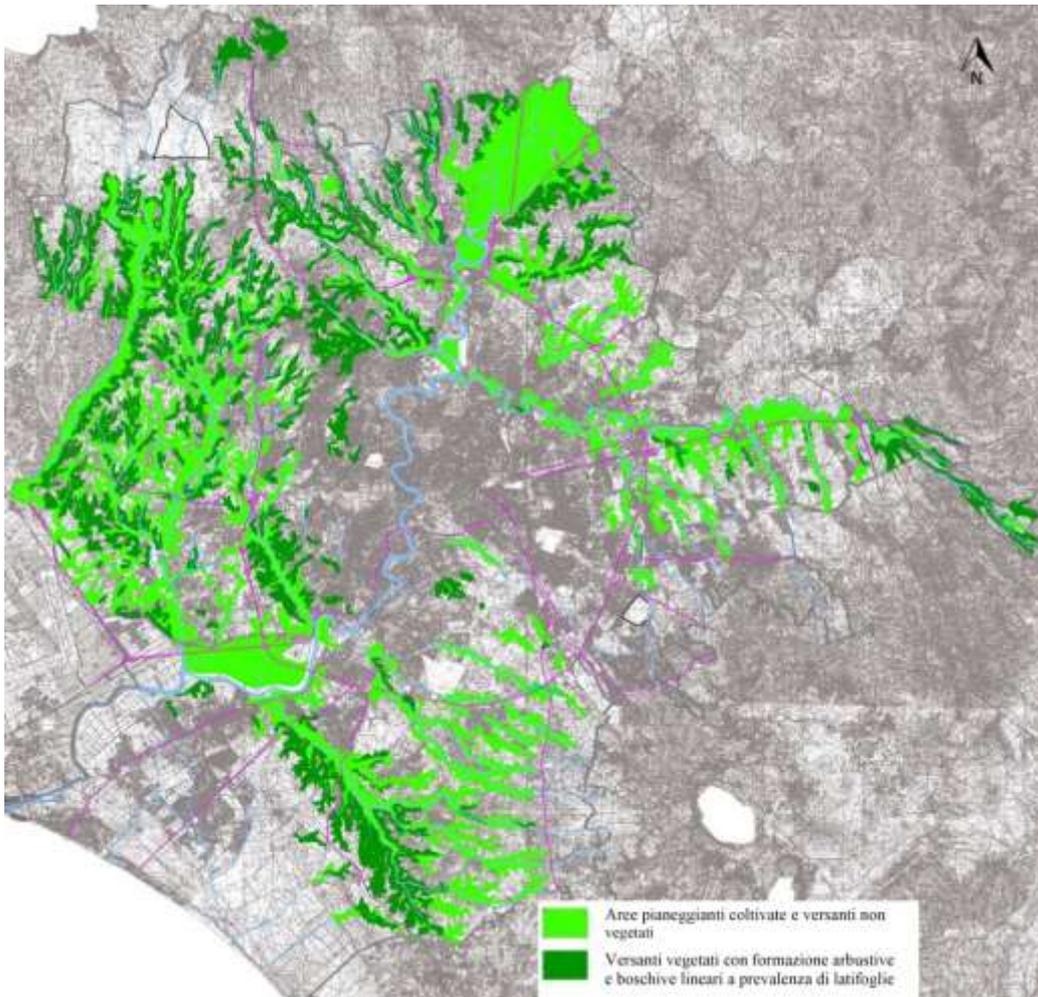


Figura 39 – Stralcio Carta del Sistema Paesaggio, "Ambito delle Valli", fonte: fonte PRG adottato G7 "Giuda alla progettazione negli ambiti di paesaggio"

Questo ambito presenta sviluppi e dimensioni alquanto diversificati, data dal differente grado di incisione/pendenza dei versanti, dalla ampiezza del fondovalle e dall'ampiezza del sistema vallivo. Per la Città del Grande Raccordo Anulare tale ambito di paesaggio, come il successivo, è maggiormente presente sul quadrante nord occidentale dove insistono gli sviluppi edilizi sia residenziali che produttivi (anche se questa è nettamente in minoranza proprio per via della morfologia territoriale).

Il paesaggio in questo ambito presenta dei caratteri di unitarietà che si ritrovano nelle relazioni tra le componenti e gli elementi strutturanti come il fosso con la

vegetazione ripariale, la piana generalmente coltivata a seminativo con la presenza di strutture agricole sorte in prevalenza nel periodo della bonifica degli anni '20-'30. Mentre gli elementi che ne determinano la discontinuità di tali caratteri sono dati dalle dalla presenza di infrastrutturazione in alcune situazioni di valle più ampia; dalla presenza di attività varie scarsamente regolamentate; dalla presenza di edificazione recente, spesso a carattere anche residenziale o di servizio, nelle parti più prossime alla città.

### *Ambito delle valli fluviali*

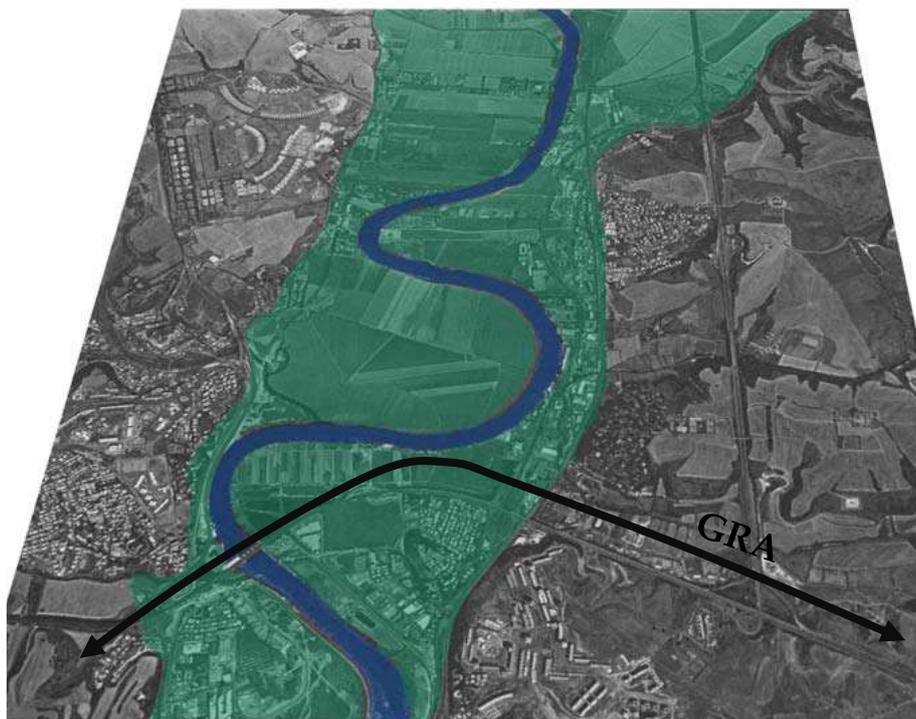
Il territorio di Roma è costituito da due principali tracciati idrografici, il Tevere e l'Aniene, i quali hanno determinato degli ambiti di paesaggio dai valori ambientali e storici fondanti e caratterizzanti l'Agro romano, per tanto vengono definiti due ambiti specifici per i due fiumi. Di seguito la descrizione di tali ambiti come riportata dall'elaborato G7 con una lettura in parallelo della Città del Grande Raccordo Anulare.

#### *Valle del Tevere*

Il tratto di valle in cui il Tevere entra nella campagna romana si amplia molto e presenta meandri dalla forma piuttosto accentuata. Questa si restringe naturalmente nei pressi della Marcigliana, un'area protetta che verrà trattata successivamente sita nel quadrante nord est, tra Colle Salaria e Bufalotta. In questa occasione la valle perde in modo repentino i suoi connotati, a causa della presenza delle attività del terziario, dei servizi a scala territoriale (ad es. il depuratore Roma Nord, l'area produttiva/commerciale sulla via Salaria e via Flaminia) dei grandi snodi infrastrutturali (ad. es. aeroporto dell'Urbe; scalo ferroviario lungo la Salaria) e soprattutto a causa dei "tagli" trasversali che apporta il Grande Raccordo Anulare. Superato il tratto urbano, dopo l'EUR, la valle si apre di nuovo ed il fiume divaga ancora nel fondovalle in larga parte sistemato ed occupato da attività agricole, accompagnato da arginature in terra e caratterizzato da meandri morti come quello nei pressi di Ostia. Modesti ma frequenti i fossi confluenti, tra i maggiori quello di Malafede e di Galeria. Prima che il fiume giunga alla foce attraversa un esteso territorio caratterizzato fortemente dal paesaggio della bonifica (estendendosi dal Ponte di Mezzocammino, l'altro taglio che il GRA applica all'Ambito) dove è ancora possibile individuare le regolari trame agricole, le opere idrauliche in larga parte conservate, i lunghi filari di alberi che costeggiano strade rettilinee di collegamento tra i casali e tra gli edifici annessi. Un elemento ricorrente nel fondovalle del Tevere, è la presenza di infrastrutture alcune delle quali, quelle a carattere storico, quelle di più recente realizzazione quali autostrade, linee e snodi ferroviari, aeroporto, tagliano

trasversalmente l'ambito o ne occupano ampie parti interrompendone la continuità fisica e paesistica (fig.40).

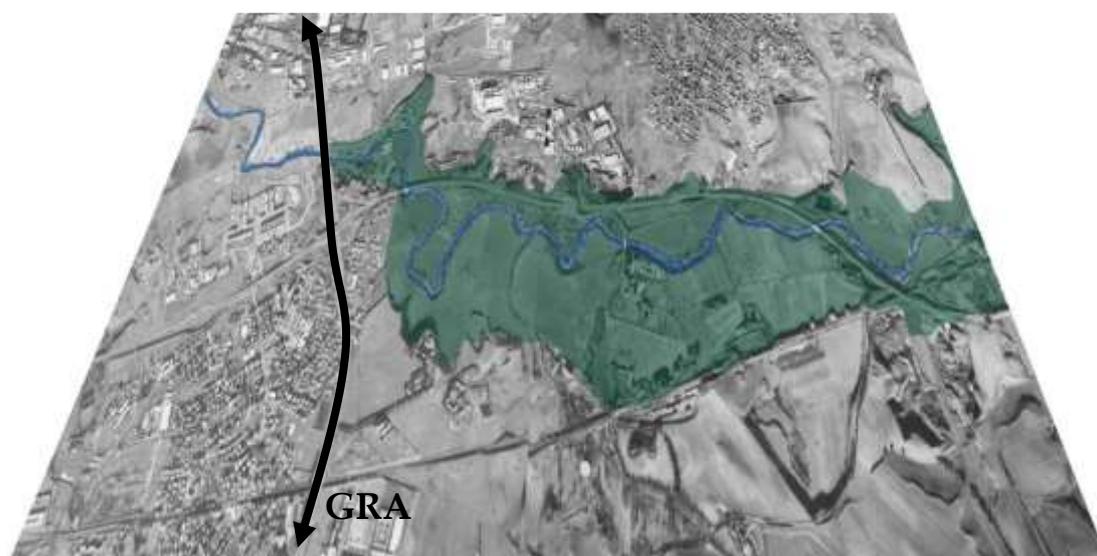
*Valle*



*Figura 40 – La Valle del Tevere nel quadrante nord, all'inizio del suo tratto urbano con la Città del GRA. Elaborazione propria su fonte PRG adottato G7 "Giuda alla progettazione negli ambiti di paesaggio"*

*dell'Aniene*

La valle conserva ancora l'immagine a carattere agricolo soprattutto nelle parti più lontane da Roma, dove il fiume è alimentato da numerosi fossi. L'ambito inizia a



*Figura 41 – La Valle dell'Aniene nel quadrante est, tra tessuto urbano dell'Autostrada Roma L'Aquila e il GRA. Rielaborazione proprio su fonte PRG adottato "G7 Giuda alla progettazione negli ambiti di paesaggio"*

cambiare non appena entra nel tratto urbano di Roma, anche se nei pressi del GRA di per sé costituisca un elemento di continuità ed omogeneità, presenta già una copertura vegetale frammentaria ed alterata nella sua composizione floristica originaria, limitata quasi sempre alle sponde, e parti del fondovalle sono occupate da edilizia destinata ad usi artigianali e commerciali il cui impatto incide sia sugli aspetti paesistico-ambientali che sulla possibilità di fruizione e percorribilità dei luoghi. Nell'ampia zona compresa fra Lunghezza e Ponte Mammolo, che precede le aree più densamente edificate, è ancora possibile l'individuazione di alcuni caratteri salienti della campagna romana tradizionale nonostante le alterazioni dovute in larga parte all'occupazione di estese porzioni di fondovalle da parte di edilizia destinata all'industria (ad es. asse della Via Tiburtina), di servizi a scala territoriale (ad es. depuratore), di infrastrutture (ad es. GRA e l'Autostrada A24 Roma-L'Aquila).

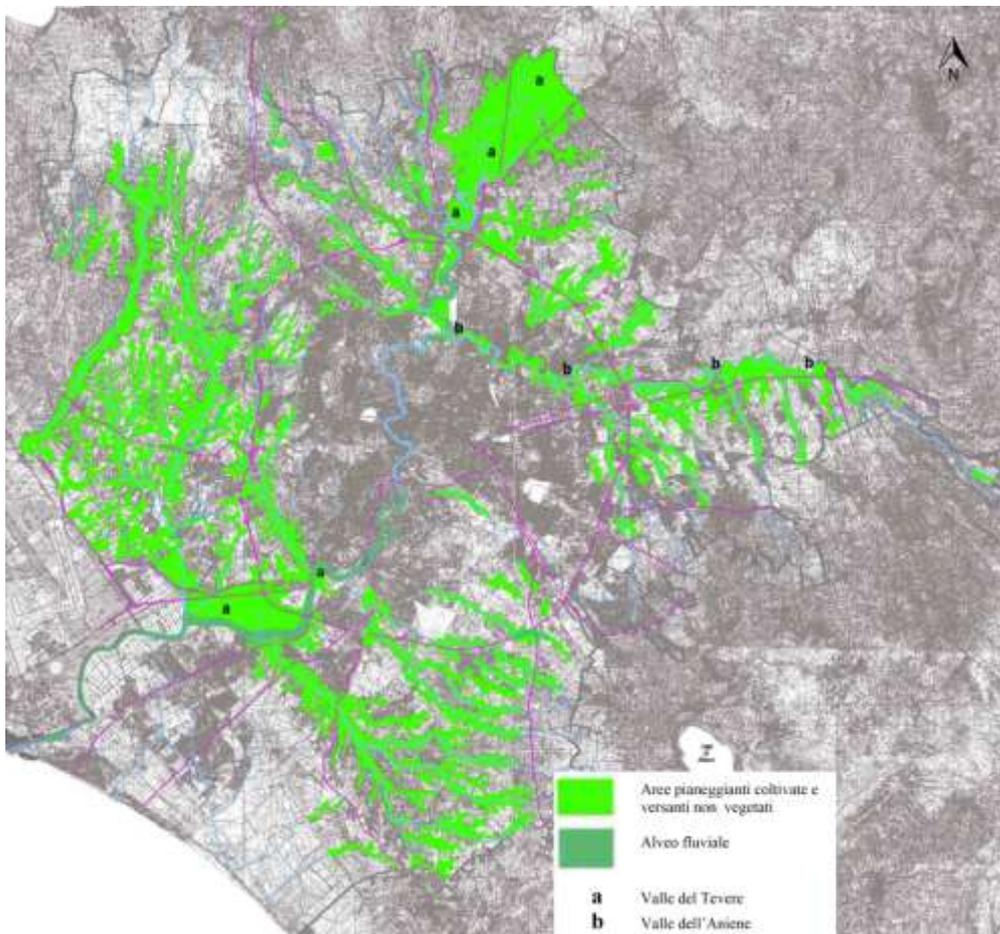


Figura 42- Stralcio Carta del Sistema Paesaggio, "Ambito delle Valli fluviali", fonte: fonte PRG adottato G7 "Giuda alla progettazione negli ambiti di paesaggio".

### *Ambito pianori*

Sempre quanto riportato dall'elaborato G7 "Giuda alla progettazione negli ambiti di paesaggio", in questo ambito rientrano tutte le aree pianeggianti, generalmente delimitate da incisioni vallive più o meno evidenti, e caratterizzanti l'assetto morfopaesistico dell'Agro romano.

I caratteri naturali intrinseci dei pianori, che maggiormente rimandano alla definizione di particolari strutture morfologiche, sono le ampiezze medie, le direzioni preferenziali di sviluppo, la presenza o meno di propaggini evidenti lungo i bordi che li definiscono e le zone elevate con carattere di poggio. Contemporaneamente concorrono ad esaltare le differenti situazioni gli elementi aggiunti, di carattere antropico, dovuti normalmente al susseguirsi dell'occupazione del territorio sia per pratiche agricole e produttive in genere che per motivi di edificazione residenziale a cui si accompagna la presenza di infrastrutture stradali e ferroviarie.

L'unitarietà dei caratteri si ritrova nelle relazioni tra le componenti e gli elementi strutturanti il paesaggio: le aree più o meno estese e pianeggianti sono coltivate a seminativo, in alcuni casi ove la pendenza è maggiore sono presenti oliveti e vigneti; i borghi rurali, i casali ed i manufatti agricoli annessi esercitano ancora, in buona parte, la funzione di manutenzione e presidio del territorio, alcuni di essi appartengono ad epoche storiche lontane o al periodo della bonifica degli anni '20-'30; gli affacci naturali costituiti dai promontori aggettanti sulle valli più o meno strette della campagna o dati dai terrazzamenti a strapiombo lungo la piana alluvionale del Tevere;

**In alcuni casi i pianori presentano contesti fortemente trasformati nelle parti di bordo, tanto da compromettere sia i caratteri di naturalità dei versanti vallivi posti a "confine" che il carattere paesistico tipico della campagna romana fortemente radicato nell'immaginario collettivo e così spesso documentato.**

Per tanto la Città del Grande Raccordo Anulare, come vedremo nella tavola ad esso dedicata, aggrava i sistemi dei pianori, in particolar modo il sistema a pettine, complesso (ad albero) e misto:

*Sistema a pettine*: es. crinale della Cassia, pendici dei Colli Albani, alveo del Fiume Aniene. I pianori presentano una conformazione molto particolare, caratterizzata da una ampiezza limitata e delineati da valli piuttosto incise e mediamente profonde. Il crinale costituisce l'unica spina strutturante l'area, generalmente ricalcato da un percorso carrabile o da un sentiero non asfaltato. Quasi assente è la edificazione a carattere abitativo, ad eccezione di quella legata a strutture per la conduzione agricola; è in genere coltivato a seminativo.

*Sistema complesso (albero)*: costituito da una serie ramificata di crinali che sfioccano di volta in volta riducendo l'ampiezza dei pianori che presentano, quindi una conformazione caratterizzata da aree con dimensioni piuttosto variabili generalmente

coltivate a seminativo e praticabili attraverso sia percorsi pedonali che strade carrabili. Ampie zone risultano prive di edificazione, compresa quella legata all'attività agricola. I casali sono collocati quasi esclusivamente lungo le linee dei crinali principali, a ridosso delle strade; seguono questo modello insediativo anche i rari piccoli agglomerati a carattere abitativo.

*Tipo misti:* questo rispetto agli altri ha un'estensione più ampia, di norma sia questa che la morfologia rimangono piuttosto costanti. Queste aree sono soggette alle coltivazioni estensive a seminativi, alla pratica agricola in serra, allo stoccaggio e deposito di materiali vari, alle attività artigianali ed industriali, alle zone urbanizzate dalle tipologie di piccola e media grandezza. L'edificazione legata alla pratica agricola è ancora presente così come è ancora rintracciabile il sistema insediativo rurale (fig.43).

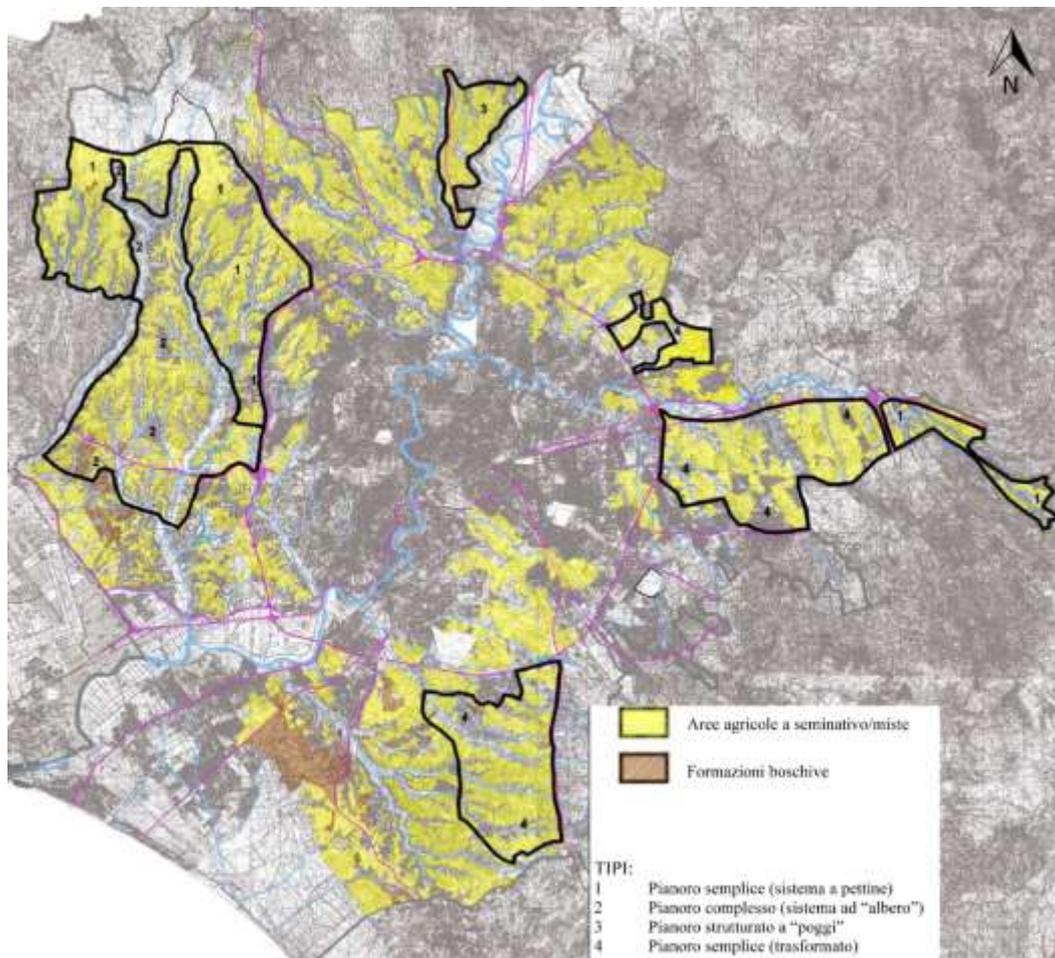


Figura 43 - Stralcio Carta del Sistema Paesaggio, "Ambito dei Pianori", fonte: fonte PRG adottato G7 "Giuda alla progettazione negli ambiti di paesaggio"

### *Ambito delle pendici vulcaniche*

Viene definita come “pendici vulcaniche” la porzione di territorio, situata a sud, sud-est, ai confini dei comuni dei Castelli Romani. Le sue caratteristiche peculiari sono dovute all’appartenenza al complesso vulcanico laziale del quale rappresentano le parti basse delle pendici che si raccordano col sistema dominante dell’Agro, costituito dall’alternanza degli ambiti di valle e di pianoro.

La città del Grande Raccordo Anulare per questa parte di ambito insiste maggiormente sul quadrante sud orientale, incidendo con le urbanizzazioni residenziale e produttive/commerciali (fig.44)

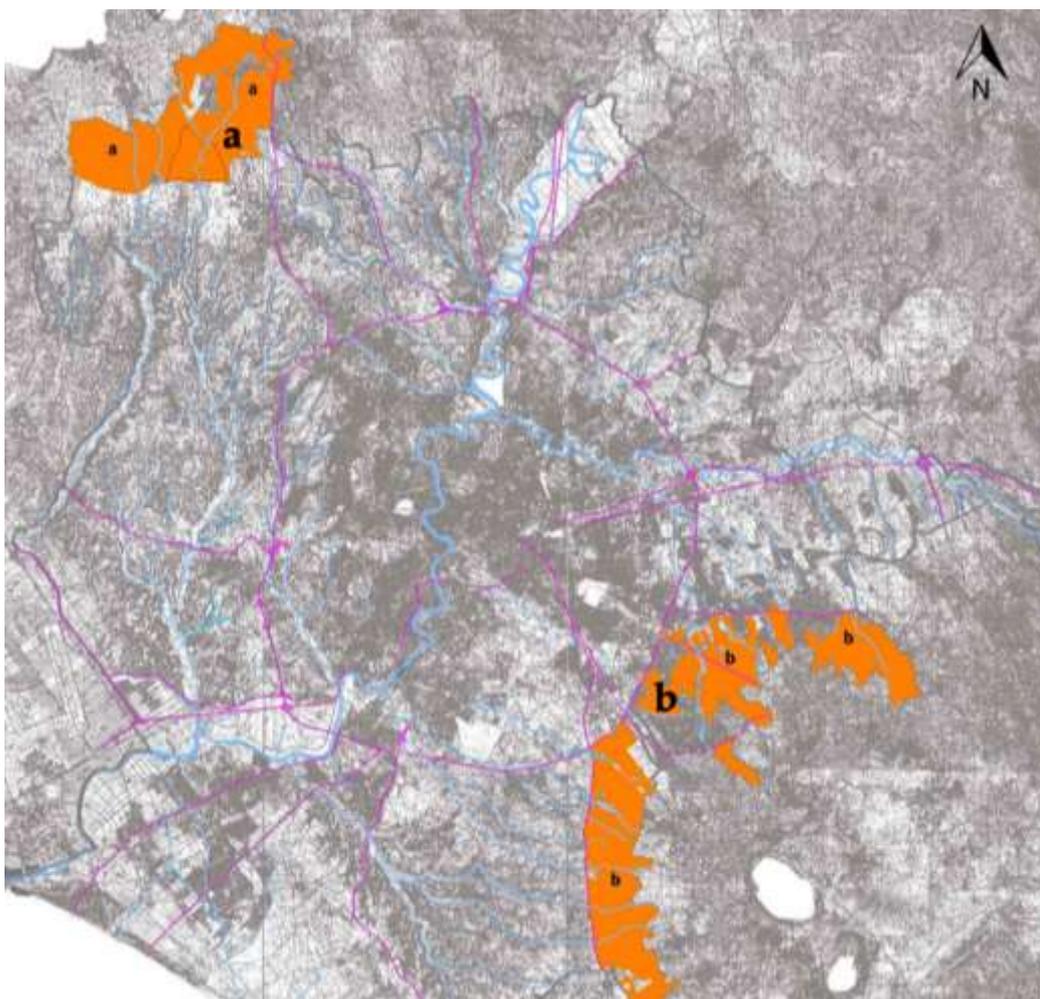


Figura 44 Stralcio Carta del Sistema Paesaggio, “Ambito delle Pendici vulcaniche”, fonte: PRG adottato G7 “Guida alla progettazione negli ambiti di paesaggio

### 4.3.2 Il reticolo idrografico

Individuati gli ambiti di paesaggio su cui sorge la Città del Grande Raccordo Anulare e capitasi come questi articolano il territorio del comune di Roma, è necessaria una lettura in parallelo con il reticolo idrografico di tale territorio e come questa componente entra in relazione con la nuova forma urbana di Roma e il GRA.

Il reticolo idrografico di Roma è composto da due elementi fluviali rilevanti che hanno solcato il territorio della città. In ordine di importanza vi è il Tevere<sup>102</sup>, poi il suo affluente l'Aniene e a questi inoltre si aggiungono altri affluenti di minore importanza, ma comunque da tenere in considerazione in quanto formano un sistema connettivo naturale rilevante su tutto il territorio comunale. Per tanto la Città del Grande Raccordo Anulare insiste per una buona parte del reticolo idrografico di Roma, interferendo non soltanto con i due fiumi più rilevanti della città, il Tevere e l'Aniene, ma anche con il loro affluenti minori.

Per descrivere tale interferenza è possibile suddividere in due grandi aree il territorio comunale<sup>103</sup>, l'area *Sinistra del Tevere* e *Destra del Tevere*, in cui persistono le ulteriori ramificazioni del reticolo idrografico descrivibile come segue:

#### *Sinistra del Tevere*

Partendo dalla diga di Castel Giubilo in senso orario segue il *fosso della Bufalotta*, questo si sviluppa esternamente al GRA, ma vi entra in contattato per immettersi nel Tevere lambendo l'insediamento residenziale informale di Castel Giubileo. Proseguendo verso Est e per tutto l'arco orientale del GRA si entra a contattato con il bacino idrografico dell'Aniene, questo è diviso in altri 13 sottobacini e quasi tutti interferiscono con l'urbanizzato di Roma, mentre per la città del Grande Raccordo Anulare è utile riportare i fossi che costituiscono i sottobacini dell'Aniene e che interferiscono con essa. Anche se non troppo incisivo il *fosso di Monte Sacro* per una minima parte entra a contattato con la città del GRA, mentre il *fosso dei Casal de Pazzi*, affluente in riva destra dell'Aniene, entra in contatto con i tessuti urbani residenziali formali tra Torraccia e Casal Monastero. Il successivo tracciato idrico è il *fosso di Pratolungo*, questo ha un'estensione che supera i confini comunali e il tratto di nostro interesse sta alla confluenza in riva destra del fiume Aniene. Insieme a quest'ultimo e i suoi confluenti minori, il fosso di Pratolungo, lambisce il quartiere di San Basilio e il tessuto produttivo sulla via Tiburtina.

---

<sup>102</sup> Il Tevere è il terzo fiume italiano per lunghezza (405 km) e secondo, in termini di ampiezza, al Po. La città di Roma deve la sua formazione grazie al passaggio di tale linea idrografica, anche se il rapporto tra la città e il fiume è sempre stato distante per ragioni di difesa, in quanto il Tevere è sempre stato un fiume soggetto a piene improvvise.

<sup>103</sup> Si vuole descrivere il sistema dei bacini idrografici del Comune di Roma riportando i principali fossi di tali bacini o sottobacini che interferiscono con il sistema urbano della città del Grande Raccordo Anulare.

*Il fosso di Centocelle*, affluente di sinistra dell'Aniene, attraversa aree per la maggior parte residenziali, di cui molte facenti parte del tessuto informale come Torre Maura e attraversa anche le aree residenziali formali quali Cinecittà<sup>104</sup>.

Il *fosso di Tor Sapienza*, anche questo è un'affluente in riva sinistra dell'Aniene, formato a sua volta dalla confluenza di altri fossi passanti per le aree dei tessuti residenziali formali e informali della Città del Grande Raccordo Anulare come il *fosso di Torre Angela*, il *fosso di Tor Bella Monaca*, il *fosso di Tor Tre Teste* (Torre Maura) e il *fosso di Valle Lunga*.

Superato il vasto bacino dell'Aniene, all'altezza del Parco dell'Appia Antica insiste il *fosso della Caffarella* che attraversa il suddetto parco (come vedremo nel successivo paragrafo rientra nelle aree naturali protette che attraversa il GRA). Ne segue il *fosso di Valleranello*, da cui l'area residenziale formale recentemente costruita ne ha preso la denominazione, e il *fosso della Cecchignola*, analogo discorso in quanto l'area militare prende il nome del fosso. Questi più i loro affluenti minori raggiungono il Tevere attraversando tutta l'area urbanizzata che va dallo svincolo n.24 di via Ardeatina al n.27 di via Cristoforo Colombo. L'ultimo fosso della riva sinistra del Tevere è il *fosso di Spinaceto*, il quale attraversa l'area dell'omonimo insediamento formale in carreggiata esterna il GRA.

#### *Destra del Tevere*

Superato il Tevere attraverso il Ponte di Mezzocammino, si descriveranno i suoi affluenti in riva destra che hanno caratterizzato il paesaggio vallivo delle forre nell'area occidentale del territorio di Roma.

Prima di andare nel dettaglio si vuole ricordare che questa area è caratterizzata dalla Riserva Naturale Statale del Litorale Romano in quanto Sito di Interesse Nazionale (SIN) nell'ambito del progetto Bioitaly, trattato nel successivo paragrafo.

Dunque il successivo fosso che si vuole descrivere attraversa una buona parte della città del Grande Raccordo Anulare sito nel quadrante occidentale, questo origina esternamente l'infrastruttura, nei pressi dell'insediamento informale Ottavia per poi attraversare in modo longitudinale in direzione est il territorio superando aree urbanizzate, prevalentemente residenziali come i tessuti informali Montespaccato, Casalotti, Massimina e lambisce in minima parte il tessuto formale Casal Lumbroso, finisce il suo percorso all'altezza di Tor di Valle, si tratta del *fosso della Magliana*. Più esternamente del suddetto fosso, vi è il *fosso di Ponte Galeria*, che non entra in stretto contatto con la Città del GRA, ma la lambisce in alcuni punti, inoltre insieme ai suoi

---

<sup>104</sup> Si è deciso di riportare solo le aree facenti parte la Città del Grande Raccordo Anulare, in realtà il fosso di Centocelle attraversa più aree urbanizzate come: Morena, Torre Spaccata, Torre Maura, Alessandrino, Centocelle, Quarticciolo, Tor Pignattara, Tor Sapienza, S. Maria del Soccorso, Cinecittà e borgata Gordiani

affluenti è il principale attore che caratterizza gli ambiti di paesaggio delle valli fluviali nel quadrante nord ovest di Roma.

Proseguendo in direzione nord, verso via Cassia, il territorio è solcato da due fossi importanti come il *fosso della Crescenza* e il *fosso dell'Acquatraversa*, entrambi hanno la stessa direzione, nord-ovest sud-est, e raggiungono il Tevere nel medesimo punto, in prossimità di Tor di Quinto (un'area facente parte la città consolidata). Questi due fossi per arrivare al Tevere attraversano le aree urbanizzate tra la via Cassia e la SS. Flaminia superano il GRA per immettersi nel corso principale.

Il *Torrente Valchetta*, ultimo corso d'acqua, si relaziona con la città del Grande Raccordo Anulare per un tratto relativamente breve e riguarda la sua affluenza al Tevere. Questo arriva al Tevere scendendo in direzione sud est immettendosi nel fiume principale poco prima della diga di Castel Giubileo (esternamente all'infrastruttura GRA). Per tanto il suo percorso subisce delle interferenze con gli agglomerati urbani presenti come il tessuto informale di Labaro e Castel Giubileo, inoltre nell'area sono presenti numerosi insediamenti produttivi, ma di contenuta estensione.

### 4.3.3 Le aree naturali protette

La maggior parte dei fossi appena descritti ricadono all'interno di aree naturali protette, per tanto si cercherà di vedere come queste si relazionano con il tessuto della città del Grande Raccordo Anulare e come questo ha interferito con ostacolato la loro estensione. Nella tabella sottostante sono riportate tutte le aree naturali protette del Comune di Roma, in grassetto invece sono evidenziate le aree in cui ricade la Città del Grande Raccordo Anulare, conseguentemente anche l'infrastruttura.

#### Aree protette dell'Agro romano

<i>Area Marina Protetta Secche di Tor Paterno</i>	<i>Riserva Naturale Laurentino-Acqua Acetosa</i>
<i>Parco Regionale Urbano Aguzzano</i>	<i>Riserva Naturale Marcigliana</i>
<i>Parco Regionale Urbano Pineto</i>	<i>Riserva Naturale Monte Mario</i>
<i>Parco Naturale Regionale Appia Antica</i>	<i>Riserva Naturale Tenuta dei Massimi</i>
<i>Parco Naturale Regionale Bracciano-Martignano</i>	<i>Riserva Naturale Valle dei Casali</i>
<i>Parco Naturale Regionale Veio</i>	<i>Riserva Naturale Valle dell'Aniene</i>
<i>Riserva Naturale Statale Tenuta di Castel Porziano</i>	<i>Riserva Naturale Tenuta di Acquafredda</i>
<i>Riserva Naturale Statale Litorale Romano</i>	<i>Monumento Naturale Tenuta di Mazzalupetto - Quarto degli Ebrei</i>
<i>Riserva Naturale Decima-Malafede</i>	<i>Monumento Naturale Parco della Cellulosa</i>
<i>Riserva Naturale Insugherata</i>	<i>Monumento Naturale Galeria Antica</i>

Tabella 1 – Aree protette dell'Agro romano, in grassetto si evidenziano le aree a ridosso o in relazione con l'infrastruttura GRA e la sua Città.

Per tanto la Città del Grande Raccordo Anulare, grazie alla sua forma frastagliata e caotica, in molte occasioni presenta, tra un frammento urbano e l'altro, "pezzi" di Agro romano, di cui alcuni ricadono proprio in aree protette. Di seguito verranno spiegato in che modo queste aree protette si interfacciano con la realtà urbana anulare.

Seguendo la modalità di lettura applicata al sistema insediativo, partendo da nord ed in senso orario il GRA fa da limite esterno alla *Riserva Naturale della Marcigliana*, questa si estende a nord-est, per una superficie di 4.696 ettari, su una serie di alture delimitate dal corso del Tevere ad ovest, dal fosso della Bufalotta a sud e dal Rio del Casale, che segna anche il limite del Comune di Roma, a nord (Cazzola, 2005). All'interno della Riserva insiste il tessuto informale della Cinquina, e le successive urbanizzazioni avvenute con le due stagioni dei PEEP.

Proseguendo verso est, all'uscita n14 dell'Autostrada Roma L'Aquila, si estende la *Riserva Naturale Valle dell'Aniene*, internamente, caratterizzando il paesaggio con le sue numerose anse ed esternamente il GRA, nel tratto extraurbano invece si

mantengono ancora i caratteri riconoscibili dell'Agro romano. La riserva con il corso d'acqua nel tratto autostradale tra il GRA e la stessa A24, incontra il paesaggio urbano che serra l'area naturale. La situazione diventa critica quando l'Aniene, e dunque la relativa riserva lambisce e confina l'area produttiva e tutto il tessuto urbano (interno al GRA) di via Tiburtina.

Per quanto concerne l'area successiva, sita allo svincolo n.23 di via Appia, bisogna fare una premessa, il GRA con il *Parco Naturale Regionale Appia Antica*, è stato quell'elemento che interruppe la continuità di tale area storica dal momento della sua costruzione. Al fine della salvaguardia dell'area nel 1988 venne istituito come Parco regionale e nel 1997, con il Piano delle Certezze (il quale metteva su carta gli elementi strutturanti e invariati del territorio di Roma per essere poi la base del NPRG) il Comune di Roma acquisì la tutela del sito. Un'ulteriore modifica avvenne con i lavori del Giubileo del 2000, il progetto di ampliamento del GRA a tre corsie per carreggiata prevedeva non più l'interruzione della via Appia Antica dal tracciato anulare, bensì questo fu interrato e il Parco ritrovò quella continuità ambientale interrotta dal 1951.

All'uscita n.25 invece troviamo una riserva di modeste dimensioni, la *Riserva Naturale Laurentino-Acqua Acetosa*, questa è delimitata a nord dal sistema insediativo formale Laurentino 38, e si estende tra la via Pontina ed il comprensorio dell'Acqua Acetosa internamente al Grande Raccordo Anulare. Lo sfruttamento agricolo e, soprattutto, la continua urbanizzazione, ha ridotto di molto la vegetazione, rimanendo in parte presente solo nelle zone umide.

La *Riserva Naturale Statale Litorale Romano* si estende nei Comuni di Roma e Fiumicino, ai quali è affidata la gestione: la superficie complessiva è pari a 15.900 ha, di cui 51% del totale è affidato al territorio capitolino. L'area fu istituita nel 1996 con Decreto del Ministro per l'Ambiente, l'area di interesse per la Città del Grande Raccordo Anulare si estende a sudovest dell'urbanizzato, all'altezza del Drizzagno del Tevere (dove fu costruito anche il Ponte di Mezzocamino, oggi facente parte del tratto in entrata del GRA), opera idraulica inaugurata nel 1940 da Mussolini, come risposta alle alluvioni del Tevere nelle aree circostanti, fino al litorale romano. Il Grande Raccordo Anulare separa l'area dove risiede il meandro<sup>105</sup> morto del Tevere (diventato gesito nel 1997, *Meandro fluviale abbandonato di Fiume Morto*) dal nucleo centrale della Riserva costituito dalle aree della bonifica sul Tevere.

Superata la Riserva Statale a ridosso della carreggiata interna vi è la *Tenuta dei Massimi* questa è un'area di elevato valore naturalistico estesa per 770 ettari e fa parte

---

<sup>105</sup> È un antico meandro del Tevere tagliato dal corso del fiume in seguito ad un'alluvione avvenuta nel 1557. L'area del meandro, un tempo segnalata da un laghetto poi bonificato, è evidenziata da una leggera depressione morfologica. Su tale area insiste l'insediamento Parco dei Medici, il quale con la sua area golf riservata porta avanti un processo di depauperamento del suddetto gesito. Piano Regolatore di Roma 2008, elaborato gestionale, *Relazione Geologica Generale – G9.A*

del corridoio naturalistico posto a sud-ovest della città, tra la piana alluvionale del fiume Tevere, le vaste aree costiere ad ovest del Grande Raccordo Anulare e le aree urbane (Cazzola,2005). Tale Riserva insiste in un'area prevalentemente aperta, questa è lambita a sud ovest sia dall'area commerciale e terziaria sita su via del Magliana e anche dagli scavi avviati per la nuova centralità metropolitana Alitalia – Millennium. Individuata dagli indirizzi del NPRG. Proseguendo poco più a nord, all'altezza della via Aurelia è presente la *Riserva Naturale della Tenuta di Acquafredda* che si estende verso il tessuto informale di Ottavia nella carreggiata interne il GRA.

La riserva è un antico possedimento di circa 250 ettari dei monaci di S. Pancrazio, prende il nome dalle freschezze delle acque del fosso della Maglianella e fa parte, dal punto di vista ambientale, del più ampio ecosistema Ponte Galeria - Arrone nel settore nord-ovest della città (Cazzola,2005), ma anche questa è stata accerchiata dal tessuto informale di Montespaccato ed a est dalle prime espansione formali degli anni Cinquanta riguardanti il tessuto consolidato di Roma.

Mentre a ridosso del raccordo, dove sorge il tessuto informale di Ottavia, si a spazio fra i bordi frammentati del tessuto il *Monumento Naturale di Mazzalupetto*.

Quest'area è in realtà formata da due tenute, non lontane tra loro, divise dall'urbanizzazione di Ottavia e Tomba di Nerone. L'area maggiore delle tenute è nominata *Tenuta di Mazzalupetto*, la seconda prende il nome di *Quarto degli ebrei*, presenta caratteristiche del tutto analoghe alla precedente. Entrambe sono limitate dall'edificato, ma solo Tenuta Quart degli Ebrei si trova esterna e murata dal GRA.

La successiva area protetta, nel quadrante nord, si estende nell'area interna al Grande Raccordo Anulare ed è delineata dallo sviluppo edilizio tra via Trionfale e la via Cassia, si tratta della *Riserva Naturale dell'Insugherata*. L'area rappresenta un importante corridoio naturalistico, e come il Parco dell'Appia Antica, alcuni tratti del GRA sono stati interrati, l'infrastruttura permette la continuità ambientale per tale riserva, ma anche per la successiva riguardante il grande sistema del Parco Regionale del Veio. Questo è delimitato dalla via Cassia ad ovest e dalla via Flaminia ad est, oltre ad essere un importante area naturale è caratterizzato anche da importanti elementi storici, in quanto nel territorio sorgeva l'antica città etrusca di Veio. In relazione con la città del Grande Raccordo Anulare questa l'area non si presenta molto urbanizzata, questa rientra in uno dei grandi vuoti paesaggistici della sopraindicata città.

Le analisi appena riportate indicano quanto il sistema della Città del Grande Raccordo Anulare, non è costituito soltanto da una componente costruita, ma anche da una rilevante componente ambientale, la quale rappresenta un elemento di potenziale riqualificazione dell'ambiente circostante.

#### 4.4 I frammenti della Città del Grande Raccordo Anulare: due *focus* a confronto, Tiburtina – Roma Napoli e Laurentina – Roma Fiumicino

Spiegati, in linea generale, i tessuti urbani che compongono la Città del Grande Raccordo Anulare, le connessioni con essa, l'alto valore ambientale di cui è costituita e capitasi la complessità che ruota attorno a questa infrastruttura, appare fondamentale restituire dei *focus* di alcuni tratti della Città del GRA.

Nello specifico si vuole leggere e mettere a confronto due tratti di raccordo, dalle caratteristiche eterogenee, in quanto il primo focus, facente parte del quadrante est di Roma, mostrerà ciò che gravita attorno al GRA via Tiburtina e l'autostrada Roma Napoli, le cui uscite numerate corrispondono a 13 e 19; mentre con il secondo tratto si vuole prendere in considerazione l'area circostante l'infrastruttura tra l'uscita 25 – Laurentina e l'uscita 30 riguardante l'autostrada Roma – Fiumicino, facente parte del settore sud ovest.

La scelta di questi due tratti, consequenziali, sta nelle loro caratteristiche, in quanto il primo, pressoché saturo per via dell'urbanizzazione che è esplosa dagli anni Sessanta in poi nel settore est, nel secondo l'infrastruttura attraversa aree con più spazi aperti, facendo scorre, per chi percorre la strada, un paesaggio intermittente composto da nuove e vecchie urbanizzazioni (fig.45)

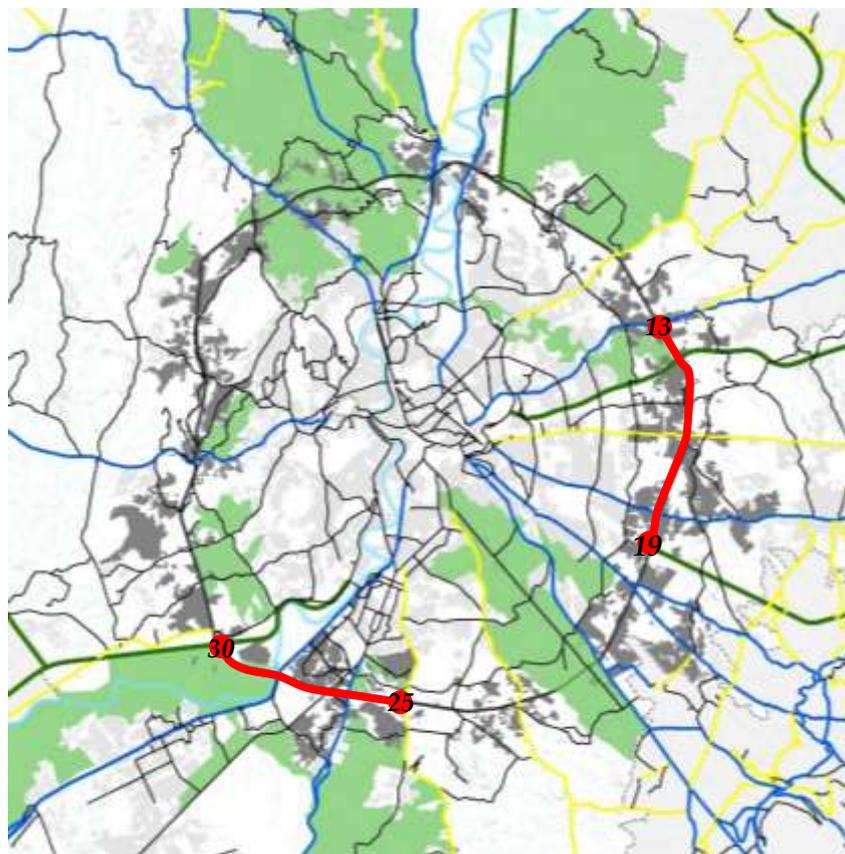


Figura 45 – I focus della Città del Grande Raccordo Anulare

#### 4.4.1. Tiburtina – Roma Napoli, dall'uscita 13 all'uscita 19

La descrizione del *focus* è correlata con la tavola apposta la quale è possibile leggere alla fine di tale sotto paragrafo. La lettura della tavola segue l'esposizione della descrizione, per tanto si vogliono descrivere le aree urbanizzate e non che persistono tra le uscite n.13 e la n.19, si vuole aggiungere che la lettura di tale elaborato è da sinistra verso destra.

Dunque seguendo, in ordine crescente, le numerazioni delle uscite sul Grande Raccordo Anulare, all'uscita n. 13 si presenta un vasto insediamento produttivo sorto sulla via Tiburtina, la quale dà il nome allo svincolo dell'infrastruttura anulare.

Quasi tutte le strade di Roma, tra consolari e radiali, nel loro nome si può risalire alla loro storia e funzione, pertanto via Tiburtina collegava l'antica città con *Tibur* (Tivoli – antica città latina), inoltre la strada collegava Roma con Pescara e Chieti, oggi è riconosciuta come una strada statale – SS 5 via Tiburtina Valeria, dalle medesime funzioni. Nel 1952 sarà raggiunta dal GRA per il collegamento “*alle strade statali n.2 Flaminia e n.5 Tiburtina*<sup>106</sup>”.

La via Tiburtina assume connotazioni diverse per tutto il suo percorso, ma il tessuto urbanizzato, formatesi a cavallo con il GRA e principalmente sulla radiale, poi si è andando espandendo a ridosso dell'infrastruttura, è caratterizzato da una vasta area produttiva che si estende per circa 4 km tra le aree interne ed esterne il raccordo, occupando un'area pianeggiante dai confini naturali bene definiti (a nord il tessuto è lambito dal fosso di San Basilio, mentre a sud costituisce un limite naturale il secondo fiume più importante d Roma, l'Aniene). Sorto seguendo gli indirizzi del PRG del 1962, il quale prevedeva per questa area un forte sviluppo industriale, appare oggi sì un tessuto dai caratteri industriali, ma sembrerebbe essersi costruito in modo più informale che pianificato da uno strumento urbanistico (fig.46). Attualmente è in corso una forte delocalizzazione degli impianti produttivi più datati, apportando così una nuova fase di ristrutturazione all'area per far posto ad attività di deposito



Figura 46 – Schema dell'impianto del tessuto produttivo di via Tiburtina, altezza uscita 13 – SS 5 Tiburtina.

<sup>106</sup>Titolo del documento di progetto riguardo il secondo tratto del GRA – Variante alle strade statali n.2 Flaminia e n.5 Tiburtina per il loro collegamento alla periferia di Roma.

all'ingrosso o di attività commerciali (rivenditori di automobili e concessionarie), mentre una piccola *enclave* di uffici si è posizionata esternamente il GRA, espandendosi verso la successiva infrastruttura tangente il raccordo (Pietrolucci, 2012).

Il Grande Raccordo Anulare oltre a separare in due parti l'insediamento rappresenta, favorita anche dalla via Tiburtina, l'unica occasione di collegamento con la città, mentre è servita da diverse linee di autobus che permettono il collegamento al capolinea della linea B della metropolitana – Rebibbia (distante dal GRA e dal tessuto produttivo, circa 4 km).

Prima di arrivare al successivo svincolo, distante all'incirca un km, il paesaggio è privo di costruzioni dato il passaggio dell'Aniene e della sua relativa *Riserva Naturale Valle dell'Aniene*. Proseguendo si incontra lo svincolo dell'autostrada A24, Roma – L'Aquila, la cui evoluzione ha portato ad un ripensamento sia dell'autostrada (denominata *Strada dei Parchi*) e sia degli innesti che ha questa con il Grande Raccordo Anulare (fig.47).

Da questo punto in poi il GRA si interromperà mediamente ogni 1,3 - 2 km proprio perché separa ed interseca delle aree molto urbanizzate a cui non è stato possibile evitare degli svincoli con le radiali o realizzarli appositamente.

Il primo tessuto urbanizzato che si incontra, lambito a nord dalla A24, ad est dal GRA e sorto in quasi tutta la sua estensione nella carreggiata interna di quest'ultima, è la borgata ex-abusiva La Rustica (fig. 48).

Si può ipotizzare che tale borgata non abbia subito le influenze del raccordo all'inizio della sua edificazione, in quanto



Figura 47 – Elaborazione propria. In nero si evidenzia il precedente svincolo dell'uscita n.14, L'Aquila – Teramo.

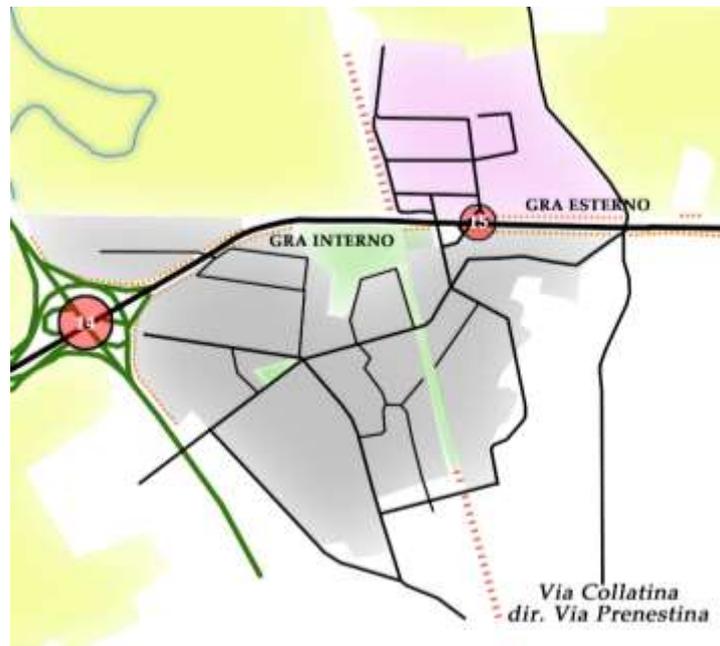


Figura 48 – Schema dell'impianto della borgata La Rustica, in grigio si vuole rappresentare le aree urbanizzate dai tessuti residenziali, mentre in rosa l'area commerciale METRO – Cash and Carry.

venne costruita prima del passaggio dell'infrastruttura anulare, probabilmente le ha subite in un secondo momento densificando l'area stessa. In questo caso l'influenza è stata data da un'altra infrastruttura, ovvero la linea ferroviaria, che oggi fa parte della linea alta velocità Roma – Napoli.

L'impianto di tale insediamento è piuttosto caotico e suddivisibile in più parti e le tipologie edilizie prevalenti sono le stesse che si possono trovare anche in altri contesti di origine ex-abusiva. Principalmente si differenziano in edifici come le palazzine o altri edifici bifamiliari o plurifamiliari. L'area principale dell'agglomerato (interna al GRA) era separata dal passaggio della linea ferroviaria fino al 2015, mediante l'interramento della linea ferroviaria si è realizzato un corridoio di spazi collettivi in suddetta area, ricucendo i tessuti. L'area esterna i cui confini sono dati dall'A24 a nord-ovest e a sud dal GRA che la separa dalla parte centrale dell'insediamento. Inoltre sempre il GRA separa il tessuto residenziale dalla vasta area commerciale METRO – Cash and Carry e deposito magazzini, il quale con uno svincolo apposito, risulta essere l'accesso, sia agli insediamenti commerciale che residenziali. Nonostante confini con l'A24, con questa infrastruttura non vi è un accesso diretto per le diverse tipologie di insediamenti, per tanto se ci trovassimo sull'autostrada A24 e vorremmo andare a La Rustica, dobbiamo uscire dall'autostrada, prendere il raccordo e uscire all'uscita 15, precisamente 1,5 km dopo lo svincolo 14.

Il motivo di tale enfasi riguardo le interruzioni di percorso del GRA è la causa di continui problemi di traffico sul GRA, in questo caso anche sull'A24 e per tale motivo hanno ripensato le dimensioni dello svincolo e dell'infrastruttura stessa. L'intervento ha separato i flussi di breve percorrenza a quelli più lunghi, mentre il GRA mantiene ancora una circolazione promiscua, congestionando i tratti e gli svincoli con le radiali più importanti del settore orientale e sud-meridionale.

I confini meridionali dell'insediamento sono costituiti dalla via Collatina, anch'esse aveva una funzione nell'antica Roma, la quale iniziava dalle Mura Aureliane, insieme a via Tiburtina e collegava la città con la piccola città antica di *Collatia* (dove oggi si trova il Castello di Lunghezza), mentre il suo percorso moderno inizia su via Prenestina nel quartiere *Villa Gordiani*. Dalla suddetta via (Collatina) si può accedere alla borgata, ma non è presente uno svincolo sul GRA, in quanto le condizioni della radiale non permettevano tale costruzione.

La prossima uscita è priva di numerazione (situazione analoga ad altri dieci uscite innumerate, realizzate per allacciare le espansioni successive alla consolidata numerazione delle uscite del GRA, alcuni sono di importanza irrilevante che collegano delle aree con una singola destinazione d'uso), principalmente permette l'accesso ad un area prevalentemente terziaria/commerciale ma, percorrendo la strada principale di tale tessuto (*via Marcello Boglione/ via del Maggiolino*) si arriva su

via Prenestina, un'altra radiale storica che interseca il GRA attraverso lo svincolo n. 16 SP/a Via Prenestina.

La via Prenestina è una via consolare che collega Roma a Palestrina, da cui prende il nome, originariamente collegava la città di Gabii con Roma, prendendo il nome di via Gabina. Analogamente alla via Tiburtina, anch'essa cambia connotazione in tutto il suo percorso, ma ha sempre avuto un carattere prettamente industriale anche nelle aree più interne la città, alcune di queste hanno cessato la loro produttività e abbandonando gli edifici, un esempio famoso per la sua occupazione e riutilizzazione è l'ex-fabbrica di salumi<sup>107</sup> situata proprio sul tale via.

Le aree limitrofe lo svincolo rappresentano per i romani e per chi viene appositamente, una delle maggiori polarità industriali, artigianali, commerciali e terziarie della Capitale. L'insediamento si estende su due vaste aree pianeggianti e si inserisce tra i tessuti spontanei di Tor Sapienza verso ovest e di La Rustica verso nord, da cui rimane separato da un sistema di vuoti residuali (Pietrolucci, 2012). La struttura dell'impianto non si è sviluppata attorno al GRA ma in modo longitudinale alla via Prenestina, la quale divide in due parti il tessuto, a nord la disposizione dei capannoni produttivi ha un'organizzazione più ordinata rispetto l'area sottostante, essendo l'area più antica e anch'essa di origine abusiva. Situazione analoga si riscontra esternamente al GRA, dove il tessuto produttivo (fig. 49 e 50) si sviluppa in modo continuo a sud della via Prenestina e verso est, nella parte nord si addossa sullo svincolo per poi terminare sulla dell'omonima intersezione.



Figura 49 – Via dell'Omo, tessuto produttivo di via Prenestina

---

<sup>107</sup> *Metropoliz – Meseo dell'Altro e dell'Altrove*, nel quartiere Tor Sapienza, localizzato su via Prenestina, distante circa 4 km dallo svincolo del raccordo.



*Figura 50 - Via dell'Omo, tessuto produttivo di via Prenestina*

Gli accessi al tessuto produttivo avvengono dallo svincolo n.16 e dalla via Prenestina, infatti la viabilità del tessuto non è connessa con il GRA, ma le ultime espansioni dell'area, le quali hanno introdotto altre attività commerciali, hanno prodotto un nuovo svincolo apposito sul GRA, ma successivo al n.17, realizzando la via prenestina bis (un prolungamento della via principale) la quale lambisce sul lato meridionale del tessuto e si innesta al GRA (questo è stato realizzato grazie al recupero del ponte atto per l'inversione di marcia, subito dopo l'uscita 17).

L'appena citato svincolo, successivo al 16 ad una distanza di 400 metri, permette l'accesso, solo in direzione esterna, all'insediamento di edilizia pubblica di Tor Bella Monaca (nome anche dello svincolo) e all'insediamento di origine abusiva di Torre Angela.

La descrizione di tale ambito risulta essere più articolata, in quanto i due elementi condividendo lo stesso spazio non hanno delle relazioni urbane forti. Gli insediamenti sono sorti in periodi diversi, il primo ad essere stato urbanizzato fu quello di Torre Angela e attualmente ospita circa 25.000 abitanti (Pietrolucci, 2012). Inizialmente denominata Borgata Arcacci<sup>108</sup>, ha conosciuto la sua maggiore espansione negli anni Sessanta, mentre il secondo è stato costruito sul finire degli anni Settanta.

---

<sup>108</sup> Tale nome gli viene attribuito in quanto all'interno del tessuto, nella parte nord tra gli edifici residenziali emerge un acquedotto romano a cui si addossano attività produttive abusive.

L'insediamento di Torre Angela si sviluppa su via di Torrenova, una strada articolata che permette il collegamento della borgata a nord con la via Prenestina e a sud alla via Casilina, quest'ultima è una delle vie consolari di Roma maggiormente famosa per l'edificazione in successione di vasti insediamenti abusivi disseminati per la campagna romana. L'insediamento conosce anche un secondo collegamento con quest'ultima strada che avviene tramite la via del Torraccio di Torrenova, dove si è sviluppata la parte più recente. L'intersezione di queste due vie rappresenta il luogo centrale dell'agglomerato.

L'innesto che ha con il raccordo avviene nell'area nord-ovest dove si sono sviluppati strutture produttive, terziarie e residenziali a ridosso del GRA. La tipologia prevalente è di tipo estensivo, in tutto il quartiere sono presenti palazzine di due, tre o quattro piani, oppure villini bifamigliari. All'interno dell'agglomerato gli spazi pubblici sono di scarsa qualità e carenti per la popolazione che vi abita, mentre le attività commerciali si articolano sulle vie principali.

Ad est Torre Angela confina con l'insediamento di edilizia popolare di Tor Bella Monaca, questo è un sistema insediativo situato sui dolci alture dell'Agro romano, questa è una caratteristica dei Piani di Zona romani, estremamente visibili dalla loro posizione, ma soprattutto per la discontinuità del tessuto edilizio (fig.51).



Figura 51 – La foto è stata scattata da via del Torraccio di Torrenova (la via secondaria di Torre Angela) è visibile come i due elementi anche se contigui hanno dei forti elementi di separazione. In questo caso è data dalla via Duilio Cambelloti, mentre la via principale che separa Torre Angela dall'insediamento di edilizia popolare è via di Tor Bella Monaca, la quale permette ad entrambi gli insediamenti di essere connesse allo svincolo del GRA n. 17.

Dal punto di vista morfologico l'insediamento è stato costruito lungo via di Tor Bella Monaca, che lo penetra da nord a sud collegandolo al GRA e a sud a via Casilina.

Su questa via insistono una serie di collegamenti anche con l'agglomerato ex abusivo, ma come è stato detto, non vi sono relazioni urbane tra le due realtà.

La composizione dell'insediamento è divisibile in quattro nuclei, collegati dalla appena citata via, in questi la tipologia edilizia prevalente si discosta da quelle degli agglomerati residenziali circostanti. Qui prevale l'uso edilizio di tipo intensivo come la casa a torre di 13-15 piani ed edifici in linea di 5-6 piani (fig. 52).



*Figura 52 – Tipologie edilizie di Tor Bella Monaca. La prima foto a sinistra rappresenta la casa a torre, la seconda a destra gli edifici in linea.*

Per quanto concerne i collegamenti pubblici, oltre ad avere delle linee di autobus locali, su via Casilina gli insediamenti sono raggiunti dalla recente metropolitana di Roma, la linea C con la fermata Torre Angela e Torre Gaia (al servizio dell'agglomerato ex abusivo e di Tor Bella Monaca, mentre la seconda solo per quest'ultimo).

Ritornando sul GRA il prossimo svincolo è di nuova apertura e senza numerazione, come citato pocanzi, è stato realizzato recuperando l'inversione di marcia presente sul tracciato e mette il GRA in collegamento con il tessuto produttivo della nuova strada, via Prenestina bis.

In successione all'uscita n. 18 Casilina del GRA si trovano altri due insediamenti prevalentemente residenziali di origine ex-abusiva, quali Torre Maura in carreggiata interna al GRA, mentre in quella esterna si sviluppa l'insediamento Giardinetti.

Questi sono sorti sulla via Casilina, Torre Maura a nord e sud di essa, mentre Giardinetti solo a sud. Si sono espansi non appena il raccordo ha tracciato la linea di separazione tra i due agglomerati aggiungendo alla componente residenziale un tessuto produttivo a carattere artigianale, industriale e commerciale per entrambi gli

insediamenti. Originariamente i due insediamenti hanno subito le influenze della consolare storica di via Casilina, ma anche della ferrovia Roma-Pantano<sup>109</sup>, che corre lungo tutto il tracciato della suddetta via. Oggi tale infrastruttura ha smesso di essere in funzione per la tratta Centocelle – Pantano, il tratto dismesso è stato recuperato per realizzare il collegamento metropolitano della metro C.

Ritornando all'insediamento informale di Torre Maura questo ha un impianto morfologico caotico, tipico delle realtà di origine ex abusiva. La mano dell'attore pubblico si vedrà quando verso gli anni Settanta costruirà il piano di zona Torre Maura nell'area prossima al raccordo.

Anche Giardinetti conosce la sua espansione intorno gli anni Sessanta, non presenta particolari segni tanto diversi dagli altri inserimenti informali.

È situato nell'area in cui sorge la seconda città universitaria e medica di Roma, indirizzo promosso dal piano del 1962. Tale indirizzo venne attuato molto tardi, infatti le aree destinate alle costruzioni universitarie e mediche hanno trovato spazio tra i vuoti lasciati dalle urbanizzazioni non previste. Per tanto Giardinetti è delimitato a nord dalla via Casilina e a sud dal nuovo viale che collega tutta l'area all'Università di Tor Vergata e al Policlinico omonimo, proprio su questo viale insiste la sede di Scienze, Matematiche, Fisiche e Naturali (fig.53)



*Figura 53 – La foto è stata scattata dall'insediamento di Giardinetti.*

La successiva uscita n.19 si innesta la Roma – Napoli e nello stesso svincolo con una corsia dedicata si trova l'uscita n.20 La Romanina.

L'autostrada, anche questa dalle funzionalità più urbane, permette l'accesso a Roma dei Comuni contermini, per la maggior parte facente parte dei Castelli Romani.

---

<sup>109</sup> Tale infrastruttura fa parte del vecchio tracciato ferroviario Roma-Fiuggi-Altri-Frosinone.

Anche qui il passaggio infrastrutturale viene vissuto solo come elemento di collegamento e separazione tra i tessuti.

L'area che sorge esternamente tra il GRA e l'A1, tangente quest'ultima all'infrastruttura anulare, ha una vocazione prettamente commerciale estendendosi per 1,5 km. Immediatamente accanto al fitto tessuto commerciale sorge il quartiere informale La Romanina.

Per quel concerne l'area sottostante interna al GRA troviamo l'insediamento formale di origine privata, Cinecittà Est. Questo è caratterizzato dalla tipologia edilizia intensiva come gli edifici in linea da 7/8 piani. Si sviluppa su un boulevard principale che funge da asse commerciale. Intorno l'anni 2008 è stato recuperato lo spazio centrale per restituirlo alla collettività. Questa sicuramente è un'area favorita dai principali mezzi pubblici, in quanto oltre ad essere presente tre linee di autobus che attraversano il quartiere, questo si trova nelle immediate vicinanze della metro A, la prima linea metropolitana, insieme alla B, più importante di Roma.

Le funzioni presenti in tale quartiere, oltre alla componente residenziale, vi è una forte componente terziaria e commerciale (fig.54).



Figura 54 – Cinecittà Est. Viale Antonio Ciamarra, il boulevard del quartiere.

Per un confronto grafico, segue l'allegato  
*Focus Tiburtina – Roma Napoli, dall'uscita 13 all'uscita 19*

## **SPAZIO PER LA TAVOLA**

#### **4.4.2. Laurentina – Roma Fiumicino, dall'uscita 25 all'uscita 30**

La descrizione del *focus* è correlata con la tavola apposta la quale è possibile leggere alla fine di tale sotto paragrafo. La lettura della tavola segue l'esposizione della descrizione, per tanto si vogliono descrivere le aree urbanizzate e non che persistono tra le uscite n.25 e la n.30, si vuole aggiungere che la lettura di tale elaborato è da destra verso sinistra.

Mel quadrante sud occidentale di Roma l'uscita n.25 di via Laurentina è caratterizzata, in direzione interna al GRA ed a ridosso dell'infrastruttura, dal distretto della telefonia Telecom. Questo insiste su un'area pianeggiante tra la via di Tor Pagnotta, il GRA, via Laurentina e l'area militare della Cecchignola (Pietrolucci, 2012). Tale area è caratteristica per la sua imponente Torre che risulta essere visibile sia dal GRA, ma anche dagli insediamenti vicini (fig.55).



*Figura 55 – La foto è stata scattata nel complesso residenziale di Fonte Laurentina, esternamente al GRA.*

Nello specifico si tratta di un quartiere caratterizzato da terziario e da servizi commerciali, assume una struttura molto regolare data dallo schema rigido in cui sono disposti gli edifici. Tutto il complesso non si relaziona con le aree circostanti in quanto è un distretto chiuso e controllato. Per quel che concerne le connessioni questo si collega al GRA tramite la via su cui in parte si sviluppa, via Laurentina, la stessa via che mette in connessione, con il GRA e con il centro di Roma, il piano di zona localizzato più a nord, "Laurentino38", insieme alla Città militare della Cecchignola.

Queste aree che insistono sulla via appena citata lambiscono, da nord verso est, la *Riserva Naturale Laurentino-Acqua Acetosa*, dove ricade al proprio interno la convenzione urbanistica del Comprensorio E1 "Acqua Acetosa", avviata nel 1993 tra il comune e uno noto costruttore romano, Giulio Scarpellini (lo stesso costruttore a cui è affidata la costruzione della centralità Anagnina-Romanina).

Tale comprensorio, denominato "Progetto90", è caratterizzato da un sistema abitativo in voga in questo settore di Roma, quello di un sistema chiuso abitativo, molto simile alle gated communities, ma con delle tipologie edilizie dissimili da un altro esempio di residenze a sistema chiuso non poco distante. In questo caso il residence è costituito dalla tipologia edilizia a torre di sei piani e con un piano servizi/locali tecnici ciascuna<sup>110</sup>.

A tal proposito è necessario spiegare il contesto geografico su cui sorge l'area. Il settore sud-ovest di Roma, si distingue dagli altri per via della forte impronta che lascia sul territorio il quartiere dell'EUR. Questo richiama una forza lavoro di livello dirigenziale, conseguentemente le espansioni nelle aree limitrofe cercano di soddisfare tale richiesta abitativa. A fare da cornice e da sfondo sono le specificità delle aree naturali di cui è costituita l'area. L'urbanizzazione selvaggia, carattere peculiare del quadrante est, ancora non è avvenuta, ma il rischio di "murare" di nuovo Roma attraverso le nuove espansioni urbane (con una forte tendenza residenziale e commerciale), sparsi nell'Agro romano, sembra essere una realtà sempre più chiara.

La situazione cambia se si descrive l'area in direzione esterna dello svincolo. Tale area, denominata *Fonte Laurentina*, si sviluppa sulla via da cui prende il nome e a ridosso del GRA. Fu oggetto dell'intervento pubblico grazie all'individuazione del piano di Zona *Tor Pagnotta*, avviato verso la fine degli Ottanta e completato intorno al fine degli anni Novanta. Il NPRG per tale area ha previsto nuove espansioni adiacenti il piano di zona. La nuova area *Fonte Laurentina "1"* è stata terminata, mentre "*Tor Pagnotta 2*" è in fase di realizzazione. Entrambe presentano i nuovi caratteri delle espansioni, ovvero l'utilizzo della tipologia in linea e a corte da 6/7 piani.

Sempre su via Laurentina si sviluppa un altro complesso residenziale chiuso, come il complesso di Valleranello. Qui la struttura è la stessa, non simile al comprensorio appena descritta, ma ad un tessuto formale analizzato precedentemente, Casal Lumbruso. L'area è divisa da una strada principale, sulla quale si innestano dei piccoli complessi abitativi sorvegliati e chiusi. La sua morfologia è di tipo estensivo ed è caratterizzato da ville mono/bifamiliari da 2/3 piani.

Il complesso residenziale di Valleranello se ad est confina con via Laurentina, questo che si estende su un'altura in modo longitudinale, raggiunge la via Pontina ad

---

<sup>110</sup> [http://www.progetto90.com/1/la\\_residenza\\_43178.html](http://www.progetto90.com/1/la_residenza_43178.html) [14/07/18]

ovest. Una radiale dalla storia recente, il cui tracciato più antico (del 1930) fu costruito grazie alle opere di bonifica dell'Agro Pontino avviate da Mussolini, questa collega Roma a Terracina, un comune in provincia di Latina e facente parte del Parco nazionale del Circeo.

Per descrivere meglio gli insediamenti presenti sul GRA in questo tratto bisogna fare una piccola premessa, il raccordo una volta superato Valleranello, interseca come appena detto la via Pontina attraverso lo svincolo n.26, subito dopo la via Cristoforo Colombo allo svincolo n.27 e dopo un km innesta nel suo circuito via Ostiense e via del Mare (le due viaggiano parallele, uscita n.28). In questo tratto il GRA funge come elemento di separazione per il quartiere di *Mostacciano*, questo viene identificato nella zona urbanistica del *Torrino*, si estende dalla via Pontina in direzione sud-est nord-ovest e viene secato dall'infrastruttura. La sua parte esterna caratterizzata da insediamenti residenziali immersi nel verde, si addossa al GRA e fa da filtro tra quest'ultimo e l'insediamento di edilizia economica *Spinaceto*. Nella parte interna e ben visibile dal GRA sorge isolato l'Istituto Nazionale Tumori Regina Elena, un importante centro di ricerca sulla cura delle patologie tumorali dal 1933, mentre la parte centrale (sita a nord-ovest) del quartiere è separata dalla via C. Colombo e si mescola con l'insediamento intensivo del *Torrino*. Mostacciano è nato come un quartiere residenziale di lusso e semi-lusso caratterizzato appunto da edifici come villini e/o palazzini immerse nel verde.

Ritornando verso le aree esterne del GRA, all'altezza di via Pontina, come è stato detto troviamo l'insediamento di edilizia pubblica Spinaceto (fig.56).



Figura 56 – Scena tratta dal film "Cario Diario", regia di N. Moretti, 1993

Questo è il primo intervento attuato dall'amministrazione con la prima stagione dei piani PEEP, tramite l'applicazione della legge che ne regolamentava l'edificazione di tali aree, l. 167/62.

Il sistema insediativo ha uno sviluppo perpendicolare al raccordo, attorno ad un asse centrale ondulato che inizia e termina sulla Pontina, occupando una vasta area pianeggiante priva di elementi paesistici rilevanti. L'impianto morfologico è costituito da elementi di edilizia imponenti e fuori scala rispetto agli elementi circostanti (Pietrolucci, 2012), apparendo un sistema edilizio molto forte, ben visibile nel suo contesto, ma non dal Grande Raccordo Anulare.

Tra Spinaceto e la parte finale di Mostacciano insiste un altro piano di zona, relativo al II PEEP, si tratta di *Casal Brunori*, rispetto al primo insediamento pubblico quest'ultimo ha dimensioni ben più contenute, ma con un impianto abbastanza rigido e con edifici in linea disposti perpendicolarmente sulla via principale. Nel 2013 è stata approvata la variante al piano di zona (approvato nel 1987), con Delibera 130/2011, che ha disposto una densificazione del comparto NR1 (l'area libera tra Casal Brunori e Spinaceto), mediante incremento della capacità edificatoria e cambio di destinazione d'uso verso il residenziale, finalizzata alla realizzazione degli alloggi di edilizia convenzionata e di housing sociale<sup>111</sup>.

Sempre sulla Pontina, tra Spinaceto e Valleranello, poco distante il raccordo si è sviluppato un insediamento commerciale informale, formato principalmente da rivenditori di vario genere.

Sulla via C. Colombo, esternamente al raccordo insiste tra il fiume Tevere e la via stessa la nuova espansione del Torrino, denominata *Mezzocammino* (fig.57).



Figura 57 – Quartiere Mezzocammino, foto scattata tra il GRA e l'edificato.  
immagine propria

---

<sup>111</sup> Piano di Zona C8 Casal Brunori.

Questa è un'espansione su proposta dei privati (Consorzio Unitario Torrino-Mezzocammino), iniziata nel 1984 e finita nel 2015. L'insediamento ha una superficie di 200 ettari e si sviluppa su tutto il comparto, lasciando degli spazi verdi tra un plesso di edifici e l'altro.

Di fronte a tale insediamento, sempre su via Colombo, ne persiste un altro di epoca non troppo recente, costituitasi negli anni Sessanta per accogliere il centro residenziale destinato per i piloti dell'Alitalia, a separare Mezzocammino da Spinaceto vi è l'area dei *Tre Pini – Poggio Dei Fiori*. Anche questa è un'area a maggior vocazione residenziale composta prevalentemente da palazzini e villini.

Internamente le aree del GRA e al ridosso di esso sorge il quartiere Torrino, delimitato da via del Mare, ad ovest (che lo separa dal depuratore delle acque reflue di Tor di Valle), da via Cristoforo Colombo e via Pontina. La parte del centro del quartiere è caratterizzato da una zona elegante e residenziale, offre tutti i servizi che una città può avere nonostante stia in un'area più periferica

Lasciateci alle spalle le uscite appena descritte e superato il Tevere, il Grande Raccordo Anulare attraversa il geosito *148-Meandro fluviale abbandonato di Fiume Morto*<sup>112</sup> facente parte della *Riserva Naturale Statale Litorale Romano*, la quale si estende internamente al GRA all'altezza del Drizzagno del Tevere, opera idraulica inaugurata nel 1940 da Mussolini e realizzata come risposta alle alluvioni del Tevere nelle aree circostanti (dove fu costruito anche il Ponte di Mezzocammino, oggi costituisce il tratto in entrata del GRA) ed esternamente, dove risiede il cuore di tale Riserva, si estende dal Ponte di Mezzocammino fino al litorale romano. Nell'area interna al GRA insiste un insediamento realizzato negli ultimi 15 anni, nacque come un quartiere prettamente amministrativo, con uffici, centri direzionali e sedi legali di importanti aziende italiane. Ultimamente ha conosciuto uno sviluppo residenziale e di strutture ricreative. Tale area ha lo svincolo dedicato, n.29.

L'ultimo svincolo è costituito dal n.30 riservato all'Autostrada Roma Fiumicino, l'autostrada che collega la Capitale all'aeroporto internazionale Leonardo da Vinci. L'infrastruttura fu costruita nel 1959 in concomitanza dell'apertura dell'aeroporto. Con questa intersezione il GRA non attraversa aree edificate, se non quella appena descritta, superato lo svincolo si riemette in aree edificate, ma che sono state trattate precedentemente.

Per un confronto grafico, segue l'allegato

*Focus Laurentina – Roma Fiumicino, dall'uscita 25 all'uscita 30*

---

<sup>112</sup> Piano Regolatore di Roma 2008, elaborato gestionale, Relazione Geologica Generale – G9.A

## **SPAZIO PER LA TAVOLA**

## Capitolo V

### Il Grande Raccordo Anulare: collettore strategico della nuova forma urbana di Roma

*“Il viaggiatore gira gira e non ha che dubbi: non riuscendo a distinguere i punti della città, anche i punti che egli tiene distinti nella mente gli si mescolano. Ne inferisce questo: se l’esistenza in tutti i suoi momenti è tutta se stessa, la città di Zoe è il luogo dell’esistenza indivisibile. Ma perché allora la città? quale linea separa il dentro e il fuori, il rombo delle ruote dall’ululo dei lupi?”*

*(Calvino, 1972)*

Italo Calvino, nel suo libro *“Le città invisibili”*, esprime la trasmutazione dei caratteri identitari della città, un mondo che non è più accostabile alla tradizionale espressione di città. In una città come Roma, dove in passato la costruzione della *Forma Urbis Romae*<sup>113</sup> era sinonimo di perfezione e razionalismo, si è andata definendo, in nome del progresso e della modernità, lontana dal centro storico, una nuova forma urbana, frammentata, caotica e senza un’organizzazione spaziale ben definita.

I processi di urbanizzazione avviati nella periferia<sup>114</sup> romana, dagli anni secondo dopoguerra fino ai giorni nostri, hanno prodotto un tessuto urbano sconnesso e

---

<sup>113</sup> Anche conosciuta come *Forma Urbis Severians*. È una pianta marmorea della città di Roma, incisa su lastre di marmo risalente all’epoca di Settimio Severo. In essa vengono rappresentati in modo dettagliato il piano terra di tutti gli edifici, compresi colonnati e scale interne.

<sup>114</sup> Risulta necessario un approfondimento della parola periferia e dei processi urbani che la hanno determinata, riportando quanto afferma Cremaschi (2013) riguardo la periferia romana è utile per capire il contesto e le condizioni della periferia stessa: *“Il significato di periferia va limitato ad una fase storica (il ‘900) e ad un modello economico e sociale (le società “fordiste” occidentali) e tenuto distinto dai processi di inurbamento globali, e dai processi di diffusione residenziale e urbana che caratterizzano l’epoca più recente. La periferia individua dunque la condizione di aree urbane realizzate per dare accesso all’abitazione ai nuovi occupati dell’epoca del boom economico. A Roma questo avvenne attraverso le borgate pubbliche e, successivamente e intorno a queste, attraverso la costruzione informale e spesso abusiva di abitazioni indipendenti. (...) prima di considerare*

stratificato negli anni, che annullarono il concetto stesso di pianificazione della città, causando lo *sprawl urbano* e la conseguente congestione della mobilità.

Il risultato della stratificazione urbana di Roma è tangibile non appena ci si trova a passeggiare in “quartieri” come *Colle Salaria* e *Casale Nei* (nuovo quartiere sorto insieme al centro commerciale Porta di Roma, tra Bufalotta e Vigne Nuove) oppure *Torre Angela* e *Tor Bella Monaca*<sup>115</sup>, si notano subito un insieme di tante realtà urbane, dissimili tra loro, sconnesse con la Città consolidata ma con un unico elemento che le restituisce a quest’ultima, ma anche le rende dipendenti da esso, il Grande Raccordo Anulare.

Il caos che caratterizza lo spazio dell’infrastruttura GRA fa parte di una cultura urbana che nega l’esistenza di quello stesso spazio. Questo atteggiamento lo si può trovare nelle varie politiche urbane avviate dal Comune di Roma che hanno tentato di governare l’espansione romana (si fa riferimento ai vari documenti che hanno permesso lo sviluppo della città come il Piano regolatore del 1962 e le sue varianti, i Piani di Zona dei due PEEP, i condoni e l’attuale Nuovo Piano Regolatore Generale del 2008), che non hanno ascoltato le esigenze del territorio e non hanno mai preso in considerazione l’influenza dell’Anello Anas sulle dinamiche urbane che nel tempo si sono sviluppate attorno ad esso.

L’amministrazione capitolina non ha colto l’importanza di avere sul proprio territorio un’infrastruttura di questo tipo, considerando che uno degli elementi principali che genera e orienta un sistema insediativo può essere proprio

---

*borgate e periferia come un problema, occorre ricordare che allora risultarono la soluzione: quella periferia era il risultato del processo di costruzione della città in una fase contraddittoria di sviluppo. In seguito, tra gli anni cinquanta e i settanta, la periferia si è fatta lentamente città, attraverso processi di inclusione che hanno segnato la storia politica oltre che urbanistica della città”. I processi di inclusione di cui parla Cremaschi sono il risultato della storia di una città che costruisce la sua cittadinanza nell’esperienza concreta e usurante del lavoro edile, della costruzione dei quartieri e delle battaglie politiche (Ferrarotti, 1970).*

<sup>115</sup> La scelta di questi insediamenti, collocati differentemente sul territorio romano, sta alla base della loro morfologia. *Colle Salaria* e *Casale Nei*, situati a nord est, rappresentano due epoche di costruzione diverse che mal si integrano tra loro, anzi sono separate dal *Parco delle Sabine*. Il primo è un quartiere di edilizia economica popolare costruito negli anni Settanta, il secondo, di nuovo impianto e che ancora oggi è in costruzione, si è formato nel 2008 grazie al progetto della Centralità Metropolitana del NPRG. Il secondo esempio *Torre Angela – Tor Bella Monaca* è localizzato a sud est di Roma. L’insediamento di *Torre Angela*, area ex-abusiva e che rientra nel piano particolareggiato di Zona “O” 24 (ovvero il riconoscimento urbanistico di zone di edilizia spontanea, iniziato nel 1976/77 con l’individuazione dei nuclei mediante “perimetrazione” e successiva adozione della variante a Zona “O” di PRG, 1978) tenta di instaurare una relazione con il quartiere limitrofo di edilizia economica popolare *Tor Bella Monaca*. Il primo insediamento per questo quadrante, si è sviluppato negli anni Sessanta, il secondo è stato costruito a metà degli anni Settanta.

un'infrastruttura, il GRA poteva essere l'elemento direttore di quei processi avviati in periferia grazie all'attrazione che esso stesso ha generato e che continua a generare.

La sua genesi, voluta fortemente dall'Ente Anas e dallo Stato, nasceva da un bisogno di separare i flussi veicolari nazionali da quelli locali, proprio perché l'impostazione radiocentrica che Roma ha ereditato obbligava, a chiunque volesse o dovesse percorrere la penisola da nord a sud e viceversa l'attraversamento della città.

Va precisata una questione importante, nelle aree dell'Agro romano, il *raccordo*<sup>116</sup> ha attirato, grazie alla sua capacità di diminuire i tempi di percorrenza e di essere una vetrina di esposizione (essendo una strada di passaggio, i proprietari delle attività commerciali trovarono nel GRA una scelta di localizzazione strategica per le proprie attività), un insieme eterogeneo di insediamenti.

È qui che il GRA perde quel valore che il suo ideatore, Eugenio Gra, gli aveva conferito, diventando una strada, non più dal flusso unico e di carattere nazionale, ma trasformandosi in un dispositivo extraurbano caotico dai flussi promiscui, così caratteristica che divenne per il cinema italiano uno dei vari soggetti rappresentativi dei caratteri di Roma in molti film e documentari<sup>117</sup>.

Svelato il suo carattere ambivalente, il GRA fu anche l'autore di un conflitto interno tra due istituzioni, ovvero tra l'Anas, l'ente egemone e promotore dell'infrastruttura, e il Comune, il quale si vide calare dall'alto un'infrastruttura che non seppe gestire e che iniziò fin dal primo momento ad influenzare le aree che attraversava rendendo edificabile qualsiasi terreno. Solo più tardi, l'amministrazione, si rese conto della moltitudine di frammenti urbani a cui doveva porre rimedio e riconsiderare l'interno del disegno della città.

Il conflitto generato tra i due enti è sorto proprio per l'assenza di un concerto in questa operazione di modernizzazione dei collegamenti con Roma. Solo dopo che il GRA divenne un'infrastruttura autostradale e il suo ampliamento fu obbligatorio, il Comune, dagli anni Ottanta in poi, avviò un rapporto con l'Ente esclusivamente ai fini di approvazione delle azioni dell'Anas, in questo caso per approvare i lavori di

---

<sup>116</sup> Termine usato colloquialmente come diminutivo dai romani per indicare l'infrastruttura.

<sup>117</sup> Di film o cortometraggi sulla periferia romana e della sua rappresentazione degradata sono stati realizzati un numero esaustivo di film, ma sul Grande Raccordo Anulare e della sua promiscuità con l'urbanizzato il film *Roma* di F. Fellini 1972 è quello che rende al meglio il senso caotico dell'infrastruttura, poi *L'ingorgo* di L. Comencini 1979. PIANETA ANULARE e SACRO GRA

ampliamento dell'infrastruttura. I primi furono per il raddoppio dalla carreggiata in diversi tempi e poi per l'ampliamento della sede carrabile a tre corsie<sup>118</sup>.

Nonostante gli interventi di ampliamento e di adattamento della sede viaria dell'infrastruttura, il problema del traffico a Roma non migliorava. L'espansione urbana che ormai stava soffocando le radiali e gli svincoli del GRA, soprattutto perché il *raccordo* fungeva da magnete per i nuovi insediamenti, su questo anello regnava il totale caos automobilistico ben descritto da Fellini nel suo film "Roma" del 1972.

La situazione iniziò a cambiare verso la fine degli anni Ottanta, grazie all'apertura della *bretella Fiano – San Cesareo*. La tanto attesa infrastruttura, che collegava direttamente Milano con Napoli, finalmente risolse quello che il GRA non era in grado di fare, separare i flussi dei traffici tra il nord e il sud del Paese, senza passare per la città di Roma. Dunque per gli automobilisti che dovevano attraversare il paese il *raccordo* divenne solo un lontano ricordo, ma per chi era (e tuttora lo è) residente a Roma e nella sua area metropolitana è l'infrastruttura che, nell'immaginario collettivo, si associa alla sua perenne costante, il traffico.

Sebbene l'alleggerimento dei carichi di traffico ha apportato delle migliorie alla viabilità di Roma, dalle politiche urbane il GRA verrà letto, ancora una volta, esclusivamente in modo settoriale, considerando il dispositivo sempre e solo come un'infrastruttura materiale con l'unico scopo di gestire i flussi veicolari interni ed esterni.

Il mancato coordinamento tra le azioni dell'Anas e il Comune, inoltre la mancata interpretazione del GRA come un'asse strutturante l'organizzazione insediativa, sia per il territorio interno sia per quello metropolitano al suo esterno (AA.VV., 2005), ha portato alla realizzazione di una città fortemente frammentata in cui convivono elementi contrastanti tra loro. Un esempio di tale contraddizione può essere l'Isola dei Lampadari, di cui ne abbiamo parlato precedentemente nel capitolo IV.

È su queste caratteristiche che si deve far leva e che, in questa tesi, hanno portato alla comparazione del Grande Raccordo Anulare ad un "*collettore strategico*" della nuova forma urbana di Roma. La ricerca svolta non mira solamente al riconoscimento dei tessuti attorno all'infrastruttura del GRA, ma auspica alla connessione di questi con il territorio romano tramite le potenzialità intrinseche che il *raccordo* ha e che ad oggi risulta fondamentale far emergere.

---

<sup>118</sup> Per tale approfondimento si rimanda al capitolo II e nel dettaglio alla *Cronistoria del Grande Raccordo Anulare*.

Parafrasando il significato di *collettore*, il quale rappresenta un condotto, canale o tubo atto a raccogliere e a distribuire i fluidi di più circuiti, il GRA rappresenta quel canale conduttore in grado di poter redistribuire gli equilibri urbani che mancano alla città di Roma, in primis alla *Città del Grande Raccordo Anulare*<sup>119</sup>.

La definizione e il riconoscimento della nuova forma urbana di Roma è di fondamentale importanza per attivare la connessione delle realtà urbane pluristratificate di cui è costituita la cosiddetta città anulare o città del GRA con il resto del territorio.

Risulta evidente come il GRA sia, non solo una semplice infrastruttura veicolare, ma anche un margine di separazione tra due realtà urbane, dalle caratteristiche diverse e che dagli anni Sessanta fino ad oggi hanno subito dei profondi cambiamenti.

È chiaramente leggibile come l'identità di Roma sia stratificata, non soltanto nell'espansione edilizia, ma anche per quanto riguarda i vari livelli socio-economico. La struttura più idonea per descrivere la composizione urbana e sociale fino agli anni Novanta era uno schema a cerchi concentrici in cui quello centrale era composto dal ceto borghese e che progressivamente andò sostituendosi dalla città turistica e da quella politica, il primo cerchio corrispondente ai quartieri otto-novecenteschi adatti per la media e piccola borghesia; per ultimo, il cerchio più esterno comparabile alla vasta periferia popolare, in particolare nei settori Sud ed Est (Cremaschi, 2013).

La differenza tra centro e la periferia inizia a declinare quando verso la fine degli anni Novanta (e con l'avvio dei lavori per il Nuovo Piano Regolatore Generale – NPRG) metà della popolazione di Roma vive intorno e fuori l'anello Anas, trend che negli ultimi quindici anni sarà destinato a salire fino al trasferimento di sempre più romani *fuori raccordo*<sup>120</sup>, nei comuni di prima o seconda fascia metropolitana.

Il processo di cambiamento strutturale, nominato *Modello Roma* e avviato dalle giunte Rutelli e Veltroni (dal 1993 al 2008), era orientato a re-distribuire l'azione pubblica verso la periferia, ed i suoi punti focali si possono riassumere nel seguente modo: l'economia della conoscenza, sviluppo delle nuove tecnologie, il turismo di massa, la finanza, i servizi avanzati, l'audiovisivo, la cultura e la ricerca (De Muro, 2011). Il Modello Roma, fino allo scoppio della crisi economica globale, ha portato dei benefici alla popolazione, in termini di crescita economica, ma questa non si è diffusa

---

<sup>119</sup> Città anulare o Città del GRA sono termini conati in Gomorra, e utilizzati da molti studiosi, come Marco Pietrolucci che ha realizzato il libro *Città del Grande Raccordo Anulare*.

<sup>120</sup> Ai fini di un ulteriore approfondimento si rimanda al libro di Carlo Cellamare, *Fuori Raccordo. Abitare l'altra Roma*, 2016

in maniera omogenea tra i diversi parti della città, infatti la disparità è fortemente correlata con la distanza dal centro storico (Lelo, 2016). I ceti sociali medio alti ne hanno giovato, mentre le periferie ne hanno guadagnato ben poco (De Muro, 2012; Salvati 2014).

Il Nuovo Piano Regolatore Generale, proposto dalle due giunte di centro-sinistra e nato dalla spinta del forte cambiamento strutturale, ripropone l'ipotesi organizzativa del tessuto urbano frammentato e reinterpreta il problema delle periferie e gli approcci delle politiche urbane.

La lettura della città da parte del nuovo strumento, a differenza della zonizzazione del piano precedente, avverrà grazie all'individuazione delle città di cui è composta Roma, superando la netta distinzione tra il centro e la periferia. Per questo il NPRG si dovrà interfacciare con la *"Città Storica"*, la *"Città consolidata"*, la *"Città da ristrutturare"* e la *"Città della trasformazione"*, messe in rete da una struttura policentrica attuabile grazie all'individuazione delle Centralità di livello *urbano – metropolitano* e *locale*. Tutta la struttura organizzativa individuata dal piano si consolida grazie agli elementi invariati come la l'istituzione dei grandi parchi e il sistema ferroviario, che il nuovo piano tenta di curare tramite la sua implementazione.

La Città del Grande Raccordo Anulare viene indentificata dal NPRG nella *Città da ristrutturare* e nella *Città della trasformazione*; per la prima si intende *"quelle parti di città esistente solo parzialmente configurata e scarsamente definita nelle sue caratteristiche di impianto, morfologiche e di tipologia edilizia<sup>121</sup>"*, mentre per la seconda descrive la *"città di nuovo impianto, destinata a soddisfare esigenze insediative, di servizi ed attrezzature di livello locale, urbano e metropolitano ed a costituire nuove opportunità di qualificazione dei contesti urbani e periurbani<sup>122</sup>"*.

Pertanto il NPRG si prefigura di riorganizzare la *"periferia romana"*, e quindi anche la Città del GRA, attraverso un processo di cambiamento qualitativo di questi tessuti, finalizzato a trasformarli in città, in modo tale da renderli parti integranti del funzionamento complessivo della metropoli tramite interventi di ristrutturazione o la costruzione ex-novo di insediamenti urbani, prevalentemente residenziali.

Tuttavia, in questa reinterpretazione della Città del GRA, è doveroso chiedersi che ruolo ha avuto l'infrastruttura all'interno dell'appena citato strumento. Come è stato

---

<sup>121</sup> Dalle NTA, Capo 4 *Città da ristrutturare*, art. 51 com.1.

<sup>122</sup> Dalle NTA, Capo 5 *Città della trasformazione*, art. 56 com.1.

descritto precedentemente, nel Piano Regolatore del 1962/65 il GRA non è stato considerato come un'asse su cui poter strutturare l'organizzazione della Roma moderna. Bensì sarà la pianificazione di settore (ovvero la pianificazione dei trasporti) ad arginare o favorirne lo sviluppo urbano non pianificato.

Il Comune di Roma con il policentrismo diffuso, introdotto dal nuovo, invece di mettere in rete le realtà territoriali presenti, le allontana sempre di più, andando a realizzazione molto spesso nuove espansioni dislocate ancora una volta in più parti del tessuto urbano, sia consolidato sia esso informe e frammentato.

Dopo le analisi condotte, è lecito chiedersi, a dieci anni dall'approvazione del Nuovo Piano Regolatore Generale, il Grande Raccordo Anulare che ruolo gioca nella struttura urbana di Roma, inoltre è opportuno capire e sapere quale tipo di città si sta sviluppando attorno a questa grande infrastruttura, che oltre ad assolvere la funzione di collegamento, sembrerebbe essere l'unico l'elemento su cui collocare, o che sono stati collocati, parti di città senza alcun disegno organico.

### **5.1 L'assenza di una *vision* per la Città del Grande Raccordo Anulare**

La città del GRA come abbiamo visto ha avuto diverse fasi di sviluppo, si può affermare che la sua formazione sia avvenuta per scelte di natura politica che per volontà dei privati. Le sue origini possono essere ricondotte già tra gli anni Trenta e Quaranta, con l'istituzione delle *borgate ufficiali*, quartieri ad alta concentrazione popolare che raccoglievano la popolazione espulsa dal centro grazie agli interventi di sventramento avviati da Mussolini. La maggior parte di queste furono costruite in aperta campagna lontane dal centro urbano di Roma, ma che il *raccordo* ingloberà all'interno facendo diventare la posizione della *borgata* strategica per i collegamenti viari e quindi attrattore per altre costruzioni. È qui che il privato avvia un metodo di costruzione che segnerà lo sviluppo urbano di Roma, in quanto sarà promotore di un tipo di espansione definita informale, totalmente al di fuori degli schemi dei documenti urbanistici. Conseguentemente accanto alle borgate ufficiali vedremo sorgere le *borgate spontanee*, insediamenti dal disegno urbano caotico e privi di un'organizzazione funzionale, carenti in tutto quei servizi che un quartiere "*pianificato*" possa avere.

Pertanto la Città del GRA inizia a formarsi tramite questo processo, molto lentamente, ma che esploderà non appena il Grande Raccordo Anulare tratterà il suo percorso nell'Agro Romano. La suddetta città raggiunge gli anni di massima attività edilizia tramite la realizzazione di un numero di agglomerazioni urbane informali ancora più frammentate tra gli anni Sessanta e gli anni Ottanta, a queste si aggiunse, la localizzazione dei Piani di Zona per i quartieri di edilizia economica popolare. L'emergente legge in materia dei PEEP, n.167/1962<sup>123</sup>, obbligava ai Comuni di scegliere le aree d'intervento per tali realizzazioni. L'amministrazione capitolina prontamente localizzò gli innumerevoli Piani di Zona prodotti per la prima stagione dei PEEP nelle aree più esterne, localizzati in modo eterogeneo per la città e per una buona parte a ridosso o quanto meno molto vicino all'infrastruttura GRA, accanto alle *borgate spontanee* (fig.57).

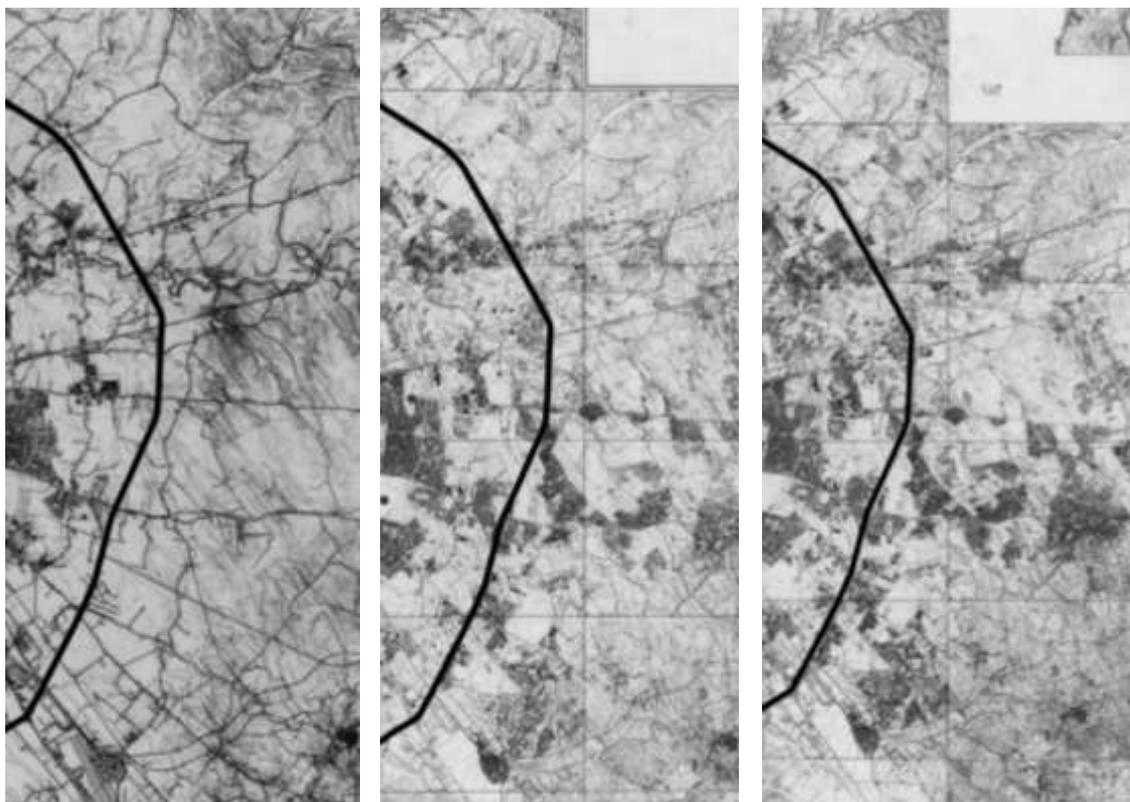


Figura 58 – Confronto espansione urbana Roma per gli anni, a partire da sinistra, 1957 – 1977 – 1984 sull'arco orientale del raccordo.

---

<sup>123</sup> Successive modifiche e integrazioni con la Legge 865/71

<i>Tessuti urbani "Aree di origine abusiva"</i>	<i>Area (km<sup>2</sup>)</i>	<i>Abitanti (ab)</i>	<i>Densità (ab/km<sup>2</sup>)</i>	<i>%abitanti residenti in aree di origine abusiva rispetto al totale abitanti intero comune di Roma</i>
Zone F1	32,74	642.325	19,616	25%
Zone O	36,34	247.895	6,821	10%
Toponimi	12,04	55.975	4,648	2%
<b>TOT</b>	<b>81,13</b>	<b>946.195</b>	<b>11,663</b>	<b>41%</b>

Tabella 2 – Fonte: Cellamare C., Roma, "Città fai-da-te" / Rome, "Self-Made Urbanism". Popolazione residente in aree di origine abusiva. Dati Istat 2001

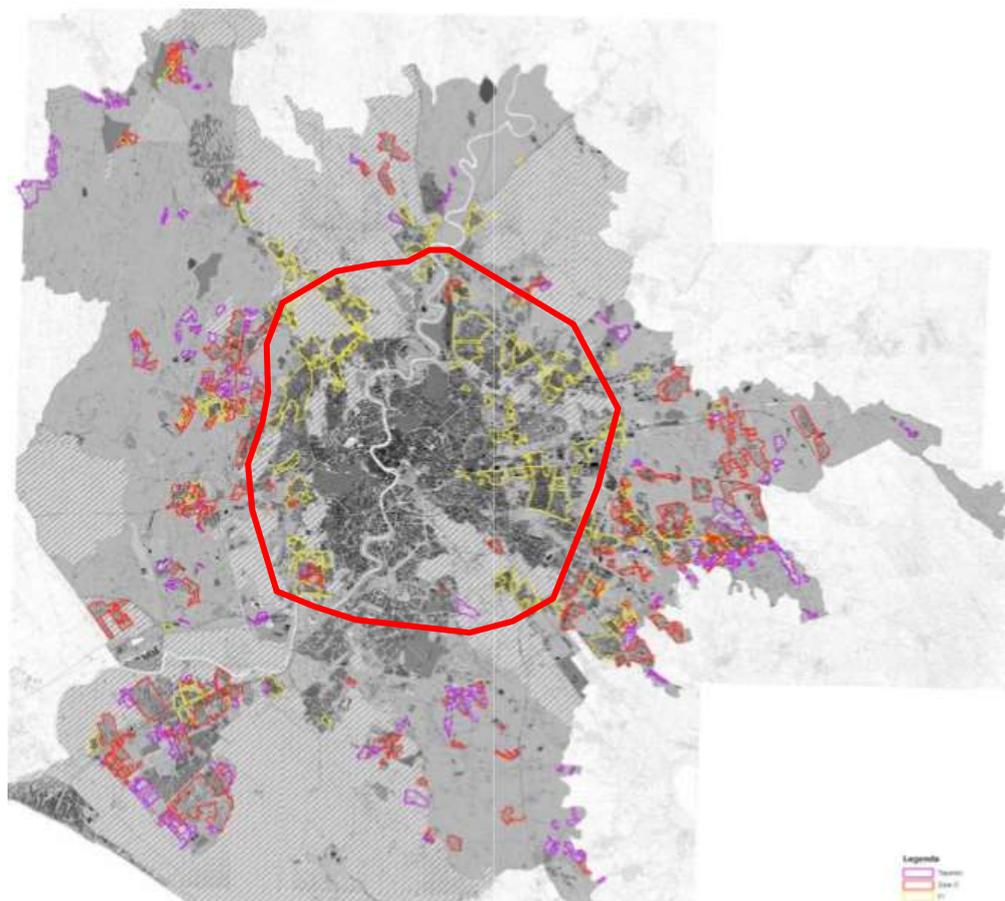


Figura 59 – Fonte: Roma, "Città fai-da-te" / Rome, "Self-Made Urbanism", contributo di Dario Colozza in "Valutazione quantitativa dell'abusivismo nel Comune di Roma.

L'intervento dell'amministrazione precedente si limitava a localizzare i nuovi insediamenti di edilizia popolare accanto alle aree sorte senza una regolamentazione. Le principali opere di urbanizzazione come gli impianti fognari, gli allacci della corrente elettrica e le strade asfaltate furono realizzate a partire dalla metà degli anni Settanta da parte della nuova amministrazione definita "progressista", inoltre aggiunsero ulteriori servizi di quartiere.

La Città del GRA sembrava essere segnata ad un destino caotico e incerto, come la stessa infrastruttura, che negli anni Ottanta, l'Anas, rimodellò la sua sezione tramite l'ampliamento su tutto il suo tracciato eliminando le intersezioni a raso e sopraelevando gli svincoli. Forse in questo momento se ci fosse stata, da parte dell'amministrazione quella volontà di riconfigurare i tessuti frammentati a cavallo del *raccordo* con la ri-modellazione stessa dell'infrastruttura, si poteva correggere quella struttura urbana "*malata*", contrariamente grazie a tre successivi "condoni edilizi" (L. 47/1985, L. 724/1994, L. 326/2003), hanno innescato un meccanismo di accettazione implicita e tacita del processo abusivo di sviluppo urbano (fig.48), che non ha certo contenuto il fenomeno quanto creato aspettative di successivi condoni e connesse legalizzazioni (Cellamare, 2013).

Dunque risulta molto chiara individuare la linea d'azione che ha perseguito l'amministrazione pubblica per la città spontanea (la concezione della *borgata* è stata superata non appena l'espansione ha densificato tali aree<sup>124</sup>), la stessa azione che ha cercato di porre un rimedio a ciò che stava accadendo attorno all'infrastruttura del GRA.

Gli interventi pubblici possono essere consideranti degli interventi di "*riparazione*", avvenuti dopo la realizzazione degli insediamenti caotici, quando sarebbe stato idoneo, se non fondamentale, recuperarli tramite un *progetto urbano* che avrebbe a definito l'organizzazione degli insediamenti frammentati attribuendo al Grande Raccordo Anulare il ruolo di asse strutturante la nuova forma urbana di Roma, proprio perché ha avuto (e tutt'ora ha) la capacità di essere un elemento attrattivo, innescando processi di sviluppo edilizio.

Per l'amministrazione la volontà di assorbire "*pezzi di città frammentati*" è stata più forte rispetto alla volontà di riconfigurare quelle aree in un unico elemento ove poter effettivamente realizzare ciò che negli anni si è tentato di fare, senza alcuna restituzione, ovvero una città che risponda alle esigenze del momento, una città attuale.

Gli eventi urbanistici, di grande impatto, che Roma ha affrontato nel corso della sua formazione e per mano dell'amministrazione comunale, non si prefiggevano un'idea precisa di forma urbana che dovesse assumere la Roma Moderna. Essi non sono quindi paragonabili a interventi, anche se puntuali, come il quartiere E42 – Eur, oppure neanche alla città giardino di Monte Sacro. Questi esempi sono stati progettati con un'idea ben chiara di quale fosse la città da realizzare o parti di essa, mentre gli

---

<sup>124</sup> In termini di dimensioni territoriali, di popolazione residenti e soprattutto in termini di distanza dal centro abitato., tutte queste condizioni ad oggi sono state superate

interventi delle amministrazioni, che si sono susseguite dal secondo dopo guerra in poi, non hanno mai preso in considerazione grandi aree di intervento dove poter sviluppare la nuova forma urbana, bensì hanno portato avanti un'idea di città improntata sul direzionale, ma mai realizzata per via del fallimento prima dell'*Asse Attrezzato* e poi dello *SDO*. Inoltre il progressivo ed estensivo fenomeno dell'abusivismo che ha caratterizzato l'espansione della Roma Moderna, a cui l'amministrazione ha tentato più volte di arginare con i vari provvedimenti ha ulteriormente arenato la costruzione di una vera Capitale.

Si può affermare che la Città del Grande Raccordo Anulare è stata la rappresentazione di un'espressione sociale, ovvero ha rappresentato, per anni, la richiesta di un diritto abitativo, ma soprattutto la richiesta di un diritto da parte di quei cittadini che abitavano nelle aree circostanti il GRA dell'intervento della mano pubblica, arrivato con notevole ritardo, in quanto le giunte insediate dal secondo dopo guerra in poi hanno preferito rivolgere le loro attenzioni ad altre situazioni. Solo dopo l'esplosione dell'abusivismo vi è stata una ripresa da parte dell'amministrazione, ma nonostante siano stati superati in parte i problemi emersi dagli anni '70 e '80, le incertezze per questa parte di città continuano a manifestarsi proprio perché negli anni non si è mai andata definendo una vera strategia.

La città del Grande Raccordo Anulare è carente di un progetto che la renda parte di un microorganismo capace di far funzionare il contenitore che la racchiude, quale è Roma, particolarmente l'amministrazione comunale non ha avuto una chiara idea di quale sia, ancora oggi, l'idea di città che possono assumere i frammenti o l'arcipelago di isole urbane costituenti la città del GRA.

## 5.2 Il "*policentrismo al ribasso*"

L'individuazione di una struttura urbana policentrica indicata dal Piano, per una città estesa ed urbanizzata in modo diffuso e caotico come Roma, risulta essere una buona risposta per una organizzazione funzionale della stessa città. Ma a dieci anni dall'attuazione dello strumento urbanistico appare, però, realizzarsi solo una minuta parte di tale struttura. Con ciò si viene a verificare più una struttura policentrica latente, definibile come un *policentrismo a ribasso* legato solo allo sviluppo più commerciale e residenziale, mostrandosi carente nelle altre funzioni.

Le centralità di livello urbano e metropolitano, che emergono dagli elaborati di piano<sup>125</sup> sarebbero dovute "diventare il supporto dei nuovi municipi in cui disaggregare il gigantesco Comune di Roma ma che, in ogni caso, potranno offrire

---

<sup>125</sup> Per ulteriori approfondimenti riguardo le centralità urbane e metropolitane si rimanda ai capitoli I e III

opportunità di trasformazioni nel tessuto dell'estrema periferia urbana" (Venuti, 2001 pag. 46). Dalle parole di Campos Venuti, uno dei sostenitori del Piano, si evincono i benefici che queste centralità avrebbero dovuto apportare alla struttura urbana di Roma, ma la questione che fece sfaldare questo meccanismo fu proprio la realizzazione delle stesse centralità, in quanto l'attore privato ha avuto, e tutt'ora ha, il potere decisionale e contrattuale nella realizzazione di queste aree.

Di seguito lo sviluppo urbano proposto con la politica delle centralità di carattere urbano e metropolitano ha promosso e incentivato l'espansione edilizia, soprattutto attorno alle grandi vie di comunicazione (siano esse autostrade come la Roma-Fiumicino e la Roma-L'Aquila, anche lo stesso Grande Raccordo Anulare<sup>126</sup>).

Tali progetti hanno dei perimetri ben definiti, diventando a loro volta delle isole urbane disperse in quel mare territoriale quale è l'Agro romano, aggiungendo così ulteriori frammenti di città e riversando non solo i problemi che può causare lo *sprawl* urbano sul territorio, ma inficiando ulteriormente il sistema infrastrutturale a tutti i livelli (metropolitano, urbano e locale).

Le maggior parte delle nuove urbanizzazioni, siano esse le polarità appena citate o lo sviluppo urbanistico avviato dagli strumenti urbanistici, e gli ampliamenti dell'infrastruttura terminati definitivamente nel 2011, hanno portato ad un ripensamento degli svincoli sul GRA. Agli storici 33 svincoli dell'infrastruttura, si devono aggiungere altri 14 senza numerazione (la maggior parte di questi sono stati realizzati e aperti negli ultimi 20 anni) in 68 km di infrastruttura e 20 km di diametro. Facendo un confronto con un'infrastruttura molto simile, ma in un contesto diverso, l'M25, ovvero l'anello che circonda l'hinterland di Londra, ha 6 corsie e 31 svincoli, ma distribuiti su 188 km di tracciato e 50 km di diametro. Entrambe sono congestionate, ma l'M25 serve anche una popolazione il triplo di Roma.

Dunque i continui problemi legati al traffico, che fanno del GRA una fonte di stress per chi lo deve percorrere, sono legati all'eccessivo numero di svincoli aperti per dar accesso alle nuove espansioni, permettendo dunque l'utilizzo del Grande Raccordo Anulare anche per brevi spostamenti. Come è stato rilevato, nel quadrante orientale, vi è uno svincolo, in media, ogni 1,3km di tratto stradale.

Il Grande Raccordo Anulare è diventato il soggetto più idoneo su cui collocare e aggiungere tessuti urbani, senza che questo assuma un ruolo decisivo della pianificazione urbanistica di Roma.

---

<sup>126</sup> Tutte le centralità sono state individuate in aree servite o che lo saranno dalle linee ferroviarie e/o metropolitane, in base al principio della cura del ferro, ovvero il potenziamento del sistema ferroviario e metropolitano). Le maggiori centralità realizzate come *Bufoalotta*, *Eur-Castellaccio* e *Ponte di Nona*, dove le prime due sorgono in prossimità del raccordo, mentre la terza in prossimità dell'autostrada Roma-L'Aquila, nel quadrante est di Roma ancora non hanno un accesso metropolitano o ferroviario diretto.

Per tanto le nuove centralità avrebbero dovuto essere il collante tra queste e i frammenti urbani a cui si andavano ad aggiungere e come ribadisce Venuti, avrebbero offerto opportunità di trasformazioni all'interno dei tessuti più periferici, facenti parte della "città svantaggiata". Invece non solo non le riconfigurano all'interno di un disegno urbano, anzi alterano anche le specificità di questi tessuti, andando ad annullare il rapporto tra le gli insediamenti limitrofi e, rendendoli dipendenti da questi grandi poli attrattori.

Come esempio si può riportare quello di *Bufalotta – Porta di Roma*. Una delle diciotto centralità metropolitana, sorta a ridosso del GRA, dove la funzionalità predominante di questo insediamento è la forte componente commerciale, data appunto dall'omonimo centro commerciale *Porta di Roma*, a cui si aggiunge un'ulteriore componente residenziale, senza però una reale domanda che soddisfi tutta questa offerta<sup>127</sup>.

Se la componente residenziale ancora aspetta degli abitanti che popolino il nuovo insediamento, la componente commerciale, in questo caso, ha portato elevati livelli di frequentazione del centro commerciale (la centralità commerciale Porta di Roma registra un numero di visitatori superiore ai 16,5 milioni l'anno, Cellamare, 2016) portando l'area ad un bacino di utenza sovraregionale, data l'alta concentrazione di più magneti come l'Ikea, Leroy Marlen, Auchan, UCI – Cinemas (13 sale), e i 220 negozi di vari marchi internazionale, distribuiti su un'area di 250.000 mq.

Emerge ancora una volta l'assenza sia di idea di città che deve assumere la nuova Roma ed è ancora più marcato il distacco tra le politiche urbanistiche comunali e le potenzialità del Grande Raccordo Anulare all'interno del disegno urbano, nonostante sia evidente quanto questa infrastruttura abbia un'alta capacità di relazionarsi con la vita quotidiana dei romani e con gli insediamenti che la circondano.

Pertanto riconoscere il ruolo di asse insediativo al Grande Raccordo Anulare ed identificare gli insediamenti urbani, sorti internamente ed esternamente all'infrastruttura, nella Città del Grande Raccordo Anulare, permetterebbe di avere un'idea di città su cui poter avviare un reale processo di rigenerazione e riqualificazione urbana di quei territori latenti. Andare a restituire un'organizzazione morfologica e funzionale a questo tipo di città renderebbe l'organismo anulare indipendente dalla struttura monocentrica di Roma, che, nonostante il NPRG tenta di smontare grazie all'individuazione di un policentrismo diffuso, purtroppo, ancora continua ad esserlo. Inoltre rendere la città del GRA indipendente dalla parte centrale non significa sganciare le relazioni urbane e territoriali con essa, andando a creare ancora più divario tra le due, ma vuol dire percepire il territorio di comunale come

---

<sup>127</sup> A Roma non si registrano più importanti incrementi demografici, pertanto è dalla metà degli anni Ottanta che la città ha una popolazione stabile intorno ai 2,7-2,8 milioni di abitanti (Lelo, 2006).

un organismo unico capace di avere al proprio interno più centri urbani consolidati in grado di riequilibrare le differenze territoriali.

È il passaggio fondamentale per la realizzazione del policentrismo urbano, auspicato dal NPRG, ma che lo strumento non è in grado di realizzare nonostante siano passati dieci anni dalla sua attuazione e che non riesce a far emergere.

### 5.3 Pietrolucci e il suo studio sul GRA

Le motivazioni di scegliere i risultati della ricerca di Marco Pietrolucci riportati nel volume *“Verso la realizzazione delle micro città di Roma”* del 2015, come fonte di informazioni e ispirazione per la ricerca di questa tesi magistrale, sono molteplici data la sua ricchezza di contenuti. In primis è l'unico studio recente che affronta il tema della complessità del Grande Raccordo Anulare, in particolare però ha influito sull'analisi svolta e sulla formulazione degli obiettivi scaturiti dal presente lavoro, che tratteremo nel paragrafo successivo, ovvero quella di una condivisione della *vision* di Roma, che Pietrolucci riporta nel volume, una Roma composta da tante città periferiche in attesa di far parte di un macro organismo urbano. Una *vision* che esprime con chiarezza la sua tesi senza compromessi e che funge da riscatto di quel *policentrismo al ribasso*, di cui si accennava pocanzi, espresso dal NPRG affinché tale processo non rimanga solo uno slogan. Altra motivazione è data dall'esperienza e dalla conoscenza dell'infrastruttura GRA da parte dell'autore, suo infatti un altro volume del 2012, che ha fornito ulteriori spunti di riflessioni per la stesura di questa tesi, dal titolo *“La città del Grande Raccordo Anulare”* dove pone già l'attenzione sullo sviluppo urbano intorno ad esso.

Un ulteriore aspetto interessante della ricerca di Pietrolucci è il coinvolgimento degli attori, infatti la ricerca nasce da una collaborazione con la Confedilizia e l'Assessorato alla trasformazione urbana di Roma affiancando così la componente privata con quella pubblica. Il volume rappresenta quasi un punto di convergenza per entrambe le tipologie di attori coinvolti, c'è un interesse di comprendere ed aggiornarsi su come si stia evolvendo e che nuova forma la città stia assumendo. Il risultato si traduce in una mappatura ed un lavoro molto analitico dell'aspetto urbanistico di ciò che sta avvenendo intorno al GRA.

La sua ricerca ci mostra come Roma sia un grande laboratorio a cielo aperto e traspare una grande voglia di riaprire il dibattito urbanistico su Roma che oggi soggiace quasi immobile, o meglio governato da espansioni urbane atte non a risolvere le frammentazioni, ma ad aumentarle. Pietrolucci guarda quindi alla città con nuovo realismo e con un nuovo sguardo.

La Città del GRA (fig.60) che emerge dalla ricerca sarebbe composta da nove micro città, (parti di città non omogenee, ma potenzialmente unitarie), dove la loro realizzazione, avverrebbe tramite la riformulazione degli stessi Municipi, dotando a ciascuna di queste una progressiva autonomia gestionale. Anche se in base ai valori demografici di cui parliamo, si può fare a meno dell'aggettivo *micro* affermando invece che esse siano a pieno titolo delle città.



Figura 60 - L'individuazione delle microcittà secondo lo studio di Marco Pietrolucci

La riflessione scaturita riguarda la struttura urbana di Roma che è tesa a rimettere in discussione l'attuale modello centro-periferia. Riconoscere la rilevante consistenza demografica delle periferie e il delinearsi di micro città è una riforma di politica urbana fondamentale per trasformare gli attuali tasselli urbani periferici, di cui si compone la città di Roma, in centri urbani potenzialmente autonomi e in comunità in grado di decidere il loro futuro. Dalla sua ricerca permea quindi l'idea che sia possibile orientare e governare l'evoluzione urbanistica di Roma a fronte di altre posizioni che la considerano immutabile o in una decadenza endemica.

Oltre a compiere un'analisi articolata e dettagliata dell'attuale situazione della città del GRA la ricerca di Pietrolucci elabora anche 4 obiettivi portanti che lo stesso autore definisce 'di sistema' che forniscano una metodologia di approccio per affrontare la

complessa realtà urbana romana. Essi forniscono indicazioni sui progetti di rigenerazione urbana che riguarderanno le future micro-città e quali rapporti stabilire con gli strumenti attuativi esistenti e con il NPRG vigente. La loro realizzazione potrà quindi contribuire alla strutturazione dell'*Ambito Strategico del Grande raccordo Anulare*.

I quattro obiettivi così come riportati nel volume di Pietrolucci sono i seguenti:

- 1) - Chiarire struttura e forma di ogni singola *microcittà* perché possa svilupparsi, nel tempo, come città municipale.
- 2) - Semplificare i programmi urbanistici attuativi rendendo immediatamente evidenti obiettivi ed interessi pubblici.
- 3) - Indicare strategie di rigenerazione e modelli di sviluppo specifici per ogni singolo Municipio.
- 4) - Tenere insieme operazioni di trasformazione strutturale di lungo periodo (macro), con un insieme di trasformazioni puntuali diffuse (micro).

Con il primo obiettivo si vogliono evidenziare i caratteri permanenti di ciascuna micro-città che caratterizzeranno un cambiamento di stato di questi tessuti urbani promuovendo un'idea di riconfigurazione delle micro-città in *nuove centralità metropolitane* in grado di attirare e creare nuovi investimenti, servizi e funzioni. L'attrazione che saranno capaci di sviluppare farà perno sulle caratteristiche peculiari del territorio interessato agevolando la creazione di *nuove entità municipali* nella cornice della neo costituenda Città Metropolitana di Roma.

Con il secondo obiettivo si vuole definire ed individuare nel quadro dell'attuale programmazione attuativa uno o più strumenti progettuali che forniscano per ogni micro-città il sistema dello spazio pubblico, ambientale, dei servizi a vari livelli e della mobilità locale. Inoltre si dovrà delineare i programmi di rigenerazione già esistenti per formulare sia una nuova *vision*, in base alle nuove delimitazioni territoriali che assumeranno le nuove micro-città, sia una nuova 'impalcatura programmatica' unitaria e specifica per ogni micro-città individuata.

Con il terzo obiettivo invece, sulla scia del secondo obiettivo, si vuole, una volta realizzata una struttura programmatica ad hoc per ogni micro-città, innestare le strategie e le azioni di rigenerazione urbana in questa struttura amplificando l'efficacia di queste azioni. La rigenerazione una volta tarata sulle nuove entità territoriali dovrà sviluppare un processo che viene dal basso, dalle comunità che comporranno le micro-città. È un ridisegno che investe la politica ed in particolare quella locale. La condivisione di tale processo è una prerogativa di buona riuscita e di efficienza delle azioni poste in essere e che incentiverà il raggiungimento di tale obiettivo.

Il quarto ed ultimo obiettivo evidenzia un nodo cruciale del progetto di città che si vuole portare avanti ovvero operare un'azione di trasformazione (macro) tramite

l'espletamento di interventi di ridotte dimensioni (micro). Una condizione questa diffusa nel panorama attuale delle trasformazioni urbanistiche ovvero quella di una mancata attuazione di progetti di lungo periodo. Tenere quindi insieme sia il livello macro che quello micro significherebbe quindi porre obiettivi ambiziosi di lungo periodo e che come lo stesso Pietrolucci afferma "Disarticolare l'obiettivo finale in una pluralità di interventi più piccoli e più semplici, coerenti rispetto l'obiettivo generale, mostrando, passo dopo passo, il loro sviluppo progettuale e la loro interrelazione scalare", (Pietrolucci, 2015, pag. 264).

#### **5.4 Le alternative per la Città del Grande Raccordo Anulare**

Il lavoro che si propone di seguito prende come punto di riferimento la Città del Grande Raccordo Anulare individuata da Marco Pietrolucci, ma si discosta criticamente riguardo la riformulazione della municipalità di Roma attraverso i confini delle microcittà. Il cambiamento dei confini municipali, come la propone l'autore, secondo quanto è stato analizzato comporterebbe definitivamente una rottura della struttura urbana della città di Roma Capitale. Il territorio di Roma ha un'estensione territoriale di 1.285 kmq e la proposta di Pietrolucci riguarda solo ciò che sta attorno all'infrastruttura, per esempio non prende in considerazione il frammento urbano di Cesano, sito ai limiti del perimetro comunale. Riorganizzare la struttura urbana di Roma senza tener conto anche di altri frammenti più distanti l'infrastruttura, appare essere fuorviante per la *vision* complessiva della Città di Roma.

Anche le analisi condotte in questa tesi prendono in considerazione solo le aree attorno al GRA e che hanno un rapporto diretto con l'infrastruttura, le analizza e ne espone i punti critici e la complessità che ne ruota attorno, ma non si vuole prefigurare un tale cambiamento, anzi il cambiamento deve stare all'interno dello strumento urbanistico, nella sua parte strategica. Si vuole prendere in considerazione la possibilità di individuare, all'interno della struttura del NPRG, *l'Ambito Strategico del Grande Raccordo Anulare* in cui far ricadere la Città del Grande Raccordo Anulare<sup>128</sup>. All'interno di tale ambito saranno i frammenti urbani costitutivi della Città del GRA ad essere paragonate alle macro aree del suddetto ambito, individuando quindi dei sotto ambiti strategici della città anulare. Dare corpo anche alla Città del GRA nella dimensione strategica del NPRG di Roma permette in primis di aggregare i frammenti urbani all'interno di una *vision* di tale città, capire quali siano le risorse e le criticità, sia della città anulare, ma anche della città di Roma. In questo modo si agisce in due direzioni, una organizzativa della città del GRA e l'altra funzionale per la città unica

---

<sup>128</sup> Tesi sostenuta sia da Pietrolucci, ma anche da Roberto Secchi nel 2011

di Roma. È utile quindi implementare le analisi del NPRG. Dagli elaborati che compongono il suddetto strumento, suddivisi in prescrittivi e non prescrittivi, risultano interessanti le analisi svolte in un elaborato facente parti di quest'ultima famiglia, di seguito esposti.

Nella tavola D7 – *Ambiti di programmazione strategica*, la cui finalità è quella di rappresentare i cinque ambiti strategici del territorio comunale (il Tevere; il Parco dei Fori e dell'Appia antica; le Mura; il Tracciato Flaminio-Fori-EUR; la Cintura ferroviaria), i quali *“costituiscono cinque situazioni territoriali considerate particolarmente importanti ai fini della riqualificazione dell'intero organismo urbano. Tali ambiti riguardano alcuni “segni” (naturali o antropici, completamente o parzialmente conservati) che hanno marcato nel tempo lo sviluppo della città ed i suoi piani di trasformazione<sup>129</sup>”*, emerge con chiarezza l'emergenza di un sesto ambito.

Nell'insieme dei segni, determinanti lo sviluppo della città, va riconosciuto anche un altro segno, quello che forse al pari del Tevere, della Cintura ferroviaria e delle Mura Aureliane, ha materializzato sul territorio comunale un confine dallo spessore quasi invalicabile e che ha concepito la nuova forma urbana di Roma. È evidente ed inevitabile che le politiche urbane di Roma si debbano confrontare anche con il sesto segno territoriale, quello del Grande Raccordo Anulare.

Di seguito sono esposti due obiettivi che con il loro raggiungimento si porrebbero le basi del processo di valorizzazione e riqualificazione del GRA elevandolo ad *oggetto territoriale di riferimento* per una maggiore considerazione delle aree urbanizzate intorno ad esso e come *oggetto territoriale di attrazione* per le aree più remote del territorio di Roma Capitale. Aree per le quali in raccordo può fungere da cerniera con le sue zone urbanizzate e con il tessuto urbano consolidato della città.

Il primo obiettivo si rivolge alle politiche e agli strumenti di governo del territorio e di pianificazione urbanistica i quali, opportunamente orientati, possono destinare il GRA al ruolo non solo più legato alla mobilità ma anche come elemento caratterizzante del territorio e intorno al quale porre le basi per uno sviluppo anche urbanistico ed economico della Città del Grande Raccordo Anulare.

Il secondo obiettivo invece, complementare al primo, si concentra sulla dimensione strategica dell'infrastruttura GRA all'interno della struttura urbana di Roma Capitale che, contrariamente a quanto immaginato da Pietrolucci, fornisca una *vision* d'insieme tra il tessuto urbano consolidato di Roma e quello della Città del Grande Raccordo Anulare.

---

129

## **Obiettivo\_1**

### ***Ricollocare il ruolo del GRA all'interno della struttura urbana di Roma e della Città del Grande Raccordo Anulare.***

Il GRA è l'unico segno territoriale che ha definito un proprio sviluppo urbano senza che questo sia stato effettivamente diretto da uno strumento di pianificazione. Definire il ruolo del Grande Raccordo Anulare all'interno della struttura urbana di Roma, significherebbe eliminare il dualismo tra la città consolidata e la città "svantaggiata", rendendo questa riconoscendolo come:

#### ***Elemento di ricomposizione urbana***

Il processo di ricongiunzione dei tessuti urbani sorti a ridosso del GRA siano essi interni od esterni a l'anello apporterà una nuova configurazione dello spazio dando una valenza unica e complessiva a quei frammenti di tessuto urbano che caratterizzano la nuova e più vasta forma urbana di Roma che nella sua articolazione e particolarità peculiari potrà contribuire alla struttura stessa della Città del GRA.

Tramite interventi di rimodulazione dell'infrastruttura si potrà procedere sia a ricucire le lacerazioni dei tessuti urbani sia superare le divisioni spaziali che il GRA con decisione ha prodotto lungo il suo corso. Una tipologia di intervento che ha contraddistinto gli ultimi tratti realizzati dell'infrastruttura è quella dell'interramento del GRA evitando quindi che fungesse da barriera spaziale e da interruzione ecologica (es. località di Montespaccato e Casalotti).

I casi a cui poter applicare tale ipotesi sono sicuramente nell'arco orientale e nello specifico nelle aree individuate dai focus di approfondimento come ad esempio il tessuto produttivo della via Prenestina in quanto l'area è già sopra elevata e si presterebbe ad una tale tipologia di interventi. Altro esempio è rappresentato dall'asse di via Ulderico Mazzolani dove una continuità territoriale che unisca il mix di funzioni e tessuti presenti (residenziale, commerciale, terziario e polo universitario di Roma Tor Vergata) sia all'interno che all'esterno del GRA andrebbe a valorizzare un'area che potrebbe sicuramente trarre giovamento da una tale ricucitura.

#### ***Elemento di separazione tra campagna e città***

Il Grande Raccordo Anulare può assumere un ruolo determinante nei confronti delle nuove espansioni edilizie, le quali stanno cambiando i connotati dell'Agro romano. Per tale motivo si deve determinare un ruolo di limite "insuperabile" per il nuovo edificato in ambiti di rilevanza

ambientale. Un esempio critico emerso dalle analisi è nel caso della *Riserva Naturale della Marcigliana*, dove l'espansione informale della Cinquina, più il suo recupero e le nuove urbanizzazioni stanno cancellando i caratteri della Riserva. Stessa situazione la possiamo notare su tutto l'arco occidentale, dove gli indirizzi di piano, con le nuove Centralità, non ancora costruite, potrebbero cancellare ambiti ambientali importanti e serrare gli spazi aperti tra un agglomerato e l'altro.

### ***Elemento di continuità ambientale***

La ricostruzione della continuità ambientale, che si vuole realizzare, indica il superamento delle interruzioni dei grandi Parchi regionali e statali presenti sul territorio romano da parte del Grande Raccordo Anulare. Questa azione si è in parte realizzata, tramite l'interramento di un segmento dell'infrastruttura nel tratto secante il Parco dell'Appia Antica. E in parte realizzata per il Parco Statale di Veio.

Una continuità ambientale potrà risultare rilevante per i seguenti motivi:

- 1) Per chi vive la città del GRA, la continuità ambientale offre la possibilità di connessioni urbane non solo attraverso l'elemento viario, ma anche tramite opportuni percorsi ciclo-pedonali opportunamente realizzati all'interno di aree verdi protette.
- 2) Rappresenterebbe una fonte inesauribile di ricchezza naturale, ripristinando le connessioni ecologiche interrotte offrendo la possibilità di godere di nuovi elementi naturali tra un frammento e l'altro.
- 3) Offrirebbe un'opportunità di riscoperta delle origini storiche della campagna di Roma Capitale che sta gradualmente perdendo il contatto con il suo territorio, l'Agro romano, e per dare un significato di valenza ambientale e paesaggistica alle aree vuote attorno al GRA (ovviamente quelle più vaste) tendendo ad una continuità storica e ambientale che nel tempo la città ha perso per via della sua mancata visione sia della città che si sarebbe dovuta sviluppare, sia per i suoi spazi aperti.

## **Obiettivo\_2**

### ***Definire la Città del Grande Raccordo Anulare all'interno della struttura urbana di Roma Capitale come ambito di sviluppo strategico***

I tessuti urbani che compongono la Città del GRA hanno una storia ben definita che ha caratterizzato l'area dell'insediamento e l'espansione della Roma moderna. Può essere di esempio la borgata rurale di Ottavia, nata nel periodo interbellico, possono contribuire anche le *borgate ufficiali*, le più esterne, quelle che il GRA ha

inglobato, come San Basilio, oppure i piani di zona come Val Melaina e Tufello. Possono essere le formazioni insediative abusive nell'arco orientale del GRA, come Torre Maura e Giardinetti. È a queste aree che si deve riconoscere un disegno all'interno della struttura urbana di Roma Capitale ed è a queste aree che la nuova politica urbana deve rivolgere le attenzioni, non più in termini di singole realtà, ma di realtà legate tra loro attraverso la loro struttura, il Grande Raccordo Anulare.

Definire dunque la città del Grande Raccordo Anulare nel sesto ambito strategico all'interno della struttura urbana di Roma come un elemento unico e non come tanti piccoli frammenti urbani che gravitano attorno ad una infrastruttura permetterà di avere una *vision* a cui tendere e sviluppare nuove politiche urbane.

Per far sì che la nuova forma urbana di Roma possa avere la forza di fare sistema con l'intero organismo romano dovrà avere una autonomia funzionale e organizzativa propria. Come è stato spiegato definire la Città del Grande Raccordo Anulare significa percepire il territorio comunale come un organismo unico capace di avere al proprio interno più poli urbani riequilibrare le differenze territoriali che esistono tra l'area centrale e quelle periferiche.

La struttura urbana della città del GRA verrà definita dagli elementi invariati del territorio, che si delineano tramite l'istituzione dei *bordi naturali*, i quali segneranno anche il limite edificatorio. Questi *bordi naturali* avranno una doppia funzione, oltre di limitare l'edificato, ridimensioneranno le aree verdi di Roma, proseguendo la continuità ecologica dell'aree verdi frammentate dai tessuti urbani e avvalorando il sistema ambientale della città di Roma. Con questo tipo di azione non si vuole cancellare o modificare il carattere di un'area, il disegno urbano, per ritrovare quell'equilibrio funzionale e organizzativo, deve abbandonare la frammentarietà dei tessuti e svilupparsi in un'ottica di aggregazione dei caratteri identitari del territorio. La forma urbana deve rafforzare il significato di quell'area e non rinnegarla.

Inoltre la struttura della Città del Grande Raccordo Anulare dovrà essere definita all'interno dei municipi in cui ricade e se qualora fosse interrotta dai confini amministrativi di tale municipalità la strategia deve superare tali confini, introducendo una forma di cooperazione tra i municipi.

## Capitolo VI

### Conclusioni

La ricerca di questa tesi ha mostrato come attorno al Grande Raccordo Anulare sia presente una realtà di frammenti urbani e che, per la maggior parte di questi, attende un riconoscimento e di avere un ruolo all'interno del grande organismo urbano di Roma. Frammenti urbani in attesa di diventare un quartiere completo che possa sia in grado di offrire servizi, spazi pubblici, spazi verdi o che sia dotato di infrastrutture, opere di urbanizzazione e di attrezzature che non facciano gravare sul cittadino, che vive questa attesa dell'azione pubblica, la distanza con il nucleo centrale di Roma.

La realizzazione di questa città come è stato delineato dal lavoro svolto fin qui non è avvenuta tramite strumenti di pianificazione, ma ben sì si è inizialmente autodeterminata – appare utile accostarla ad una *città di conseguenza* – per via dei problemi abitativi scaturiti negli anni del secondo dopo guerra. Problemi legati alla forte richiesta abitativa, che l'amministrazione capitolina non è stata in grado di gestire, e il Grande Raccordo Anulare si è imposto come un asse strutturante della città senza che tale ruolo gli venisse attribuito da chi aveva l'obbligo di governare il proprio territorio. Questa infrastruttura voluta fortemente dal Governo centrale e da chi sosteneva una ripresa economica fondata dallo sviluppo automobilistico, doveva permettere il collegamento a livello nazionale tra il nord e il sud, fungendo da cerniera tra le due parti del Paese. In brevissimo tempo il suo ruolo divenne ambiguo, promiscuo di traffici locali e nazionali, circondato da abitazioni e recinti produttivi, soprattutto nel settore orientale della città (attualmente è il tratto più urbanizzato) e diventando esso stesso lo strumento di indirizzo della pianificazione, rendendo edificabile qualsiasi terreno su cui demarcava il proprio tracciato. Tale ruolo è emerso proprio dalla sua potenzialità di connessione stradale che ha avuto (e che tutt'ora ha), risultando un'ottima vetrina per le attività commerciali e una strada "veloce" in connessione con tutta la nazione e la città.

L'attore pubblico di fronte a questo scenario non ha saputo intervenire in modo adeguato. Le ondate di urbanizzazione informale che si sono sviluppate nella fascia periferica anulare della città, hanno portato l'amministrazione a regolarizzare

un'azione illecita tramite l'utilizzo del condono e innescando un meccanismo di accettazione implicita e tacita di tale processo (Cellamare, 2010).

In aggiunta l'amministrazione ha risposto alla domanda abitativa tramite l'individuazione di aree atte ad accogliere i piani di zona delle due stagioni dei PEEP (1964-1970 il primo e il secondo tra il 1980-1987, implementato dalla manovra di completamento del II PEEP del 2006<sup>130</sup>). Sarà la costruzione di questi insediamenti, molto spesso vicino agli agglomerati informali che, imponendosi su questi dato il loro marcato segno territoriale, renderanno ulteriormente complessa la realtà della Città del Grande Raccordo Anulare.

I risultati hanno ulteriormente messo in evidenza come la realtà frammentata che gravita attorno all'infrastruttura anulare sia sospesa al suo unico elemento che l'ha espansa e in alcuni casi densificata, rappresentato proprio dall'infrastruttura stessa, dal Grande Raccordo Anulare. Un'infrastruttura che mostra ancora oggi la sua ambiguità, perché essendo pur vero che unisce gli elementi urbani che gravitano attorno ad essa, li separa catalogandoli al "limite" o "fuori raccordo". Aggettivando ed inspessendo la marginalità di tali aree definendole dei luoghi che non appartengono alla città di Roma.

Le azioni dell'amministrazione iniziano a cambiare nei primi anni Novanta, quando il piano regolatore del 1962 ha mostrato in tutta chiarezza la sua totale inefficienza, basata sullo sviluppo direzionale<sup>131</sup> nel settore orientale tramite la realizzazione dell'Asse Attrezzato, poi divenuto Sistema Direzionale Orientale (SDO), ma di fatto mai realizzato. Dopo tale fallimento il nuovo strumento punta ad un'organizzazione policentrica dell'organismo urbano di Roma, proprio perché questa si è espansa in molte direzioni definendo delle realtà valide da poter essere sviluppate e implementate e ricadenti all'interno della città "svantaggiata".

Dunque l'idea di una struttura urbana policentrica indicata dallo strumento urbanistico del 2008, per una città estesa ed urbanizzata in modo diffuso e caotico come Roma, risulta essere una buona risposta per l'organizzazione funzionale della stessa città, ma di fatto si realizzerà solo una minima parte di tale struttura.

Con la definizione di *policentrismo al ribasso*, emersa dall'approfondimento di questa tesi, si vuole definire come la struttura policentrica individuata dall'attuale strumento stia definendo un'organizzazione funzionale legata più allo sviluppo commerciale e residenziale e carente nelle altre funzioni (università, ricerca, cultura, terziario avanzato). Organizzazione che lo strumento attua attraverso la realizzazione delle Centralità di carattere Metropolitano, Urbano e Locale.

---

<sup>130</sup> Deliberazione di Consiglio Comunale n. 65/2006 - Individuazione di nuove aree da destinare a programmi di edilizia residenziale pubblica.

<sup>131</sup> Forte spinta amministrativa a decentrare il centro urbano di Roma, carattere che si è sempre verificato nei piani precedenti.

Le centralità sarebbero dovute essere il collante per i frammenti urbani a cui si andavano ad aggiungere e come ha ribadito Venuti, avrebbero offerto opportunità di trasformazioni all'interno dei tessuti più periferici, facenti parte della "città svantaggiata". Invece non solo non le riconfigurano all'interno di un disegno urbano, anzi alterano anche le specificità di questi tessuti, andando ad annullare il rapporto tra gli insediamenti limitrofi e, rendendoli dipendenti da questi grandi poli attrattori. Inoltre queste hanno incentivato l'espansione edilizia, soprattutto attorno alle grandi vie di comunicazione (siano esse autostrade come la Roma-Fiumicino e la Roma-L'Aquila ed anche lo stesso Grande Raccordo Anulare).

Di seguito si delinea sempre di più una forte assenza dell'amministrazione capitolina nel definire un ruolo sia all'infrastruttura del Grande Raccordo Anulare che delle aree attorno ad esso. Manca un disegno, uno schema d'insieme che ne identifichi la complessità della realtà di tale infrastruttura, relativa alla componente insediativa, infrastrutturale e ambientale. La questione delle Centralità è l'esempio più recente di tale assenza di regia pubblica. Qui il privato, tramite l'accordo di programma, supera l'attore pubblico sempre più incapace di gestire il territorio e di renderlo una merce appetibile per questi tipi di soggetti.

È indispensabile fissare all'interno delle politiche e dello sviluppo urbano il ruolo del GRA, in primis perché è stato la struttura portante della città sviluppata attorno ad esso e ruolo che ancora oggi rappresenta per le nuove urbanizzazioni. Dunque il rapporto tra la strategia del raccordo e le politiche urbane di Roma definirebbe la nuova direzione su cui basare la *vision* della città, che sembra essersi persa tra i cavilli burocratici e le avversità dei privati.

Orientare la *vision*, chiarendo l'esistenza di tale città all'interno di uno strumento strategico, attiverebbe nuovi processi di sviluppo e nuovi strumenti per delineare una politica di rigenerazione e riqualificazione.

L'analisi, infine, dei due focus ha evidenziato che la realtà della Città del Grande Raccordo Anulare non è rappresentata solo da elementi incongrui e in contrasto tra loro, ma anche dalle aree semi-autonome che possono fare sistema con le aree circostanti e che possono diventare un possibile volano di sviluppo urbano per la città svantaggiata, senza dover ulteriormente aggiungere frammenti urbani che non dialogano con le aree circostanti.





### **Intervista Prof. Carlo Cellamare, esperto di studi urbani a Roma**

Nello specifico il Prof. Carlo Cellamare è docente di Urbanistica presso l'Università La Sapienza di Roma, direttore di Critevat (Centro reatino di ricerche per la tutela e la valorizzazione dell'ambiente e del territorio), direttore del Laboratorio di studi urbani "Territori dell'abitare", responsabile scientifico di diverse ricerche, a carattere nazionale e internazionale. Svolge attività di ricerca sul rapporto tra urbanistica e vita quotidiana, sul rapporto tra pratiche sociali e trasformazione urbana, sull'auto-organizzazione, sui processi di progettazione ambientale e territoriale come processi sociali complessi. Ha sviluppato la propria attività attraverso percorsi di ricerca-azione, e con una particolare attenzione all'interdisciplinarietà e ai temi della partecipazione. Tra le sue pubblicazioni: *Fare città. pratiche urbane e storie dei luoghi* (Eleuthera, 2008), *Progettualità dell'agire urbano. Processi pratiche urbane* (Carocci, 2011), *Fuori raccordo. Abitare l'altra Roma* (Donzelli editore, 2016)

*Secondo lei che ruolo ha avuto il Grande Raccordo Anulare per la città di Roma, ha veramente influenzato i processi insediativi della così detta Città del GRA?*

- Mi sembra molto interessante e giusto ragionare sul ruolo che ha avuto nello sviluppo urbano di Roma il GRA. Il raccordo è stato uno strumento che ha condizionato la storia dello sviluppo urbano di Roma e l'infrastruttura più forte e disegnata nel suo complesso che tutt'oggi persiste. Il più chiaro segno urbano esistente oggi a Roma. Infatti, prendendo come esempi anche altre infrastrutture viarie importanti a Roma come la Tangenziale Est o l'asse della Palmiro Togliatti, non hanno rappresentato dei segni urbani rilevanti o meglio importanti ma deboli. Il raccordo, specialmente da una certa fase in poi, ha contribuito molto di più allo sviluppo urbano di quanto abbia fatto la pianificazione e quindi al di fuori del disegno della pianificazione urbanistica di Roma. Nonostante la sua rilevante importanza come segno urbano e territoriale, il raccordo è stato considerato come un punto di riferimento dove collocare nuovi insediamenti ed interventi ma senza disegnare una città. Quando si parla di Città del GRA si parla di una città nata *di conseguenza* e non invece sulla base di un progetto con una *vision* territorialmente unitaria.

*L'amministrazione comunale in che termini prende in considerazione il Grande Raccordo Anulare all'interno degli strumenti urbanistici prodotti dal secondo dopoguerra fino ad oggi?*

Iniziamo col dire che fin dal primo piano regolatore post-bellico di Roma del 1962 fino all'ultimo del 2008 non vi è un'attenzione rivolta all'infrastruttura GRA degna di nota, non per altro, per la sua mole ed incisività sul territorio romano.

Esiste però un progetto Anas di fine 80 inizi 90 in cui si progettava la triplicazione e lo sviluppo dell'infrastruttura Raccordo ripensando gli svincoli. La particolarità di tale documento è che assume il raccordo come infrastruttura di cambiamento e di protagonista delle future modificazioni urbane che interesseranno l'urbe. Tant'è che tale documento va a prefigura anche il possibile futuro assetto delle aree adiacenti l'infrastruttura e di quelle più prossime ai suoi svincoli. Paradossalmente con questo documento di puro indirizzo progettuale ed operativo viene posta di più l'attenzione sul raccordo e sulla sua valenza che in tutti gli altri strumenti di pianificazione prodotti dal Comune di Roma dal dopoguerra ad oggi.

*Nel NPRG del 2008 vi è una componente strategica abbastanza corposa che individua degli ambiti e indirizzi di sviluppo strategico del territorio comunale ed in particolare nell'individuazione di nuove centralità siano esse di livello metropolitano, urbano e locale. Come viene considerato il GRA nello sviluppo di questo processo strategico?*

L'idea dell'individuazione delle centralità era quella di caratterizzare nel tessuto urbano di Roma una nuova forma di policentrismo. In particolare, per ciò che riguarda la politica delle centralità metropolitane e urbane secondo me non ha raggiunto il suo scopo e realizzando quindi un policentrismo legato a nuovi edifici con destinazione d'uso commerciale e residenziale a scapito di insediamenti terziari o direzionali che invece si prevedevano oltre ad una carenza di servizi locali e senza dialogare con il contesto circostante. Di conseguenza questo nuovo assetto policentrico a si inciso sullo spostamento e sull'entità dei flussi di persone ma comunque per questioni relative al commercio e al tempo libero caratterizzando un livello funzionale di bassa qualità e non costituendo un cambiamento radicale per lo sviluppo urbano della città.

Relativamente alle centralità locali, è una politica intelligente perché Roma vive molto per quartieri la chiamerei quasi una città di villaggi e le persone sono molto legate al proprio quartiere così anche come aveva fatto il CRESME nell'individuazione delle micro-città. Purtroppo, però le centralità locali al contrario di quelle urbane e metropolitane ricadono interamente in termini economici di realizzazione sull'amministrazione pubblica e quindi sono state quasi totalmente

inattuata. Una realizzata, ad esempio, ma che ha completamente travisato i presupposti è stata quella di Malatesta. In quel caso si è voluto mettere al di sopra di tutto la funzionalità del trasporto pubblico tralasciando completamente l'interesse e l'adattabilità degli abitanti di quella zona.

Inoltre, a mio parere i grandi costruttori che hanno lavorato sulle centralità urbane e metropolitane romane hanno acquistato i terreni dove poi sarebbero state individuate le nuove centralità già prima che il NPRGC le individuasse perché influenzati dalla visione che il documento dell'Anas prefigurava. Tant'è che le nuove centralità individuate dal NPRGC del 2008 nascono su proposte dei privati manifestate nei confronti dell'amministrazione comunale e in larga parte da quest'ultima accolta nei disegni di piano.

*Il Grande Raccordo Anulare modellato con il tessuto urbano circostante, e quindi implementato con delle funzionalità locali, secondo lei ha delle potenzialità sulle quali poter costruire delle strategie di sviluppo urbano per Roma?*

Sicuramente si soprattutto se si guarda alla storia dell'infrastruttura. Il GRA quando è nato negli anni Cinquanta è nato dalla congiunzione di vecchi tratti già esistenti e da altri nuovi con un'importanza assai ridotta per la città. Man mano che la città si è sviluppata ed estesa il GRA ha assunto quel carattere di *limes* tra l'urbano e il non urbano di Roma e per separare i flussi sovralocali da quelli locali. Questa funzione però si è ulteriormente moltiplicata in senso inverso quando è stata realizzata la *bretella autostradale* sull'A1 Milano-Napoli, in questo caso i flussi sovralocali si sono spostati su quest'ultima e il raccordo è stato riconosciuto nella sua funzione di infrastruttura di trasporto urbano e locale. Dunque un suo ripensamento in termini urbani può strutturare quelle aree che ancora oggi hanno una organizzazione caotica e frammentata.

*Relativamente allo sviluppo di nuove infrastrutture di trasporto pubblico a Roma ed in particolare sulla questione delle metropolitane, riguardo il prolungamento per le esistenti e i progetti ex-novo, talaltro elemento fondamentale per la realizzazione delle nuove centralità metropolitane e urbane, si è molto dibattuto anche relativamente ai costi e ai tempi di realizzazione come nel caso della metro C. Riguardo invece il progetto della metro B1, che doveva servire la nuova centralità Bufalotta – Porta di Roma, rimasto nel cassetto, come si esprime a riguardo?*

Per quanto mi riguarda personalmente ho sostenuto il pensiero di comitati ed associazioni che si sono opposte alla realizzazione della metro B1 da Jonio a Bufalotta durante l'amministrazione Alemanno. I motivi sono legati al fatto che la proposta che veniva avanzata dagli operatori era di non seguire la linea proposta dal NPRG ma di fare un altro itinerario della nuova metro andando a servire delle aree libere e

valorizzandole dimodoché poterci poi costruire nuovi insediamenti. Questo sarebbe avvenuto perché non avendo a disposizione sufficienti mezzi economici pubblici e dovendosi rivolgere ai privati la contropartita sarebbe stata quella di garantire la possibilità di costruire nelle nuove aree che sarebbero state raggiunte dalla nuova infrastruttura. Un'alternativa per me sarebbe un sistema tramviario di superficie che risulterebbe meno oneroso e meno impattante, in più dà la possibilità di essere un elemento che si relaziona con la socialità. Inoltre, l'attuale densità abitativa di quell'aria a mio modo di vedere non richiederebbe la realizzazione di una metropolitana.

Relativamente all'implementazione del sistema di trasporti metropolitano sono molto più favorevole, vista anche la densità abitativa di quell'area, al prolungamento della metro B oltre Rebibbia fino al Raccordo con la creazione di un punto di interscambio tra automobile e mezzo pubblico permettendo a chi arriva dal raccordo di lasciare l'auto e di proseguire il viaggio in metropolitana. Altra iniziativa relativa al trasporto pubblico e di iniziativa popolare che anche io ho sostenuto durante l'amministrazione Veltroni è quella della realizzazione di un tram di collegamento tra Saxa Rubra e l'Appia. Anche questa però non vede la luce.

## Bibliografia

AA.VV., "Grande Raccordo Anulare", in GOMORRA. *Territori e culture della metropoli, Quadrimestrale di architettura urbanistica antropologia sociologia*, Meltemi Editore. n 9/2005.

AA.VV. *La città: bisogni, desideri, diritti. Dimensioni spazio-temporali dell'esclusione urbana*, Franco Angeli, Milano 2010.

Amendola G., *La città vetrina: i luoghi del commercio e le nuove forme del consumo*, Liguori, Napoli 2006.

Bassetti N., Matteucci S., *Sacro romano GRA. Persone, luoghi, paesaggi lungo il Grande Raccordo Anulare*, Quodlibet, Macerata 2013.

Benevolo L., *Roma dal 1870 al 1990*, Laterza, Roma-Bari 1992.

Berlinguer G., Della Seta P., *Borgate di Roma*, Editori Riuniti, Roma 1976.

Betsky A., a cura, *Uneternal city. Urbanism beyond Rome. Sezione della 11<sup>a</sup> Mostra internazionale di Architettura*, Marsilio, Venezia 2008.

Cellamare C., "Politiche e processi dell'abitare nella città abusiva/informale romana", in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, vol. 97-98, Franco Angeli, Milano 2010.

Cellamare C., "Politiche e pratiche dell'abitare nella "città del mercato" a Roma", in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, Franco Angeli, Milano 2013.

Cellamare C., a cura, *Roma, "Città fai-da-te" / Rome, "Self-Made Urbanism"*, quaderni n.2, UrbanisticaTre, maggio-agosto 2013.

Cellamare C., Il "New Metropolitan Mainstream" a Roma. Politiche e pratiche dell'abitare in rapporto alle "centralità" e alle polarità commerciali 2015, in *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, Franco Angeli, Milano 2015.

Cellamare C., *Fuori raccordo. Abitare l'altra Roma*, Donzelli, Roma 2016.

Cellamare C., *Le diverse periferie di Roma e le forme di autorganizzazione*, Working papers. Rivista online di Urban@it – 2/2016.

Ciorra P., Garofalo F., Rossi P. O., a cura, *Roma 2025. Nuovi cicli di vita della Metropoli*, Quodlibet, Macerata 2015.

Clementi A., Perego F., a cura, *La metropoli spontanea. Il caso di Roma. 1925-1981: sviluppo residenziale di una città dentro e fuori dal piano*, Dedalo, Roma 1999.

Cremaschi M., "L'organizzazione territoriale dell'area romana. Dinamiche e rappresentazioni degli anni Ottanta", in AA.VV., a cura di A. Fubini e F Corsico, *Aree metropolitane in Italia*, Angeli, Milano 1994, pp. 261-308.

Crisci M., *Urban sprawl e dinamiche demografiche nell'area romana*, Working papers. Rivista online di Urban@it – 2/2016.

D'Albergo E., Moini G., *Il regime dell'urbe. Politica, economia e potere a Roma*, Carocci editore, Roma 2015.

D'allegre Pasquinelli D., *Roma: il senso del luogo*, Carocci Editore, Roma 2015.

De Cesaris A., *Infrastrutture e paesaggio*, EdilStampa, Roma 2004.

De Giorgi G., *Roma. Follie, deliri, contaminazioni*, Kappa, Roma 2004.

De Quarto M., *Grande raccordo anulare. Alla ricerca dei confini di Roma*, Avagliano, Roma 2008.

Decreto legislativo n° 156 del 17 settembre 2010.

Delibera Consiglio Comunale di Roma n° 1113 del 31 marzo 1966.

Delibera Consiglio Comunale di Roma n° 1158 del 13 aprile 1966.

Delibera Consiglio Comunale di Roma n° 693 dell'11 febbraio 1972.

Delibera Consiglio Comunale di Roma n° 695 dell'11 febbraio 1972.

Delibera Consiglio Comunale di Roma n° 3246 del 30 maggio 1972.

Delibera Consiglio Comunale di Roma n° 2983 del 29-30 luglio 1977.

Delibera Consiglio Comunale di Roma n° 10 dell'8 febbraio 1999.

Delibera Consiglio Comunale di Roma n° 22 del 19 gennaio 2001.

Delibera Consiglio Comunale di Roma n° 30 del 24 gennaio 2001.

Delibera Consiglio Comunale di Roma n° 201 dell'11 dicembre 2006

Delibera Assemblea Capitolina di Roma n° 8 del 7 marzo 2013.

Delibera Assemblea Capitolina di Roma n° 11 del 11 marzo 2013.

Delibera Assemblea Capitolina n° 5 del 5 febbraio 2015.

Di Somma A., *Lo sviluppo del tessuto urbano del Comune di Roma dal dopoguerra a oggi*, in Atti 15ª Conferenza Nazionale ASITA, Reggio di Colorno, 15-18 Nov 2011.

Erbani F., *Porta di Roma*, in *Uneternal city. Urbanism beyond Rome*, catalogo della 11ª Mostra internazionale di Architettura, Marsilio, Venezia 2008.

Erbani F., *Roma. Il tramonto della città pubblica*, Laterza, Roma-Bari 2013.

Ferrarotti F., *Roma dal capitale a periferia*, Laterza, Roma-Bari 1970.

Fratini F., *Roma arcipelago di isole urbane. Uno scenario per il XXI secolo*, Gangemi Editore, Roma 2000.

Ghisellini V., a cura, *L'autostrada del grande raccordo anulare*, Comune di Roma, Ufficio Speciale Piano Regolatore 1985.

Hall P., *Megacittà, città-mondo e città globali*, in *Urbanistica*, n.116, 2001.

Havery D., *L'esperienza urbana*, Il Saggiatore, Milano 1998.

Havery D., *Il diritto alla città*, *New Left Review*, Sept Oct 2008.

Iacomoni A., *Topografie dello spazio comune*, Franco Angeli, Milano 2015.

Insolera I., *Roma moderna*, Einaudi, Torino 1962, ed.1993.

Isola A., a cura, *In.fra Manuale Forme insediative e infrastrutture. Procedure, criteri, metodi di progetto*, Marsilio, Padova 2002.

Lelo K., "Le "frontiere" dell'urbano", in Boemi M.F. e Travaglini C.M., a cura. *Roma dall'alto*, Roma, Università di Roma Tre 2006.

Lelo K., *Suburbs and fragmentation patterns: the case of Rome*, Fondazione Eni Enrico Mattei, EURODIV Paper 44, 2007.

Lelo K., *Roma, tra centro e periferie: dalla crescita economica alle disuguaglianze capitali*, Ketil Lelo, Salvatore Monni, Federico Tomassi – aprile 2016 Centro per la Riforma dello Stato – Laboratorio Roma, XVI Conferenza SIU | Full Papers Atelier 9b | by Planum n.27 vol.2, 2013.

Leonardi S., *Fuori dal GRA. L'esplosione territoriale di Roma Capitale*, Nuova Cultura, Roma 2013.

Lodoli M., *Grande Raccordo*, Bompiani, Milano 2000.

Lucciarini S., *Frammentazione urbana e esperienze associative: il caso di Roma*, Working papers. Rivista online di Urban@it – 2/2016.

Lynch K., *The Image of the City*, 1964, trad. it: *L'immagine della città*, Marsilio Editori, Venezia 1964, ed.2010.

Maioli F., *Camminando attorno alla città mondo. London orbital e le ossessioni della modernità*, *Altre Modernità/Otras Modernità/Autres Modernités /Other Modernities*, n.1 – 03/2009.

Marcelloni M., *Pensare la città contemporanea. Il nuovo piano regolatore di Roma*, Editori Laterza, Roma-Bari 2003.

Nucci C., a cura, *11 progetti per i Municipi Roma XV e Roma XVI: La forza dell'ovest*, Gangemi Editore, Roma 2008.

Massarenti F., "Le circoscrizioni di decentramento in Italia. L'evoluzione normativa, i fattori di crisi e le prospettive future", in, *Istituzioni del federalismo, la sicurezza urbana: politica e strumenti*, anno XXXVIII-gennaio/marzo, pp. 251-282, 2017.

Pallottini R., *Le periferie romane e lo sviluppo locale*,

Pietrolucci M., *La Città del Grande Raccordo Anulare*, Gangemi, Roma 2012.

Pietrolucci M., "La città del GRA", in AA.VV., *Il territorio e la ricerca: teoria e progetto nel dottorato di ricerca in composizione architettonica*, Gangemi Editore, Roma 2015.

Pietrolucci M., *Verso la realizzazione delle microcittà di Roma*, Skira, Milano 2016.

Piroddi E., *Le forme del piano urbanistico*, Franco Angeli, Milano 1999.

Quaroni L., *Immagine di Roma*, Laterza, Roma-Bari 1969.

Quilici V., *Roma capitale senza centro*, Officia Edizioni, Roma 2007.

Rosati R., "Popolazione e territorio a Roma nell'ultimo trentennio del Novecento", in, R. Morelli, E. Sonnino, C.M. Travaglini (a cura di), *I territori di Roma. Storie, popolazioni, geografie*, Università degli Studi Roma Tre – CROMA, pp. 451-494, 2003.

Rossi P. O., *Roma. Guida all'architettura moderna 1909-2000*, Laterza, Roma-Bari 2000.

Samperi P., *Mezzo secolo di urbanistica romana*, Marsilio Editori, Venezia 2008.

Santangelo S., *Città metropolitana di Roma: ritorno alla pianificazione strategica?*, Working papers. Rivista online di Urban@it – 2/2016.

Secchi R., a cura, *Future. GRA. Il futuro del Grande Raccordo Anulare nella prospettiva della città metropolitana*, Prospettive Editore, Roma 2011.

Venuti C. G., *Il piano per Roma e le prospettive dell'urbanistica italiana*, in *Urbanistica*, n.116, 2001.

Tamburini M., *Roma e l'urbanistica dei quartieri popolari*, Hortus Rivista di architettura, n.31 – 04/2010.

### ***Bibliografia e cartografia consultata del Nuovo Piano Regolatore Generale Comunale di Roma Capitale***

Relazione della Conferenza di Copianificazione

***Elaborati Prescrittivi:***

Norme Tecniche di Attuazione

***Elaborati Gestionali:***

Sistema Paesaggistico	1:50.000 (G 6)
Guida alla Progettazione	(G 7)
Relazione Geologica Tecnica	(G 9.A)
Relazione Vegetazionale	(G 9.B)
Idrogeologia del Territorio Comunale	1:50.000 (G 9.3)
Sistema Ambientale	1:50.000 (G 10)

***Elaborati Indicativi:***

Schemi di riferimento per la Città da ristrutturare	(I 1)
Schemi di riferimento per le Centralità locali	(I 2)
Ambito di programmazione strategica Tevere	(I 4)

***Elaborati Descrittivi:***

Strutture del Piamò e strategie metropolitane	1:80.000 (D 2)
Infrastrutture per la mobilità	1:50.000 (D 3)
Tessuti e Centralità	1:50.000 (D 4)
Centralità e Funzioni	1:50.000 (D 5)
Ambito di Programmazione strategica	1:20.000 (D 7)

***Sitografia***

<https://www.residenzeimmobiliare.com/iniziative-e-progetti/le-nuove-periferie-di-roma-toponimi-e-zone-o/zone-o/>

<http://www.urbanisticatre.uniroma3.it/dipsu/?portfolio=densita-e-compattzza-di-roma>

<https://www.comune.roma.it/pcr/it/newsview.page?contentId=NEW739872>

[https://www.domusweb.it/it/recensioni/2017/03/23/verso\\_la\\_realizzazione\\_delle\\_mi\\_crocitta\\_di\\_roma.html](https://www.domusweb.it/it/recensioni/2017/03/23/verso_la_realizzazione_delle_mi_crocitta_di_roma.html)

[www.romanatura.roma.it](http://www.romanatura.roma.it)

[www.parchilazio.it](http://www.parchilazio.it)

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/pdz.html>

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/pdz/attuazione.html>

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/pdz/mappa.html>

<http://www.urbanistica.comune.roma.it/prg-adottato-d7.html>

### *Filmografia*

La filmografia che si riporta è stata di valido un supporto per la stesura di questa tesi. L'elenco seguente rappresenta film, cortometraggi e documentari che hanno come soggetto principale sia il Grande Raccordo Anulare che la città di Roma, in particolare di quest'ultima si elencano film che descrivono o che sono girati all'interno di quartiere caratteristici per il ruolo che hanno e rappresentazione all'interno della città. (società, l'ambientazioni...)

*I mostri*, Risi D., Italia, 1963.

*La decima vittima*, Petri E., Italia, Francia, 1965.

*Roma*, Fellini F., Italia, 1972.

*Ecce Bombo*, Moretti N., Italia, 1978.

*L'ingorgo*, Comencini L., Italia, 1979.

*GRA. Il pianeta anulare*, Amoroso C., Italia, 1986.

*Amore Tossico*, Cagliari C., Italia, 1993.

*Caro Diario*, Moretti N., Italia, 1993.

*La nostra vita*, Lucchetti D., Italia, 2010.

*Sacro GRA*, Rosi G., Italia, 2013.

*La Grande Bellezza*, Sorrentino P., Italia, 2013.

*Il più grande sogno*, Vannucci M., Italia, 2016.