

POLITECNICO DI TORINO

Dipartimento di
Laurea Magistrale in Pianificazione
A..A. 2023/2024

**L'ASSE ATTREZZATO,
GLI ANNI SESSANTA,
LE MEGASTRUTTURE**

La forza generativa di un'idea

Relatore

Prof. Anna Maria Cristina Bianchetti

Studente

Giuseppe Frisoli

INDICE

ABSTRACT

INTRODUZIONE

1. GLI ANNI 60: UTOPIA DEL GIGANTISMO

- 1.1 La critica tafuriana** p.016
- 1.1.1 “Una nuova scala di intervento”
 - 1.1.2 L’ossatura direzionale dei nuovi quartieri
 - 1.1.3 Pianificazione nel tempo
 - 1.1.4 L’eredità di Piacentini
- 1.2 Il comitato tecnico di consulenza del PRG del 62** p.028
- 1.2.1 L’Asse Attrezzato come spina dorsale
- 1.3 La sperimentazione nella didattica** p.032
- 1.3.1 Una tesi architettonica sulla città
 - 1.3.2 Il Caimano
- 1.4 La proposta dello Studio Asse** p.038
- 1.4.1 Nascita e intenzioni dello Studio Asse
 - 1.4.2 Una metropoli contro Roma
 - 1.4.3 Equilibrio urbanistico
 - 1.4.4 Il disegno della città moderna
 - 1.4.5 Possibili ma non infinite alternative
 - 1.4.6 Un diverso paesaggio urbano
 - 1.4.7 L’Asse Attrezzato come “macchina inutile”

2 GLI ANNI 70 E 80: RISTRUTTURAZIONI A CATENA

- 2.1 Proposta architettonica per Roma est** p.054
- 2.1.1 Il ruolo dell’abitazione nella costruzione della periferia
- 2.2 Il Piano dell’ufficio speciale piano regolatore** p.058
- 2.2.1 Il Piano Quadro del Sistema direzionale orientale
 - 2.2.2 La rete viaria e spina dorsale del sistema
 - 2.2.3 Le zone di concentrazione
 - 2.2.4 Il modello programmatico
- 2.3 Studi del Consorzio SDO** p.068
- 2.3.1 Il sistema funzionale integrato
 - 2.3.2 L’immagine dello SDO
- 2.4 La città politica di Franco Purini** p.074
- 2.4.1 La strada “nuova” di Centocelle

3. OGGI: L'IMPRONTA DELL'ASSE ATTREZZATO

3.1 Ri-disegno dell'asse attrezzato

p.080

3.1.1 Pietralata

3.1.2 Tiburtino

3.1.3 Quadraro

CONCLUSIONI

p.100

BIBLIOGRAFIA

“Ripongo grandi speranze nell’architettura proprio perchè
può produrre aquiloni” (Giancarlo De Carlo)

Estratto dalla
videointervista
realizzata in occa-
sione della mostra
“Giancarlo De
Carlo. Des lieux,
des Hommes” a
cura di Jacqueline
Stanic .
Dicembre 2003
Parigi, Centre
Pompidou

ABSTRACT

“La mia idea è che le idee facciano la loro strada”¹. Con queste parole, Bernardo Secchi individuava una differenza tra buone e cattive idee, le prime in grado di “mettere in qualche difficoltà il decisore”, a differenza delle seconde destinate ad essere “bloccate immediatamente” subito dopo il loro lancio.

Il presente lavoro ha inizio da tale osservazione, muovendosi in un differente contesto e fornendo una diversa interpretazione di quanto affermato da Secchi: una buona idea è definita tale se in grado di produrre ulteriori idee, se dotata quindi di una forza generativa.

La prima parte del lavoro si occupa di individuare una specifica idea architettonica, costituita dall'Asse Attrezzato proposta per Roma negli anni settanta del novecento, per poi concentrarsi sulle implicazioni prodotte da tale idea, ovvero sulla forza generativa in essa individuata, indagata nella seconda parte. Ma l'idea originaria ha lasciato sul territorio attuale un'impronta? La terza parte, nonché l'intera ricerca, cerca di fornire una risposta a tale domanda.

1. C. Bianchetti,
P.L. Crosta,
Conversazioni
sulla ricerca,
Donzelli, Roma
2021, p.91





INTRODUZIONE

Questo lavoro parte dalla seguente domanda di ricerca: le idee architettoniche lasciano nel territorio alcune tracce di sé?

La presente ricerca si occupa dell'idea dell'Asse Attrezzato, declinata attraverso il progetto proposto nel 1970 dallo Studio Asse, composto da Ludovico Quaroni, Bruno Zevi, Mario Fiorentino, ecc..

Tale progetto è sembrato assumere uno scopo ben preciso: integrare lo sviluppo urbano ad un nuovo sistema infrastrutturale, creando un'infrastruttura urbana di importanza metropolitana che, avendo in Centocelle e nell'EUR due importanti nodi, avrebbe dovuto strutturare l'intera periferia orientale romana, sviluppandosi all'interno ed oltre di essa, rapportandosi in tal modo alla città-territorio romana, allora in via di formazione secondo alcuni studiosi.²

In questo modo, l'immagine e la struttura della città sarebbero drasticamente cambiati, in quanto Roma sarebbe stata dotata di un rinnovato disegno globale, caratterizzato dal dialogo tra la città esistente e il nuovo sistema dei centri previsti lungo l'Asse Attrezzato. In altri termini, è sembrato che l'infrastruttura svolgesse, all'interno della proposta dello Studio Asse, un'azione "ordinatrice"³ e, allo stesso tempo, di modifica dell'intera forma urbis attraverso un solo gesto.

Il motivo per cui il presente lavoro si è occupato di tale idea consiste in una personale tensione verso gli anni sessanta del secolo scorso, passione amplificata dalla lettura degli scritti di uno dei componenti dello Studio Asse, ovvero Ludovico Quaroni.

Di questa figura, di cui è già stata riconosciuta l'importanza da vari autori,⁴ l'aspetto che più ha colpito è il carattere abducente del suo pensiero, grazie al quale è sembrato riuscisse, attraverso scritti e progetti, a compiere delle fughe in avanti all'interno del dibattito disciplinare.

Esposta tale personale tensione, il presente lavoro poggia su un secondo elemento: l'idea architettonica e la sua capacità di sfondare un determinato arco temporale e tematico.

Bernardo Secchi, circa una decina di anni fa, individuava una differenza tra buone e cattive idee, le prime in grado di "mettere in qualche difficoltà il decisore", a differenza delle seconde destinate ad essere "bloccate immediatamente", subito dopo il loro lancio.⁵

Nel presente lavoro, discostandosi dall'interpretazione fornita da Secchi, un'idea è buona se in grado di rappresentare "un'anticipazione di qualcosa che può capitare", producendo altre idee che, in alcuni casi, trattano un problema noto attraverso nuovi percorsi conoscitivi fino ad allora rimasti sconosciuti.

In altri termini, è sembrato che l'idea dell'Asse Attrezzato potesse produrne delle altre, secondo il meccanismo suddetto, essendo quindi caratterizzata da una forza generativa.

Il presente lavoro, quindi, ha avuto inizio svolgendo una serie di sopralluoghi riguardanti una buona parte del territorio orientale di Roma. Lo step successivo si è occupato della ricerca bibliografica inerente all'oggetto di ricerca, costituito dal progetto dello Studio Asse,

3

2. Fattinanzi E., Tafuri M., Un'ipotesi per la città territorio di Roma, in "Casabella-Continuità", 274/1963

3. Pavia R., Babele, Booklet, Milano 2012, p.61

4. Tafuri M., Ludovico Quaroni e lo sviluppo dell'architettura moderna in Italia, Edizioni di Comunità, Milano 1964;

de Solà Morales M., Un'altra tradizione moderna, in "Lotus", n. 64/1987

5. C. Bianchetti, P.L. Crosta, Conversazioni cit. p.91

grazie alla quale il presente studio ha cominciato a mostrare le sue prime due parti. Evidenziare alcuni momenti caratterizzanti il contesto romano durante gli anni sessanta, grazie ai quali fissare dei punti di riferimento tra i quali muoversi per trattare il progetto dello Studio Asse. La prima parte indaga quanto suddetto.

Lo studio è proseguito spostando l'attenzione su una parte dell'ampia letteratura sviluppatasi attorno all'Asse Attrezzato, selezionando alcuni progetti che, proposti in un arco temporale che va dagli anni settanta alla fine degli anni ottanta, mostrano come il progetto originario sia stato modificato.

Il lavoro è andato avanti attraverso la ripresa di una serie di sopralluoghi in quelle porzioni di spazio in cui l'Asse Attrezzato avrebbe dovuto realizzarsi. La terza parte guarda alle "conseguenze" prodotte dalla mancata realizzazione dell'Asse Attrezzato, intese come tracce lievi grazie alle quali l'idea dell'Asse Attrezzato emerge nel territorio attuale.

Le immagini inserite nella terza parte del presente lavoro non solo mostrano delle minime corrispondenze tra il territorio attuale e quanto prefigurato dallo Studio Asse, ma rendono evidente una diversa utilizzazione di alcuni spazi rispetto a quanto immaginato nel secolo scorso.

Nonostante la grande potenza di pensiero, di intenti e di risorse, impiegati nell'implementazione di quest'idea durante un arco temporale quasi trentennale, l'Asse Attrezzato non si è materializzato nella periferia orientale di Roma, nè tanto meno si è sviluppato nel territorio circostante la città. Un'idea architettonica dotata di una forza generativa potente, ma, forse, "inutile".

1962

Dopo aver riconosciuto la nuova dimensione dello spazio urbano, Tafuri analizza alcuni progetti incentrati sull'utilizzo dei centri direzionali come elementi di sistemazione della periferia orientale di Roma, collegandosi in tal modo a simili esperienze sviluppate in ambito internazionale. Nello stesso anno, la città di Roma viene dotata di un nuovo piano regolatore generale.

1967

La ricerca di una nuova scala di progettazione ha caratterizzato sia il contesto italiano che quello inglese. La tesi di laurea di Livia Toccafondi, intitolata "Ricerca su una ipotesi di struttura per il disegno urbano per l'area romana", riprende il tema dei centri direzionali, fornendo ulteriori indicazioni di metodo nel trattare la città e il territorio di Roma

1970

Lo Studio Asse, nato nel 1967 per volere di Mario Fiorentino e dei fratelli Passarelli, ai quali si aggiungono Ludovico Quaroni, Bruno Zevi, e altri, riprende gli studi inerenti ai centri direzionali, individuati dal PRG del '62, fornendo una prima prefigurazione urbanistica dell'intero sistema rappresentata dall'Asse Attrezzato

1973

Carlo Aymonino presenta la "Proposta architettonica per Roma Est" alla Mostra Internazionale di Architettura della XV Triennale di Milano. Il lavoro, redatto insieme a Costantino Dardi e Raffaele Panella, rappresenta una sistemazione della periferia romana diversa rispetto a quella fornita dallo Studio Asse



1981

L'Ufficio Speciale Piano Regolatore presenta il Piano Quadro del Sistema Direzionale Orientale (ex Asse Attrezzato), assieme alla delibera quadro per l'attuazione dello stesso. Tra i vari elaborati, il più rilevante è costituito dal "Modello programmatico", ovvero un'ulteriore proposta spaziale per Roma Est

1984

Il Consorzio SDO, a cui viene commissionato uno studio di fattibilità inerente all'attuazione del P.Q., mette in rilievo gli elementi che spingono ad una gestione e promozione unitaria dello S.D.O. Dal punto di vista urbanistico, invece, il Sistema funzionale Integrato viene individuato come elemento principale fornito dallo studio

1987

Franco Purini, in qualità di coordinatore di un gruppo di lavoro composto da G.Accasto, A.Aselmi, e altri, presenta alla XVII Triennale di Architettura, "La città politica". In questa proposta, il S.D.O. viene frantumato in "sette città", appoggiate sui "ripuliti" tracciati urbani radiali. Una di queste città si sviluppa sulla strada "nuova" di Centocelle.



Auriemma E., La rappresentazione delle città di fondazione in Italia dall'INA Casa a VEMA, tesi di dottorato, Facoltà di Architettura di Pescara, 2008

Parte 1

GLI ANNI 60: UTOPIE DEL GIGANTISMO

Giuseppe Samonà, fornendo il proprio contributo nel volume “La città territorio” inserito all’interno della collana “Problemi della nuova dimensione” diretta da Carlo Aymonino, affermava di non credere a queste grandi dimensioni⁶. Da qui il titolo “Utopia del Gigantismo”.

E’ sembrato utile sottolineare come la proposta dello Studio Asse ha raccolto alcuni temi caratterizzanti, già a partire dalla fine degli anni 50, le vicende urbanistiche della città di Roma, prima tra tutte il problema della sua direzione di espansione, fornendo il proprio contributo al tema della grande dimensione, “consumatosi prima di essere affrontata con sufficiente ampiezza”, secondo Ludovico Quaroni.

Un intervento di Manfredo Tafuri, inserito all’interno del numero 264 di Casabella-Continuità del Giugno 1962, inerente al tema dei centri direzionali della capitale, assieme ad alcune tesi di laurea svolte all’interno del corso di composizione tenuto da Quaroni, rappresentano, quindi, le coordinate minime utili per discutere del lavoro svolto dallo Studio Asse, nello specifico della prefigurazione progettuale da esso proposta, la quale rappresenta l’oggetto sul quale gira la prima parte del presente lavoro.

6. Aymonino C., La città territorio: un esperimento didattico sul centro direzionale di Centocelle in Roma, Leonardo Da Vinci, Bari 1964, p.98

1.1 La critica Tafuriana

1.1.1 “Una nuova scala di intervento”

1.1.2 L’ossatura direzionale dei nuovi quartieri

1.1.3 Unitarietà e flessibilità

1.1.4 L’eredità di Piacentini

Per Roma abbiamo una proposta di parziale decentramento amministrativo in 12 circondari, ma non direi che essa sia ancora divenuta una esigenza di larghi strati della popolazione. Certamente rispetto alla dimensione attuale della città sarebbe un passo avanti, non solo per la mobilitazione di nuove rappresentanze che essa comporterebbe, ma anche per la possibilità di nuovi controlli e interventi che essa permetterebbe. Attualmente anche la vita politica o amministrativa della capitale risente infatti del carattere accentrato della città; forse si tratta di inventare anche in questo campo forme più complesse e articolate di democrazia che vadano oltre le forme storiche che oggi noi usiamo.

A questo punto vi è la domanda di Lenci: io non intendo con il termine « città compatta » una città composta di tutti quartieri intensivi in tutte le direzioni; volevo intendere invece una città che avesse una struttura sempre più complessa, capace di rispondere a nuove esigenze spesso contraddittorie, e non illusoriamente risolta attraverso l'estrapolazione di una parte dei suoi problemi, da riorganizzare in dimensioni minori, parziali.

Il caso di Roma poteva rappresentare una esperienza nuova anche nel campo dell'urbanistica internazionale, cioè la possibilità di organizzare una città ad alta densità, ove lo spazio e il tempo delle sue dimensioni estreme fossero ancora controllabili, e la « forma generale » riconoscibile; dove l'esistenza di alcuni grandi vincoli naturali e archeologici (parco dell'Appia Antica, vallata del-

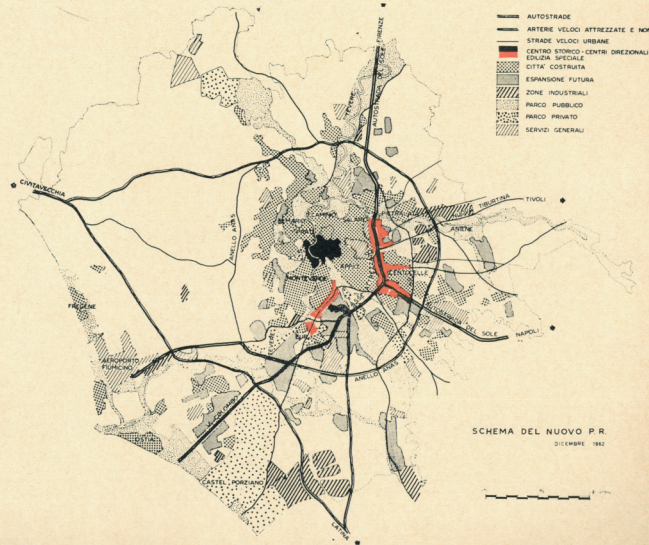
l'Aniene e del Tevere, colli ecc.) potesse ancora permettere quella presenza degli estremi (alta densità edilizia — nessuna costruzione) che è uno degli elementi più interessanti dello sviluppo quantitativo dell'insediamento moderno.

Dovremo in tal caso verificare un altro punto della storia del Movimento Moderno, che accettiamo come « vero », senza averlo mai verificato interamente: che l'alta densità edilizia coincida con la speculazione, mentre la bassa densità coincida con le espressioni più democratiche e moderne.

Al congresso dei CIAM di Bruxelles, nel 1930, vi erano in fondo due tesi contrapposte sull'argomento: quella di Le Corbusier — in parte ripresa anche da Gropius — che proponeva addirittura i 1200 abitanti per ettaro e quella cooperativistica tedesca e olandese che indicava un massimo di 250/300 abitanti per ettaro, che è diventata negli anni successivi la tesi più « moderna » e « civile ».

Lascerei quindi un punto interrogativo a questa scelta; a Roma l'alta densità, con un'altra tipologia edilizia e soprattutto con le attrezzature che oggi mancano totalmente, avrebbe potuto affermare i vantaggi di una tale soluzione, soprattutto nei rapporti residenza-lavoro-servizi-svago. E siamo giunti alla questione delle fonti di lavoro, sollevata nell'intervento di Tafuri; è vero: anche una città burocratica e di consumo come Roma, va mutando le sue strutture economiche, pur con ritmi assai diversi dalle zone di maggior concentrazione produttiva; ciò ha condotto a un riesame delle posizioni contrapposte che si erano manifestate durante la lunga elaborazione del P.R.G. sia

4. Schema del piano generale dopo la discussione del Consiglio comunale (dicembre 1962) Le zone direzionali sono confermate ed ampliate



Aymonino C., La città territorio: un esperimento didattico sul centro direzionale di Centocelle in Roma, Leonardo Da Vinci, Bari 1964, p.25

1.1.1

“Una nuova scala di intervento”

Nel Giugno del 1962, il tema dei centri direzionali trova nella rivista Casabella Continuità, diretta da Ernesto Nathan Rogers, un'occasione di sviluppo e di confronto, in quanto simile dinamiche stavano investendo sia la città di Milano che quella di Roma.

Carlo Aymonino, assieme a Manfredo Tafuri, unici romani ad essere ospitati nel dibattito sviluppatosi all'interno della suddetta rivista, propongono due interventi incentrati sul futuro sistema dei centri direzionali caratterizzante la capitale⁷.

Aymonino, preoccupato di individuare i problemi derivanti dalla parola stessa di centro direzionale, nel quale riconosce “un'idea nuova”⁸, cita lo schema proposto dalla sezione laziale dell'INU nel marzo del 1954, in cui vengono individuati tre centri direzionali, “formanti sistema con la strada veloce a est, detta strada attrezzata” .

Tralasciando il significato di cosa dovesse intendersi per centro direzionale, Aymonino afferma che l'idea veicolata dallo schema dell'INU suddetto sarà confermata e sviluppata ulteriormente all'interno della proposta di PRG redatto dal Comitato di Elaborazione Tecnica.

Sul lavoro svolto da tale Comitato, costituito da un gruppo di urbanisti, tra cui Luigi Piccinato, Piero Maria Lugli e Michele Valori, si pronuncerà Manfredo Tafuri, il quale riconoscerà nel sistema direzionale di centri collegati tra loro una vera e propria “critica in atto” ai processi che caratterizzavano allora lo sviluppo della città. In altri termini, il sistema dei centri suddetto “indicava una nuova scala di intervento che avrebbe dovuto concretarsi nella conseguente impostazione di una programmazione regionale”⁹, rapportando in questo modo il nuovo sistema direzionale a quella “configurazione a grandi maglie della città-territorio romana nella quale, solo, si sarebbero potuti valutare i giusti pesi, le giuste ubicazioni e le esatte differenziazioni delle varie zone direzionali a livello territoriale”

Tafuri ritornerà, circa una ventina di anni dopo, sul lavoro del CET, definendo il sistema direzionale orientale immaginato allora come “un'”invenzione” urbanistica decisiva”¹⁰.

7. Vedi “Casabella-Continuità”, 264/1962

8. Aymonino C., Il sistema dei centri direzionali nella capitale, in “Casabella-Continuità”, 264/1962, p.21

9. Tafuri M., Studi e ipotesi di lavoro per il sistema direzionale di Roma, in “Casabella - Continuità”, 264/1962, p. 28

10. Tafuri M., Storia dell'Architettura Italiana 1944 - 1985, Einaudi, Torino 1986, p.83



Aymonino C., Il sistema dei centri direzionali nella capitale, in "Casabella - Continuità", 264/1962, p.30

1.1.2

L'ossatura direzionale

Contemporaneamente alla proposta della sezione romana di "Italia Nostra", avvenuta nell'ottobre del 1961, l'ufficio speciale del Piano Regolatore elabora per la periferia orientale romana una planimetria, in cui viene individuata una "fascia di edilizia qualificata"¹¹ localizzata lungo tutto il tracciato dell'asse attrezzato previsto nel settore est della città.

A tale proposta il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, nel novembre del 1961, fornisce delle indicazioni: "contornare l'asse attrezzato con un ambiente edilizio di forma moderna ed appropriata all'importanza della nuova arteria"¹²

Occupandosi della fascia ai lati dell'asse attrezzato, lo schema dell'ufficio speciale fornisce, riprendendo quanto detto da Tafuri, una banale interpretazione del concetto di "sistema lineare" contenuto nelle indicazioni del CET.¹³

Il risultato prodotto è un progetto planivolumetrico che imposta una serie di "volumi generici" ai lati dell'arteria di scorrimento, sprovvisti di alcuna destinazione, non occupandosi delle "relazioni" fra tale fascia ed i centri direzionali, nè tanto meno preoccupandosi di fornire previsioni circa il rapporto tra la fascia di edilizia e l'edilizia circostante.

Rilevate le criticità della configurazione spaziale insite nello schema, il problema si allarga toccando il concetto stesso di "fascia lineare di edilizia qualificata", il quale non possiede la forza di catalizzare i nuovi sviluppi cittadini, debolezza scaturita anche dal rapporto fra infrastrutture e tessuti normali.¹⁴

L'alternativa alla sistemazione a fascia è costituita da un "sistema di zone speciali, perpendicolari all'asse attrezzato", il quale dovrà costituire l'"ossatura direzionale"¹⁵ dei nuovi quartieri.

La suddetta alternativa troverà un primo tentativo di applicazione nello studio elaborato da Di Cagno, Gorio, Moroni e Vittorini, riguardante il comprensorio Prenestino-Casilino

11. Aymonino C., Il sistema dei centri direzionali nella capitale, in "Casabella-Continuità", 264/1962, p.23

12. ibid

13. Tafuri M., Studi e ipotesi di lavoro per il sistema direzionale di Roma, in "Casabella-Continuità", 264/1962, p.28

14. Ibid

15. Ibid

Manfredo Tafuri

STUDI E IPOTESI DI LAVORO PER IL SISTEMA DIREZIONALE DI ROMA

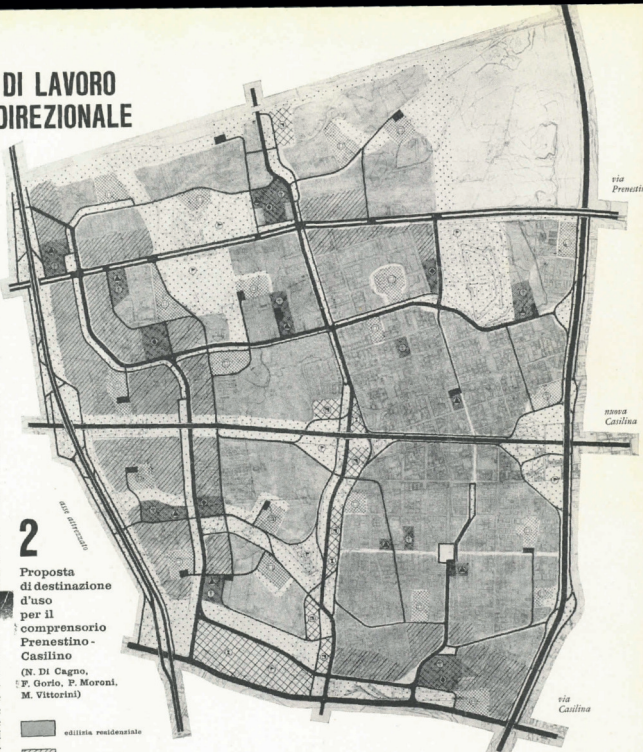
L'attuale momento storico del movimento moderno è senz'altro caratterizzato da uno sforzo di ampliamento dei temi critici ed operativi verso la definizione di una nuova dimensione dello spazio urbano, cui corrisponde una nuova dimensione nei metodi stessi di progettazione.

Si riconoscono cioè come compiti nuovi, da un lato, la ricerca di una rinnovata metodologia di indagine (nell'ambito delle complesse problematiche poste dagli sviluppi socio-economici della città e dei territori); dall'altro, le definizioni espressive e le dimensioni fisiche capaci di dare concretezza alle aspirazioni, o ai conflitti, che sono alla base di quelle stesse problematiche. E anche se tale ampliamento di dimensioni è in gran parte dovuto al tentativo di superare, per suo tramite, l'impasse drammatica in cui versa attualmente l'architettura internazionale, il suo valore metodologico non ne risulta intaccato, data la legittimità storica del recupero di tali vitali tematiche.

Data tale premessa, è ampiamente comprensibile la concentrazione — nello sforzo di definizione della nuova « forma della città » — sul modello operativo dei « centri direzionali ». In tale ipotesi di lavoro, infatti, entrano contemporaneamente come componenti: l'apertura della città al territorio, la fusione, anzi, di città e territorio (dato che il centro direzionale deve intendersi come elemento di accentramento funzionale ad influenza territoriale); la ricerca di uno strumento urbanistico capace di fungere da catalizzatore per la ristrutturazione degli attuali tessuti (ed in particolare delle periferie); il reinserimento dei problemi espressivi spostati sulla nuova scala (dettata dalle complesse esigenze insite nella plurifunzionalità dei nuovi organismi).

Il centro direzionale è così apparso alla cultura urbanistica internazionale, ma in particolare italiana, come chiave di volta della nuova città: elemento centrale della ristrutturazione urbana, ma anche elemento mediatore tra pianificazione ed architettura, tra « zoning » — aperto nel tempo e nello spazio ma incapace di indicare nuove dimensioni qualitative — e forma architettonica, la cui flessibilità nel tempo è, necessariamente, relativa.

E' in tale quadro culturale che si iscrive l'ossatura principale del piano



2

Proposta di destinazione d'uso per il comprensorio Prenestino-Casilino
(N. Di Cagno, F. Gorio, P. Moroni, M. Vittorini)

- edilizia residenziale
- edilizia qualificata
- zone verdi
- attrezzature e servizi generali
- attrezzature di quartiere
- attrezzature di nucleo
- centro culturale
- centro di quartiere
- scuola elementare
- area sportiva
- mercato
- scuola superiore

Nella pagina di fronte, a sinistra: Foto aerea dello stato attuale del comprensorio Prenestino. La linea che taglia orizzontalmente la foto rappresenta l'andamento dell'asse attrezzato; una linea bianca sottile delimita la zona interessata da uno dei progetti (di M. Fiorentino) presentati in questa pagina. A destra: Il progetto per il nuovo asse attrezzato, a est del centro di Roma. In nero sono segnati i centri direzionali di Tiburtino-Pirolata (in alto) e di Casilino-Gordiani (in basso a destra). Sopra: Una proposta per il comprensorio Prenestino-Casilino avanzata per conto dell'IACP di Roma.

Dati la page ci-contre, à gauche: Une vue aérienne de l'état actuel de la zone Prenestino. La ligne qui coupe horizontalement la photo correspond à l'axe équipé; une ligne blanche délimite la zone intéressée par un des projets (de M. Fiorentino) présentés dans ces pages. À droite: Le projet du nouvel axe équipé, à l'est du centre de Rome. On a marqué en noir les centres directionnels de Tiburtino-Pirolata (en haut) et de Casilino-Gordiani (en bas, à droite). Ci-dessus: Une proposition pour la zone Prenestino-Casilino présentée pour le compte de l'IACP (Institut Autonome National Populaire) de Rome.

Opposite page, left: A bird's eye view photograph of the present conditions of the Prenestino district. The line cutting through the picture horizontally represents the direction of the fast traffic road; a thin white line limits the area affected by one of the plans (by M. Fiorentino) shown on these pages. Right: The plan for the new fast traffic road East of the Rome heart. The business centres of Tiburtino-Pirolata (top) and Casilino-Gordiani (bottom, right) are shown in black. Above: A suggestion for the Prenestino-Casilino district submitted on behalf of IACP (Independent Institute for people's houses).

27

Tafuri M., Studi e ipotesi di lavoro per il sistema direzionale di Roma, in "Casa-bella - Continuità", 264/1962, p. 27

1.1.3

Pianificazione nel tempo

Lo studio elaborato da Di Cagno, Gorio, Moroni e Vittorini per la zona Prenestino-Casilino si concentra sulla “definizione dei rapporti fra accentramenti funzionali ed organizzazione dei tessuti residenziali”¹⁶. Tale studio nasce dall’esigenza di revisionare le destinazioni d’uso di alcune zone di proprietà dell’Istituto Autonomo Case Popolari (IACP), affidando a tale Istituto una “funzione pilota” nell’attuazione dei piani particolareggiati.

L’interesse metodologico del suddetto progetto è costituito da due concetti: “la configurazione di un tessuto cittadino imperniato su strutture unitarie che fungono da ossature” e la “definizione di una scala adeguata di intervento”¹⁷.

Il primo concetto si sviluppa ridimensionando la fascia di edilizia direzionale- commerciale che, confermata come “polo di gravitazione dei vari quartieri”, assumerà una “configurazione nuova”, caratterizzata da penetrazione radiali all’interno dei nuclei edilizi, attuando un disegno “ad albero”.

Tale ri-disegno del tessuto urbano viene completato dalla formazione di “un’ossatura secondaria” da sviluppare nei quartieri della zona orientale, differente “per forma” rispetto alle infrastrutture edilizie-commercianti “che si snodano lungo gli assi ad essa perpendicolari”¹⁸.

Ad un tessuto così organizzato, va il merito di svelare “l’inefficienza di un salto diretto dalle grandi maglie del piano regolatore alle indicazioni di dettaglio del piano particolareggiato”, proponendo una “mediazione tramite speciali strumenti di politica urbanistica per l’amministrazione comunale, quali il piano pilota per la formazione dei P.P.”¹⁹.

L’aspetto positivo caratterizzante lo strumento del piano pilota consiste nella sua capacità di “introdurre nell’attuazione del PRG un inizio di pianificazione nel tempo” assieme “ad una possibilità di organica programmazione economica-edilizia” di cui viene riconosciuto “l’alto valore metodologico”²⁰.

16. Tafuri M.,
Studi e ipotesi cit.,
p.28

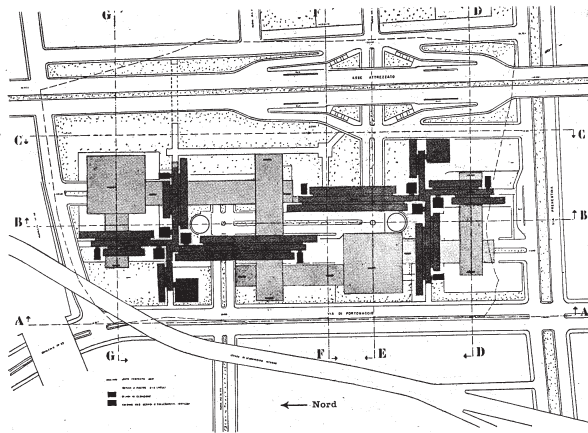
17. ibid

18. ibid

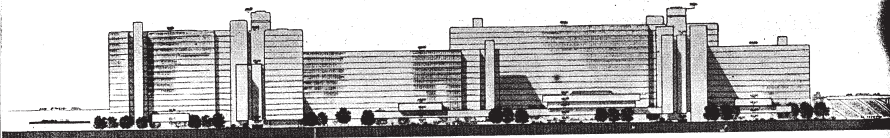
19. ibid

20. ibid

Passiamo ora ad analizzare due progetti che — per essere i primi tentativi di visualizzazione architettonica degli organismi direzionali romani — assumono un interesse particolare, ponendo, inoltre, notevoli problemi di metodo che scaturiscono proprio dal grado di approssimazione al quale sono condotti i progetti in questione. Nell'ambito della « fascia lineare di edilizia qualificata » progettata dal Comune si inserisce la proposta Fiorentino riguardante la zona, proprietà dell'IACP, compresa fra via Prenestina e via di Portonaccio. I criteri informativi di tale progetto — che si pone più come tentativo di definire una metodologia estensibile che come progetto in sé concluso — si possono riassumere in due aspetti principali: la ricerca di una caratterizzazione funzionale, complessa ma contemporaneamente flessibile, e di una configurazione espressiva che legni indissolubilmente asse attrezzato ed edilizia, qualità spaziali e visione in movimento, in una dimensione urbana in cui la forma architettonica sia condizionata e qualificata dalle grandi strutture nelle quali si inserisce e che la determinano. Ma proprio lo studio di Fiorentino denuncia le fondamentali contraddizioni dell'impostazione generale del



3 IACP - Proposta per una unità direzionale ai margini dell'asse attrezzato tra le vie Prenestina e di Portonaccio (M. Fiorentino, collab. F. Capolci, T. Valle)



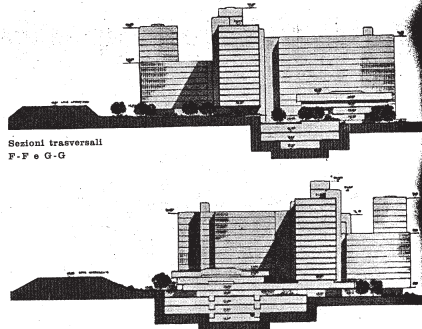
Prospetto A-A

sistema direzionale (della mancata impostazione, anzi), e sta a dimostrare, se si vuole, col suo notevole sforzo metodologico, la labilità del concetto stesso di « fascia lineare qualificata », così come è stata definita dall'Ufficio Speciale del piano regolatore. Fiorentino imposta infatti il problema fondamentale della dimensione funzionale degli elementi direzionali: è, in definitiva, possibile — data la struttura economica del territorio romano — definire con sufficiente grado di sicurezza un organismo a funzioni fisse? O piuttosto lo sviluppo, ancora ai suoi inizi, di quel territorio — e l'impossibilità di fissarne preventivamente le successive evoluzioni — non consigliano la predisposizione di organismi estremamente flessibili, sostanzialmente aperti alle più ampie modificazioni funzionali nel tempo? Tale è la domanda, cui lo studio di Fiorentino, anche se indirettamente, tenta di dare una risposta. In tal senso, due sono le esigenze culturali

*I parcheggi in superficie (a tempo) sono posti alle estremità nord e sud del complesso. Nel primo e secondo sottomontato oltre 400 posti per il parcheggio a tempo e 200 a sosta prolungata (sviluppo 50.000 mq). I percorsi pedonali prevedono un minimo di attraversamenti stradali e consentono il raggiungimento rapido di tutti i nodi di smistamento orizzontale e verticale.**

*Les parkings en surface (à temps limité) sont situés aux extrémités Nord et Sud de l'ensemble. Au premier et au deuxième sous-sol on a prévu 400 places pour le parking à temps limité et 200 pour le stationnement prolongé (50.000 m²). Les parcours pour les piétons ont été étudiés de façon à ce que l'on puisse traverser le moins possible les rues et atteindre rapidement tous les nœuds de bifurcation horizontale et verticale.**

The surface time parking lots are located at the North and South ends of the block. In the first and second basements there are additional 400 places for the time parking lot and 200 places for extended parking (on an area of 50,000 square metres). The pedestrian paths provide a minimum of road crossings allowing the fast connection with all horizontal and vertical switching centres.



Sezioni trasversali P-P e G-G

Tafuri M., Studi e ipotesi di lavoro per il sistema direzionale di Roma, in "Casa-bella - Continuità", 264/1962, p.30

1.1.4

Unitarietà e flessibilità

Il progetto presentato da Mario Fiorentino, inerente alla proposta per un'unità direzionale ai margini dell'asse attrezzato, fa parte delle iniziative aventi come tema la fascia lineare di edilizia qualificata.

La proposta è localizzata nella zona di proprietà dell'IACP, compresa tra Via Prenestina e Via Portonaccio, e rappresenta uno dei primi tentativi di "visualizzazione architettonica degli organismi direzionali romani"²¹.

Gli assunti sui quali si regge la proposta di Fiorentino sono due: il primo incentrato sulla "ricerca di una caratterizzazione funzionale, complessa ma contemporaneamente flessibile", il secondo consistente in "una configurazione espressiva che leghi indissolubilmente asse attrezzato ed edilizia, qualità spaziali e visione in movimento"²².

Fiorentino imposta, quindi, il "problema fondamentale della dimensione funzionale degli elementi direzionali", in un momento in cui sembrava difficile porre delle domande precise alla base del processo di progettazione architettonica, in cui la difficoltà consisteva nella scelta di proporre un "organismo a funzioni fisse" oppure orientarsi verso "organismi estremamente flessibili"²³.

Da tale problematica è possibile far emergere le "esigenze culturali poste alla base del progetto".

La prima consiste nella "caratterizzazione ed esaltazione espressiva della funzione urbanistica del nuovo organismo", assumibile come "cerniera" fra i tessuti insediativi pre-esistenti.

La seconda, invece, è costituita dall'"estrema libertà di utilizzazione interna dei vari edifici pensati come grandi "contenitori" a funzioni multiple."²⁴

Il disegno finale restituisce un "organismo architettonico" composto da piastre, edifici di lunghezze variabili, altezze sfasate, elementi in grado di accentuare la "dinamicità del complesso", caratteristica accentuata all'interno dell'organismo, in quanto sia le piastre che i corpi in elevazione sono pensati come "involucri di utilizzazioni varie"

Schematicamente, la proposta di Fiorentino consiste nel "proporre una "forma" espressivamente compiuta" ad una società incapace di "crearsi automaticamente uno spazio"²⁵

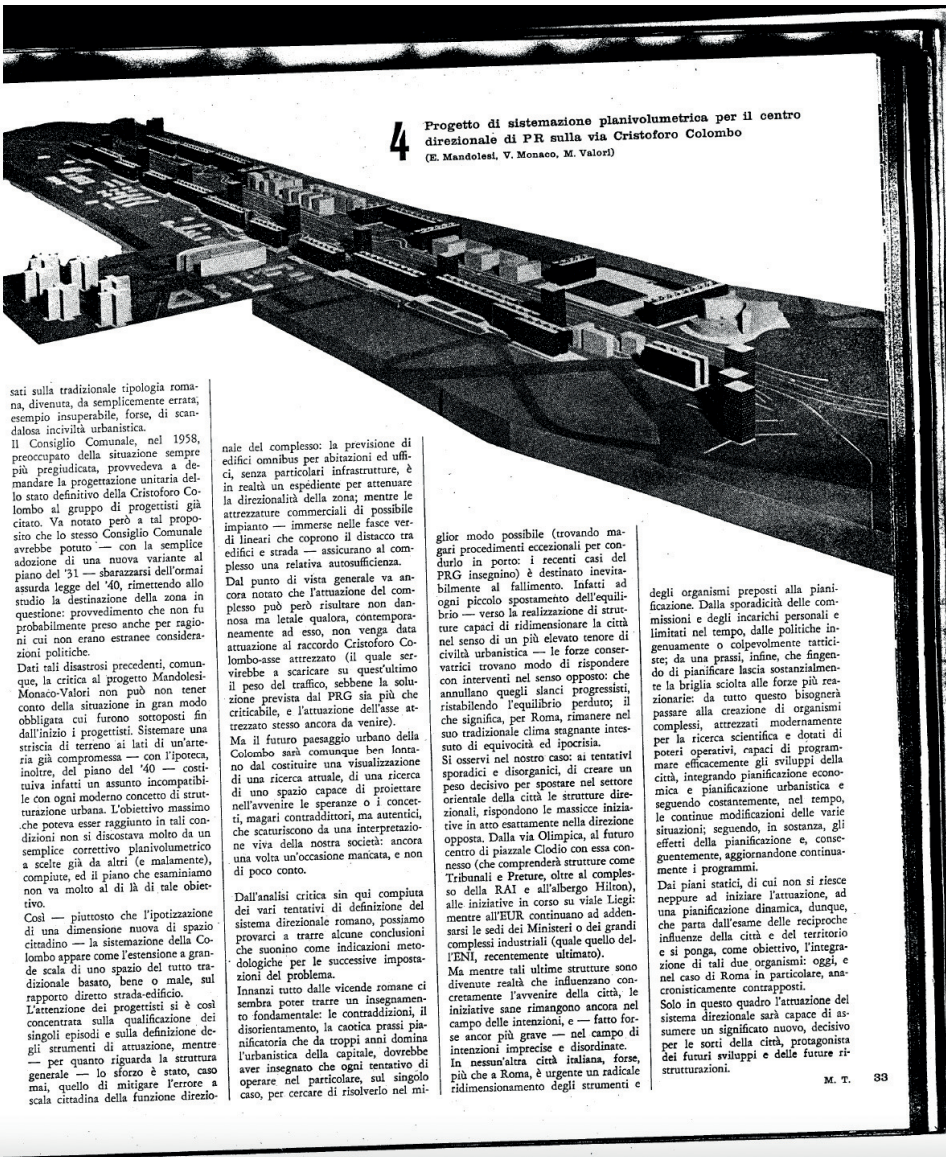
21. Tafuri M., Studi e ipotesi cit., p.30

22. ibid

23. ibid

24. Idem, p.32

25. ibid



4 Progetto di sistemazione planimetrica per il centro direzionale di PR sulla via Cristoforo Colombo (E. Mandolesi, V. Monaco, M. Valori)

sati sulla tradizionale tipologia romana, divenuta, da semplicemente errata, esempio insuperabile, forse, di scandalosa inciviltà urbanistica.

Il Consiglio Comunale, nel 1958, preoccupato della situazione sempre più pregiudicata, provvedeva a demandare la progettazione unitaria dello stato definitivo della Cristoforo Colombo al gruppo di progettisti già citato. Va notato però a tal proposito che lo stesso Consiglio Comunale avrebbe potuto — con la semplice adozione di una nuova variante al piano del '31 — sbarazzarsi dell'ormai assurda legge del '40, rimettendo allo studio la destinazione della zona in questione: provvedimento che non fu probabilmente preso anche per ragioni cui non erano estranee considerazioni politiche.

Dati tali disastrosi precedenti, comunque, la critica al progetto Mandolesi-Monaco-Valori non può non tener conto della situazione in gran modo obbligata cui furono sottoposti fin dall'inizio i progettisti. Sistemare una striscia di terreno ai lati di un'arteria già compromessa — con l'ipoteca, inoltre, del piano del '40 — costituiva infatti un assunto incompatibile con ogni moderno concetto di strutturazione urbana. L'obiettivo massimo che poteva essere raggiunto in tali condizioni non si discostava molto da un semplice correttivo planimetrico a scelte già da altri (e malamente), compiute, ed il piano che esaminiamo non va molto al di là di tale obiettivo.

Così — piuttosto che l'ipotesizzazione di una dimensione nuova di spazio cittadino — la sistemazione della Colombo appare come l'estensione a grande scala di uno spazio del tutto tradizionale basato, bene o male, sul rapporto diretto strada-edificio.

L'attenzione dei progettisti si è così concentrata sulla qualificazione dei singoli episodi e sulla definizione degli strumenti di attuazione, mentre — per quanto riguarda la struttura generale — lo sforzo è stato, caso mai, quello di mitigare l'errore a scala cittadina della funzione direzio-

nale del complesso: la previsione di edifici omnibus per abitazioni ed uffici, senza particolari infrastrutture, è in realtà un espediente per attenuare la direzionalità della zona, mentre le attrezzature commerciali di possibile impianto — immerse nelle fasce verdi lineari che coprono il distacco tra edifici e strada — assicurano al complesso una relativa autosufficienza.

Dal punto di vista generale va ancora notato che l'attuazione del complesso può però risultare non dannosa ma letale qualora, contemporaneamente ad esso, non venga data attuazione al raccordo Cristoforo Colombo-asse attrezzato (il quale servirebbe a scivolare su quest'ultimo il peso del traffico, sebbene la soluzione prevista dal PRG sia più che criticabile, e l'attuazione dell'asse attrezzato stesso ancora da venire).

Ma il futuro paesaggio urbano della Colombo sarà comunque ben lontano dal costituire una visualizzazione di una ricerca attuale, di una ricerca di uno spazio capace di proiettare nell'avvenire le speranze o i concetti, magari contraddittori, ma autentici, che saturiscono da una interpretazione viva della nostra società: ancora una volta un'occasione mancata, e non di poco conto.

Dall'analisi critica sin qui compiuta dei vari tentativi di definizione del sistema direzionale romano, possiamo provarci a trarre alcune conclusioni che suonino come indicazioni metodologiche per le successive impostazioni del problema.

Innanzitutto dalle vicende romane ci sembra poter trarre un insegnamento fondamentale: le contraddizioni, il disorientamento, la caotica prassi pianificatoria che da troppi anni domina l'urbanistica della capitale, dovrebbe aver insegnato che ogni tentativo di operare nel particolare, sul singolo caso, per cercare di risolverlo nel mi-

glior modo possibile (trovando magari procedimenti eccezionali per condurlo in porto: i recenti casi del PRG insegnino) è destinato inevitabilmente al fallimento. Infatti ad ogni piccolo spostamento dell'equilibrio — verso la realizzazione di strutture capaci di ridimensionare la città nel senso di un più elevato tenore di civiltà urbanistica — le forze conservatrici trovano modo di rispondere con interventi nel senso opposto: che annullano quegli slanci progressisti, ristabilendo l'equilibrio perduto; il che significa, per Roma, rimanere nel suo tradizionale clima stagnante inteso di equivocità ed ipocrisia.

Si osservi nel nostro caso: ai tentativi sporadici e disorganici, di creare un peso decisivo per spostare nel settore orientale della città le strutture direzionali, rispondono le massicce iniziative in atto esattamente nella direzione opposta. Dalla via Olimpica, al futuro centro di piazzale Clodio con essa connesso (che comprenderà strutture come Tribunali e Preture, oltre al complesso della RAI e all'albergo Hilton), alle iniziative in corso su viale Liegi: mentre all'EUR continuano ad addensarsi le sedi dei Ministeri o dei grandi complessi industriali (quale quello dell'ENI, recentemente ultimato).

Ma mentre tali ultime strutture sono divenute realtà che influenzano concretamente l'avvenire della città, le iniziative sane rimangono ancora nel campo delle intenzioni, e — fatto forse ancor più grave — nel campo di intenzioni imprecise e disordinate. In nessun'altra città italiana, forse, più che a Roma, è urgente un radicale ridimensionamento degli strumenti e

degli organismi preposti alla pianificazione. Dalla sporadicità delle commissioni e degli incarichi personali e limitati nel tempo, dalle politiche ingenuamente o colpevolmente anticistiche, da una prassi, infine, che fingendo di pianificare lascia sostanzialmente la briglia sciolta alle forze più reazionarie: da tutto questo bisognerà passare alla creazione di organismi complessi, attrezzati modernamente per la ricerca scientifica e dotati di poteri operativi, capaci di programmare efficacemente gli sviluppi della città, integrando pianificazione economica e pianificazione urbanistica e seguendo costantemente, nel tempo, le continue modificazioni delle varie situazioni; seguendo, in sostanza, gli effetti della pianificazione e, conseguentemente, aggiornandone continuamente i programmi.

Dai piani statici, di cui non si riesce neppure ad iniziare l'attuazione, ad una pianificazione dinamica, dunque, che parta dall'esame delle reciproche influenze della città e del territorio e si ponga, come obiettivo, l'integrazione di tali due organismi: oggi, e nel caso di Roma in particolare, anacronisticamente contrapposti.

Solo in questo quadro l'attuazione del sistema direzionale sarà capace di assumere un significato nuovo, decisivo per le sorti della città, protagonista dei futuri sviluppi e delle future ristrutturazioni.

M. T. 83

Tafari M., Studi e ipotesi di lavoro per il sistema direzionale di Roma, in "Casa-bella - Continuità", 264/1962, p.33

1.1.5

L'eredità di Piacentini

Il progetto Mandolesi-Monaco-Valori per la sistemazione di Via Cristoforo Colombo è stato voluto nel 1958 dal Consiglio Comunale che, "preoccupato della situazione sempre più pregiudicata", ha demandato "la progettazione unitaria dello stato definitivo della Cristoforo Colombo" ai suddetti progettisti.²⁶

Il suddetto progetto si occupa della previsione di un "centro lineare" localizzato su un'arteria di intenso traffico, ovvero la via Cristoforo Colombo, che collega l'EUR al "cuore" della città, sistemazione contrastante con la configurazione "proiettata nel territorio", assunta nel piano del CET.²⁷

Tale incongruenza non è il risultato di una scelta operata dai progettisti, i quali sono stati costretti a raccogliere "una pesante eredità"²⁸ del passato, costituita dalla volontà di Marcello Piacentini di costruire lungo Via Cristoforo Colombo una "Via Imperiale", caratterizzata da edilizia intensiva su filo strada.

Vincolati ad operare ai lati di un'arteria già compromessa, i progettisti non hanno potuto ipotizzare una "dimensione nuova di spazio cittadino", dando l'impressione che il lavoro del gruppo apparisse come "l'estensione a grande scala di uno spazio del tutto tradizionale basata, bene o male, sul rapporto diretto strada edificio".²⁸

Operativamente, la progettazione si è mossa su due livelli. Nel primo, l'attenzione è stata dedicata ai "singoli episodi" e ai relativi strumenti di attuazione, a differenza del secondo livello, in cui l'operazione è stata quella di "mitigare l'errore a scala cittadina della funzione direzionale del complesso", prevedendo "edifici omnibus" destinati ad uffici e abitazioni e non dotando la zona di "particolari infrastrutture".²⁹

Questo progetto, assieme a quelli illustrati nelle pagine precedenti, rappresentano, "tentativi sporadici e disorganici" aventi l'obiettivo di "creare un peso decisivo per spostare nel settore orientale della città le strutture direzionali".³⁰

26. Tafuri M., Studi e ipotesi cit., p.33

27. Ivi, p.32

28. ibid

29. Ivi, p.33

30. ibid

1.2

Il comitato tecnico di consulenza del PRG 62

1.2.1 L'Asse Attrezzato come spina dorsale

Piano regolatore generale adottato in data 9 giugno 1962: relazione del Comitato di Consulenza

La presente relazione ha lo scopo di illustrare i caratteri generali del nuovo piano regolatore generale della città in vista delle operazioni che l'Amministrazione comunale dovrà decidere, avviare e condurre a termine in ordine al riassetto dell'attuale organismo urbano e alle previsioni di sviluppo per il futuro.

La relazione perciò non si limita soltanto a descrizione delle soluzioni adottate: essa tende invece a chiarire il loro significato e i loro reciproci rapporti; in ossequio al concetto, apparentemente ovvio e tuttavia mai abbastanza ribadito, che nessuna operazione di politica urbanistica può essere decisa e sviluppata settorialmente, ma al contrario va vista nel quadro coordinato delle ragioni che la giustificano, degli obiettivi che persegue e, massimamente, degli effetti che produce e delle influenze che esercita sulle singole parti e sull'intero organismo urbano. La relazione quindi, riassumendo finalità e mezzi del piano, espone quei principi della azione che costituiscono, per usare una espressione tratta dal linguaggio politico, « la dottrina del piano regolatore ».

Nella attuale circostanza il contenuto della relazione del Comitato di Consulenza, che si pone accanto a quella di carattere amministrativa stesa dagli Uffici Comunali, deve essere messo nella debita evidenza.

Il Comitato di Consulenza avrebbe mancato al suo compito principale se insieme alla rielaborazione tecnica del piano del '59 non avesse proceduto al chiarimento e alla proposizione dei principi e delle scelte che, a suo parere unanime, devono essere posti alla base della futura politica urbanistica per Roma.

Come già in passato, all'importante atto politico-amministrativo dell'adozione di un piano regolatore urbano sarebbe mancato l'adeguato commento: il piano regolatore della città, relegato nel ristretto confine della tecnica amministrativa o della strumentalità urbanistica, apparirebbe ancora una volta un puro meccanismo, aggiornato e formalmente soddisfacente, privo tuttavia di moralità politica e di contenuto civile.

Il Comitato di Consulenza è convinto, in primo luogo, che all'Amministrazione occorra impostare, in accordo alle previsioni del piano, un profondo e radicale rinnovamento delle sue strutture tecniche.

Il vivace e spesso anche preoccupante sviluppo della città, la dimensione dei problemi che l'investirono, l'urgenza del corretto avviamento alla loro soluzione, non consentono di considerare legittima una politica urbanistica comunale secondo il criterio del caso per caso.

Il governo urbanistico della città non potrà manifestarsi convenientemente se non assicurando la continua presenza tecnico-amministrativa al fenomeno urbano in atto; predisponendo cioè strumenti, mezzi e organizzazioni che possano sopportare il peso, la dimensione e la forza di situazioni sempre mutevoli.

Le attuali strutture tecniche preposte al Piano — XV Ripartizione ed Ufficio Speciale — hanno svolto, in questi ultimi tre anni, un difficile e faticoso lavoro di ricerca, di studio e di con-

trollo, che tuttavia, per la mancanza di mezzi e di adeguati strumenti, non ha avuto l'esito operativo che si poteva attendere. La capacità professionale e la buona volontà dei singoli dirigenti, l'impegno dei professionisti chiamati dal Comune a recare un qualificato contributo, si sono dimostrati non sufficiente alla salvaguardia dell'equilibrio urbano nel tempo e nello spazio. Tale situazione è stata naturalmente aggravata, se non addirittura determinata, dalle carenze del piano che il Consiglio Comunale adottò il 24 giugno del 1959.

Il Comitato di Consulenza è convinto pertanto che il piano che ora si presenta sia un primo passo in avanti anche allo scopo di fornire alle attuali strutture tecniche maggiore forza, chiarezza d'indirizzi e quindi superiore prestigio.

Ma è fuori di dubbio che se gli studi condotti dalla XV Ripartizione, dall'Ufficio Speciale e dal Comitato di Consulenza hanno confermato più chiaramente la validità dei nuovi indirizzi scelti, si è anche pervenuti ad una più matura valutazione delle difficoltà loro inerenti, rafforzando la convinzione che questo piano è soltanto un punto di partenza.

Alla luce di queste difficoltà il Comitato di Consulenza rileva che gli attuali strumenti operativi sono del tutto inadeguati per una città che si avvia ai tre milioni e mezzo di abitanti.

Ripartizione XV, Ufficio Speciale, Comitato di Consulenza, altre Ripartizioni interessate alla pianificazione urbana, Commissioni Edilizia ed Urbanistica, ecc., dovranno essere rivedute e riorganizzate per una maggiore funzionalità operativa sia settoriale che di collaborazione per confluire in un assessore all'urbanistica rinnovato anch'esso, capace di assicurare il necessario coordinamento.

Se si riflette inoltre che il piano del '59 dovè lasciare in sospeso il grande tema delle relazioni territoriali della città e affidare ad una Commissione speciale il compito di iniziare lo studio di un piano intercomunale, risulta anche evidente l'esigenza di organizzare e di utilizzare il contributo di un ormai urgente « Centro permanente per la pianificazione territoriale della regione laziale », sulla base di analoghe iniziative sorte recentemente in altre città.

Il Comitato di Consulenza ha ritenuto di dovere assolvere il compito di assistere il Sub Commissario Ing. Alberto Bianchi nella rielaborazione del piano regolatore generale della città tenendo conto:

a del voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che nel suo insieme ha costituito un documento chiarificatore e ha permesso di riprendere l'intera materia del piano in presenza di un quadro tecnico approfondito e circostanziato;

b dei voti, dei chiarimenti, del contributo degli Enti culturali e delle Associazioni scientifiche e tecniche che in questi anni hanno dibattuto i problemi urbanistici di Roma; ed in particolare evidenza si sono tenuti i voti e le « osservazioni » della Sezione Laziale dell'I.N.U. ai quali lo stesso voto del Consiglio

Fiorentino M.,
Lugli P.M.,
Passarelli V.,
Piccinato L.,
Valori M.,
Piano regolatore generale
adottato il 9
giugno '62:
relazione del
Comitato di
Consulenza, in
"Urbanistica",
40/1964

1.2.1

L'Asse Attrezzato come spina dorsale

Il 9 Giugno 1962 il Consiglio Comunale adotta il piano regolatore generale della città di Roma. Alla relazione di carattere amministrativo stesa dagli Uffici Comunali si affianca la relazione del Comitato Tecnico di Consulenza. con lo "scopo di illustrare i caratteri generali del nuovo piano regolatore generale della città"³¹

Tale documento illustra il lavoro svolto dal Comitato, composto da Mario Fiorentino, Piero Maria Lugli, Vincenzo Passarelli, Luigi Piccinato, Michele Valori, il quale si è occupato sia della rielaborazione tecnica del piano del '59 che dalla "proposizione dei principi e delle scelte che, a suo parere unanime, devono essere posti alla base della futura politica urbanistica per Roma."³²

In altri termini, il Comitato individua i vari elementi che compongono il piano regolatore: direttrici di espansione, grande struttura viaria, l'asse attrezzato, il centro storico, i centri di lavoro e le zone industriali, le zone verdi, zonizzazione, i servizi, metropolitana.

Ad alcuni di questi elementi, come la "grande struttura viaria e dei trasporti collettivi" viene affidato il compito di invertire il sistema chiuso e radiocentrico caratterizzante la città, a favore di un "nuovo organismo aperto", di uno "schema a struttura aperta"³³

In questa pre-figurazione, l'asse attrezzato viene descritto come una "grande spina dorsale", al quale si raccordano le grandi penetrazioni autostradali, permettendo al traffico "una selezione differenziata prima di raggiungere la parte più densa della città"

Lungo questa spina, il Comitato riconosce i "più importanti centri", costituiti da Pietralata, Centocelle e l'EUR, i quali saranno sede di attività direzionali. Nella fascia che invece fiancheggia il "sistema viario principale e secondario", si concentreranno "gruppi di abitazione, locali di pubblico spettacolo, grandi magazzini, autostazioni, attrezzature turistiche, grandi alberghi, centri di esposizioni potranno sorgere le sedi di grandi società commerciali, industriali e bancarie."³⁴

31. Piano regolatore generale adottato il 9 giugno '62: relazione del Comitato di Consulenza, in "Urbanistica", 40/1964, p.25

32. Ivi, p.25

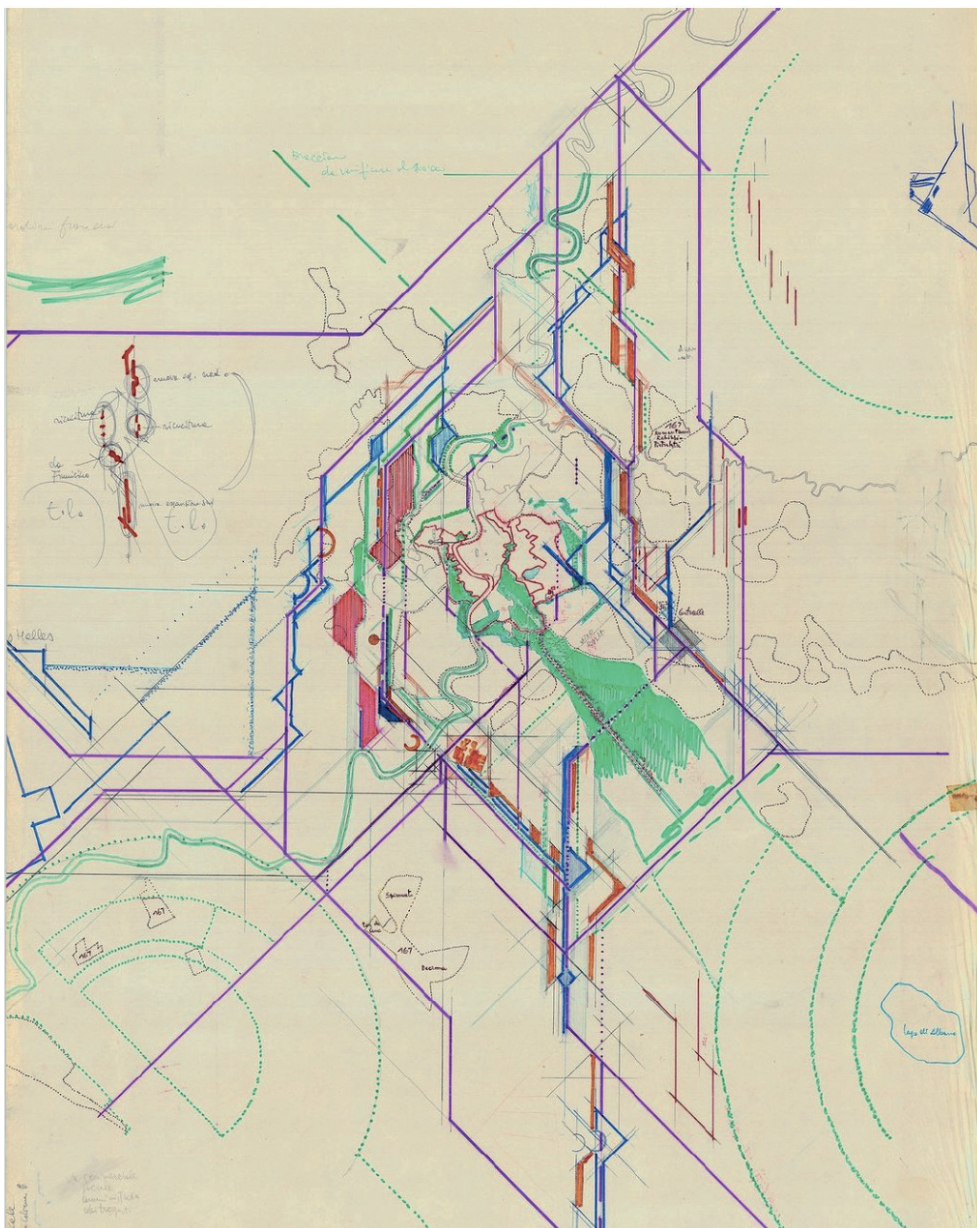
33. Ivi, p.26

34. Ivi, p.27

1.3 La sperimentazione nella didattica romana

1.3.1 Una “tesi architettonica sulla città”

1.3.2 Il Caimano



Tesi di laurea di
Toccafondi L.,
"Ricerca su una
ipotesi di struttura
per il disegno
urbano per l'area
romana", A.A.
1966-67, Relatore
Ludovico Quaroni

1.3.1

Una “tesi architettonica sulla città”

Morto Adalberto Libera nel 1963, la sua cattedra in Composizione Architettonica viene affidata a Ludovico Quaroni che, dopo “aver lasciato Firenze e l’urbanistica”,³⁴ arriva a Roma nel Novembre dello stesso anno. E’ all’interno del corso di composizione tenuto da Quaroni,³⁵ avviato nel 1964, che alcune tracce dell’Asse Attrezzato diventano sempre più evidenti.

A tale scopo, la tesi di Livia Toccafondi, intitolata "Ricerca su una ipotesi di struttura per il disegno urbano per l'area romana" seguita da Quaroni in quanto relatore, è presentata come “tentativo” di un “disegno” della città di Roma, attraverso “una precisa scelta geometrica”, rappresentata dal quadrato e dalle sue diagonali.³⁶

L’uso della geometria, all’interno di una “tesi architettonica sulla città”, arriva “a dare una forma geometrica dell’insieme” combinando il “disegno del verde” ad alcuni “sedimi celati” nel tessuto e “contaminati” dal verde stesso.³⁷

L’obiettivo è quello di “ricercare una relazione fra le varie parti della città, tale da costruire una struttura formale di insieme pur lasciando ampia libertà ai diversi progettisti delle singole unità di intervento”.³⁸

Il lavoro svolto da Toccafondi presenta degli assunti simili, se non identici, con la proposta dello Studio Asse avvenuto qualche anno dopo e, allo stesso tempo, riporta ad un’ulteriore declinazione del programma “territorialista”,³⁹ sviluppato da Manfredo Tafuri e dall’Architetti Urbanisti Associati (AUA) nel contesto universitario romano, di cui la “città lineare” può essere letta come un primo contributo.

Inoltre, in un volume dedicato a Ludovico Quaroni edito nel 1985, Antonino Terranova cita il lavoro svolto di Livia Toccafondi, in particolare mostrando un elaborato della sua tesi, descritto nel seguente modo: “Il Caimano”, base per una ipotesi di urbanizzazione della valle del Tevere”.⁴⁰

34. P.Di Biagi, P.Gabrillini, Urbanisti Italiani: Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti, Laterza, Bari, 1992, p.272

35. vedi La formazione degli architetti romani negli anni Sessanta, in “Rassegna di architettura e urbanistica”, 112-113-114/2004

36. L.Quaroni, La torre di Babele, Marsilio, Padova, 1967, p.254

37. A.Riondino, Ludovico Quaroni e la didattica dell'architettura nella Facoltà di Roma tra gli anni '60 e '70, Gangemi, Roma 2012, p.484

38. ibid

39. A.Riondino, Ludovico Quaroni cit., p.95

40. A.Terranova, Ludovico Quaroni : architetture per cinquant' anni, Gangemi, Roma, 1985, p.185

**Casabella
schede**

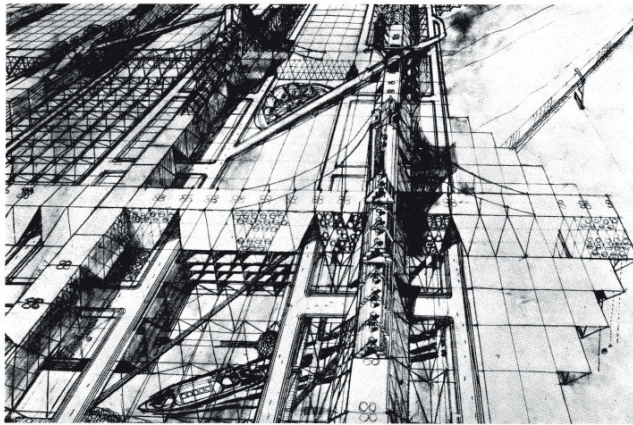
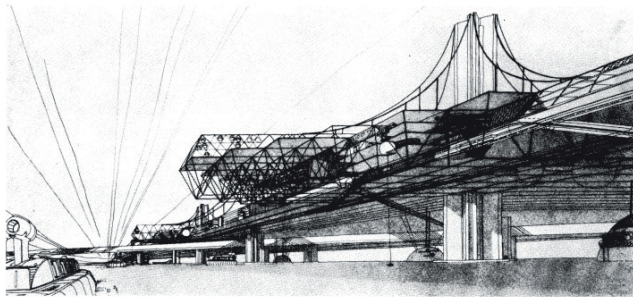
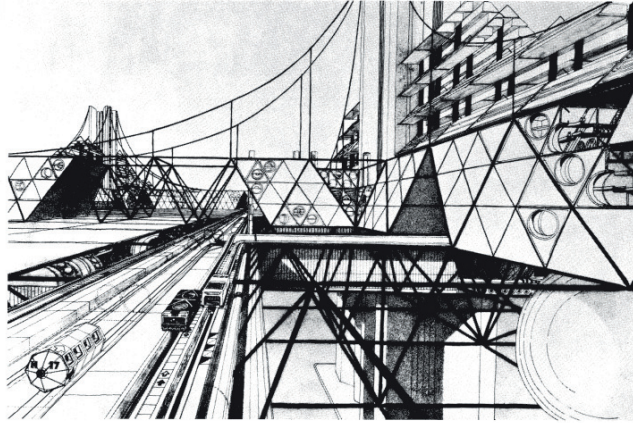
039

Università di Roma, facoltà di architettura
Anno accademico 1968-1969
Progetto per una megastruttura sul mare
Roberto Licenziato Monti



Le dimensioni della sezione trasversale dello «stivale», dalla costa tirrenica a quella adriatica, sembrano insufficienti all'estensore di questo progetto universitario e problemi troppo ristretti quelli dell'urbanistica regionale applicata alla terraferma. La penisola invece va ampliata con coraggio in vista dei futuri incrementi demografici, spostando l'orizzonte del mare e facendolo arretrare con l'uso di strutture tubolari, saldamente ancorate ai fondali, collegate da piastre, percorse da linee di mobilità, sottopassate da petroliere e transatlantici.

Il mare poi è una fonte inesauribile di energia e di ricchezze, tutte disponibili a nuove forme di sfruttamento.



Licenziato Monti,
Roberto "Casabella", 344, Gennaio
1970, (Scheda
039, fuori testo)

1.3.2 Il Caimano

Il Caimano, nelle parole di Ludovico Quaroni, corrisponde ad una “città lineare lungo la valle del Tevere, con le residenze sparse a gruppi sui colli intorno e il Centro Direzionale e le Industrie collocati sul fondovalle”⁴¹. Tale centro direzionale viene concepito, nelle parole di Quaroni, come “un unico edificio continuo, sulle orme prospettiche delle Carceri piranesiane”, un complesso “immaginato d’un centinaio di metri, variabile, in larghezza e di qualche chilometro di lunghezza, senza soluzioni di continuità...”

Tralasciando il centro direzionale suddetto, la città lineare rappresenta uno dei momenti di passaggio caratterizzanti quel “salto culturale” avvenuto nella Facoltà di Roma tra il 1961 e il 1964, la quale era ormai “dirottata verso i temi cari alla cultura territorialista”⁴², portati avanti da Tafuri e dall’AUA, di cui lo stesso Tafuri ha preso parte per un certo periodo, segnando un importante spostamento didattico, nonché culturale: dal “tema architettonico” a quello della “città urbano-territoriale”.

Il disegno del Caimano, tema scelto per il Corso di Composizione di Valle Giulia nel 1966-67, è stato più volte citato da alcuni allievi di Quaroni, i quali né hanno restituito alcune caratteristiche fondamentali.

Il Caimano, nelle parole di Lucio Valerio Barbera, si dilatava fino a toccare sia la città di Firenze che quella di Napoli. Infatti, inizialmente, Il Caimano si componeva di due “caimani”: uno sull’asse Roma-Napoli e l’altro su Roma-Firenze⁴³.

Dei due, rimase solo l’asse Roma-Firenze, disegno a colori sviluppato da un gruppo di ragazzi guidati da Antonio Quistelli, il quale dichiara che molti disegni di sua mano sono entrati a far parte dell’archivio Quaroni⁴⁴, fornendo un primo indizio utile al ritrovamento del disegno disperso.

Il Caimano, pur corrispondendo “all’apoteosi finale” e dichiarando in tal modo tramontata “l’utopia della grande dimensione”⁴⁵, ri-emerge in “tutta la sua estensione” all’interno una tesi di laurea del 1969.

Redatta nel 1969 dallo studente Roberto Licenziato Monti, la tesi è intitolata “Progetto per una megastruttura sul mare”, lavoro nel quale la progettazione dello spazio si dilata ulteriormente, “spostando l’orizzonte del mare e facendolo arretrare con l’uso di strutture tubolari, saldamente ancorate ai fondali, collegate da piastre, percorse da linee di mobilità, sottopassate da petroliere e transatlantici”, considerando il mare “una fonte inesauribile di energia e di ricchezze, tutte disponibili a nuove forme di sfruttamento”⁴⁶.

41. A.Terranova, Ludovico Quaroni : architetture cit., p.143

42. A.Riondino, Ludovico Quaroni cit., p.484

43. ibid

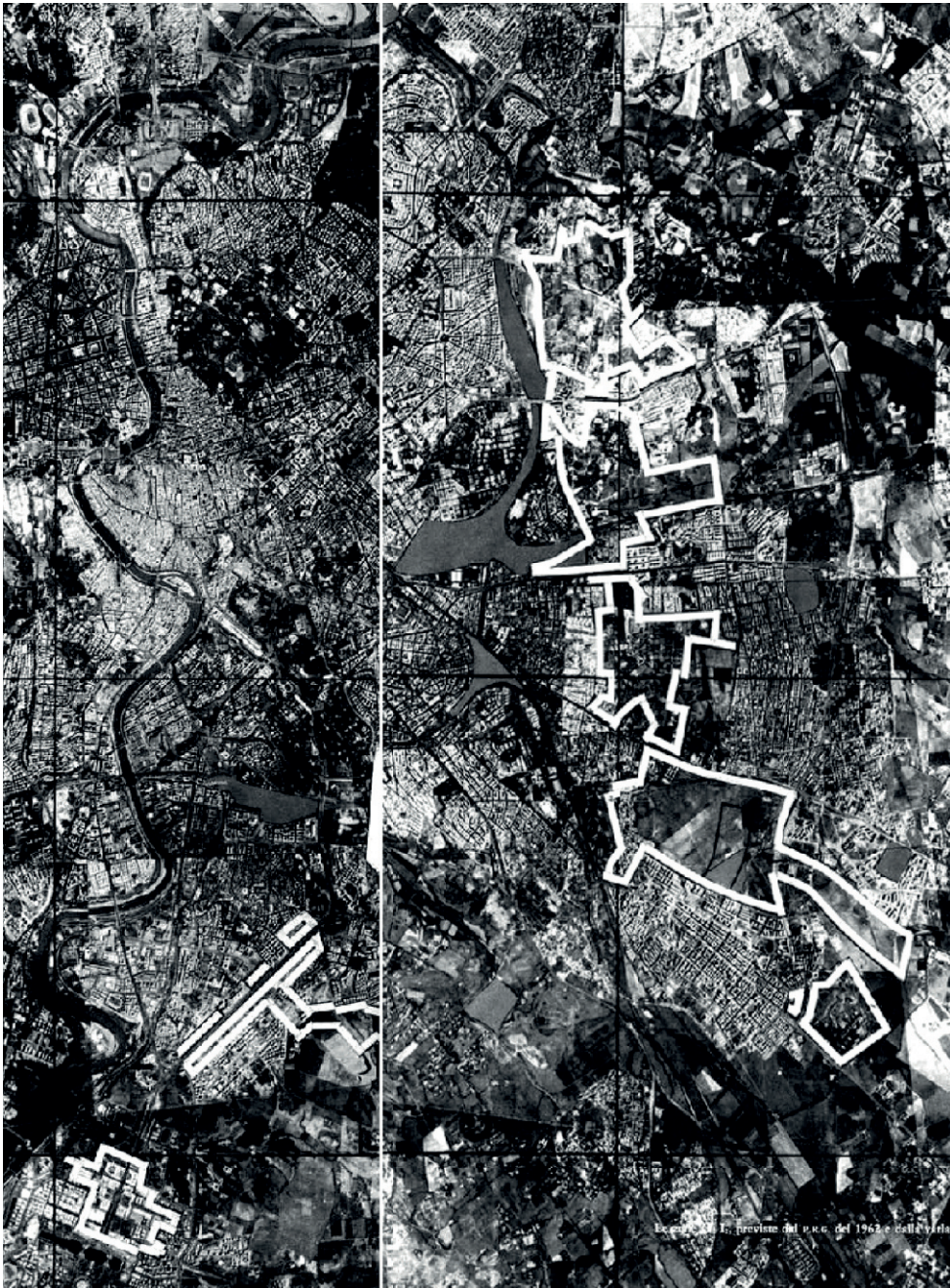
44. L.V.Barbera, La città radicale, Gangemi, Roma 2019, p.63

45. A.Riondino, Ludovico Quaroni cit., p.418 ?

46. “Casabella, 344/1970

1.4 La proposta dello Studio Asse

- 1.4.1 Nascita e intenzioni dello Studio Asse
- 1.4.2 Una metropoli contro Roma
- 1.4.3 Equilibrio urbanistico
- 1.4.4 Il disegno della città moderna
- 1.4.5 Un diverso paesaggio urbano
- 1.4.6 L'Asse Attrezzato come "macchina inutile"



Zone I previste dal PRG del 1962 e della variante del 1967 interessate dall'Asse Attrezzato, in "L'Architettura. Cronache e Storia", 238-9, Agosto-Settembre 1975, p.194-195

1.4.1

Nascita e intenzioni dello Studio Asse

Nel 1967 Mario Fiorentino, Vincenzo e Lucio Passarelli decidono di impostare uno studio “urbanistico-architettonico sul tema della direzionalità orientale”,⁴⁷ il cui carattere promozionale di tale iniziativa, portata avanti da un gruppo di tecnici, sarà enfatizzato sia a metà anni settanta che all’inizio degli anni duemila

Gli studi, sviluppati in un primo momento da Fiorentino e Lucio Passarelli, si ampliano in quanto nel gruppo iniziale verranno coinvolti e associati Riccardo Morandi, Ludovico Quaroni, Bruno Zevi e Vincio Delleani,

Lo Studio Asse, così formato, raccoglie una serie di studi esistenti, incentrati sia sulla città di Roma che sull’intero territorio regionale, proponendo una propria linea di lavoro incentrata schematicamente su due punti:

il primo, costituito sul rapporto tra gli sviluppi direzionali previsti dal PRG, privilegiando l’Asse Attrezzato localizzato ad est della città, e l’assetto pre-esistente dell’intera città di Roma, in particolare del centro storico.⁴⁸

il secondo, in cui il tema indagato consiste nella sviluppo di ipotesi progettuali riguardanti uno specifico settore della periferia orientale di Roma, confrontando “idee alternative planivolumetriche a varia scala, da 1:10.000 a 1:5.000”⁴⁹

Definita la nascita e gli orientamenti tra i quali il lavoro dello Studio Asse si è mosso, Lucio Passarelli dichiarerà, circa trenta anni dopo tale esperienza, che la “singolarità” e “validità” dell’intera operazione è consistita nel carattere promozionale del lavoro, ovvero nel “proporsi cioè agli Enti e Organismi pubblici e privati...quali consulenti e progettisti iniziali, di un lungo iter di pubblici concorsi e incarichi”⁵⁰

47. Roma
1967-1970. Asse
Attrezzato e
Studio Asse.
Storia e attualità,
Fondazione
Bruno Zevi, Roma
2006, p.54
48. *ivi*, p.55
49. *ibid*
50. *ibid*

In che misura risultano convalidati, ovvero modificati, i termini della questione dei Centri Direzionali a Roma, in relazione all'evolversi sia della situazione di fatto del « territorio laziale », sia dei relativi orientamenti programmatici, nel corso degli anni recenti? Per ciò che concerne, anzitutto, l'evolversi della situazione di fatto del territorio regionale, è opinione concorde che essa risulti ben scarsamente mutata. Il fatto più rimarchevole, forse, è la riduzione generale del ritmo di crescita demografica, o per lo meno di quella quota di accrescimento che le statistiche ufficiali del Comune rivelano. È un fatto nuovo. Nessuno prelatro potrebbe interpretarlo come l'auspicato avvio di quel processo di « riequilibrio » (tra Roma e altri centri del Lazio), che potrebbe solamente affermarsi attraverso un sostenuto vigoroso sviluppo del rimanente territorio: il che certamente non è avvenuto, né sembra stia avvenendo.

Una politica di rivitalizzazione dei centri laziali e dei loro territori richiede dunque, oggi come e più di sei o sette anni fa, uno sforzo preciso per la promozione di attività economiche, di servizi, di infrastrutture. L'opzione più immediata riguarda evidentemente il settore delle industrie manifatturiere e di trasformazione per le quali si può contare in una certa elasticità localizzativa, e vi è quindi una certa probabilità di diffusione (a

meno che non intervenga una politica che privilegi con interventi massicci la industrializzazione dell'area romana). Al tempo stesso, oltre alle attività del settore secondario, talune attività direzionali, quelle cioè razionalmente collocabili in sedi diverse da Roma (« la cerchia è essenziale »), possono ancora giocare un ruolo importante « per le città minori » del Lazio. Tuttavia, qualunque possa essere la specie, la qualità delle attività decentrabili, anche il più ottimistico degli esiti non sarebbe altrettanto significativo « per Roma ». È una questione di proporzioni. Per quanto poco possa significare il concetto di « tasso di direzionalità » (come rapporto quantitativo tra sedi, o tra addetti direzionali e popolazione urbana, non si vorrà supporre che centri come Rieti, Frosinone, Viterbo, Latina raggiungano un tasso eguale a quello della Capitale italiana. E quand'anche si arrivasse a questo limite, è da ricordare che la popolazione di questi centri sta, oggi, a quella di Roma grosso modo nel rapporto di 2 : 2 ; 3 ; 4 a 150. Si può dunque contare su talune attività direzionali per vitalizzare gli altri centri del Lazio: non si può contare sugli altri centri del Lazio per decentrare una frazione quantitativamente consistente della direzionalità romana.

Una diversa, suggestiva immagine (ma probabilmente è solo una immagine), è quella

e la onerosità degli sforzi, non sempre e non del tutto giustificati, tesi ed opposti al fenomeno di accrescimento delle massime agglomerazioni mondiali da Londra a Parigi, da Mosca a Calcutta, gli esempi potrebbero moltiplicarsi.

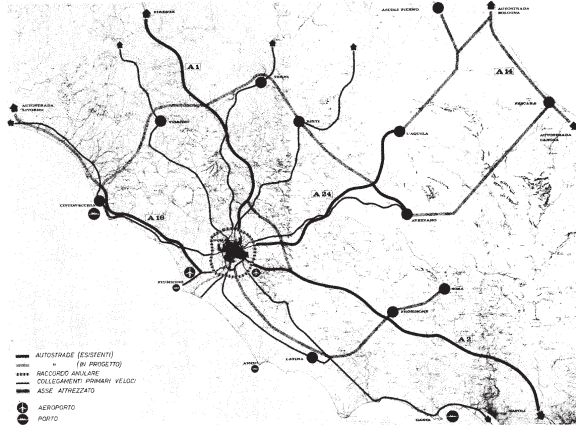
« Abbiamo esaminato il corso dello sviluppo di sette grandi regioni urbane, da un passato alquanto recente sino ad oggi; abbiamo così potuto constatare che, dalla rivoluzione industriale in poi, in ognuno di questi centri metropolitani, quasi senza eccezione, si è verificato un continuo aumento di popolazione sia in assoluto sia in relazione alle nazioni di cui fanno parte. Questo fenomeno si è verificato in paesi grandi e piccoli, ad alta e bassa densità di popolazione, in paesi capitalisti e comunisti, in quelli dominati da laissez-faire ed in quelli legati alla convinzione che la pianificazione possa controllare lo sviluppo. Abbiamo assistito a vari tentativi volti a contenere lo sviluppo dei centri metropolitani, e abbiamo constatato che in nessun caso questi tentativi sono stati coronati da un vero successo » (P. Hall, *Le Città mondiali*).

Assai più frequenti e più confortanti sono invece i successi riportati nell'intento di a) predeterminare il modello geografico-distributivo entro il quale incanalare il processo insediativo di residenze e di attività, e b) organizzare, attraverso un adeguato sistema infrastrutturale, il funzionamento di tale modello, raggiungendo soddisfacenti standard civili insieme ad un alto grado di efficienza funzionale dell'insieme.

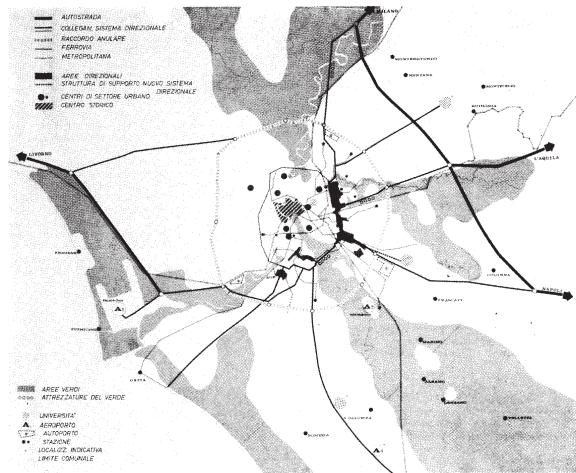
Quanto alle decisioni di convenienza necessarie a giustificare le direttive pubbliche nel difficile e complesso quadro della dislocazione degli sviluppi urbani futuri, è bene ribadire che i criteri di economicità, o meglio di razionalità economica cui esse vanno ricolpite, non possono evidentemente limitarsi ai confronti tra i costi marginali di insediamento residenziale, né a quelli tra i costi per la formazione dei posti di lavoro, e nemmeno ai risparmi imputabili alla cosiddetta piena utilizzazione del patrimonio fisso della collettività: in quanto il parametro della redditività generale (sociale) associata ai vantaggi agglomerativi e a quelli dell'uso intensivo delle infrastrutture a dominare l'intera struttura logica che sorregge le ragioni di essere delle moderne aree metropolitane, ed è a tale parametro (peraltro di difficilissima esplicitazione) che vanno riferiti i necessari bilanci degli oneri e dei vantaggi.

Su diverse basi non sarebbe ragionevole confrontare le rispettive convenienze di un nuovo insediamento (sia residenziale, sia occupazionale) ubicato a Roma, o a Viterbo, o in un centro qualunque del Lazio. È sembrato opportuno soffermarsi brevemente su questo aspetto, al fine di evitare che, in base ad una visione frettolosa e ad una semplicistica banalizzazione dei problemi e delle soluzioni, non si crei l'equivoco pericoloso di investire l'intera area romana con una politica di disincentivazione indifferenziata quanto agli oggetti dell'insediamento, e indiscriminata quanto alle localizzazioni.

Una attenta osservazione degli attuali modi di comportamento delle cosiddette « attiv-



at 1, schema territoriale con riferimenti ai programmi in studio



at 2, le strutture direzionali nell'area romana. Ipotesi 1990

asse attrezzato L'Espresso 241

“L'Architettura. Cronache e storia”, 238-9/, Agosto-Settembre 1975, p.241

1.4.2

Una metropoli contro Roma

Il lavoro dello Studio Asse, pur concludendosi con una proposta di tipo formale, si inserisce in un periodo in cui sia Roma che l'intero territorio regionale sono oggetti di studio.

Il gruppo di studiosi accetta tali analisi, riconoscendo la necessità di fare un passo avanti rispetto a queste e proponendo un "piano organico per la ristrutturazione totale dell'agricoltura"⁵¹.

Tale piano, nelle intenzioni degli autori, dovrebbe essere "innervato da un rinnovato sistema urbano", alleggerendo la pressione su Roma fino ad annullarla del tutto, in modo tale da concentrarsi sul "restauro e riabilitazione di tutti i centri abitati esistenti" e prevedendo la costruzione di "centri interamente nuovi", collocati in posizione baricentrica rispetto agli insediamenti già esistenti.

In questo modo, Roma assumerebbe il ruolo di polo-principale della città-territorio romana, nella quale un "piano aperto" guiderà i nuovi interventi, collocati nella "scacchiera dei molti, moltissimo poli grandi, medi e piccoli", costituendo "strutture chiuse" estensibili fino ad una certa grandezza.⁵²

In altri termini, il territorio regionale viene concettualizzato come un sistema in cui gli insediamenti potranno continuare a crescere, ma allo stesso tempo non potranno svilupparsi oltre un certo limite. In questo modo, il risultato consisterebbe in una "struttura, sia pure diluita, frantumata sul territorio, di una metropoli anche contro Roma", in quanto un "adeguamento integrale e moderna del capoluogo" comporterebbe un eccessivo costo "sociale e finanziario"⁵³.

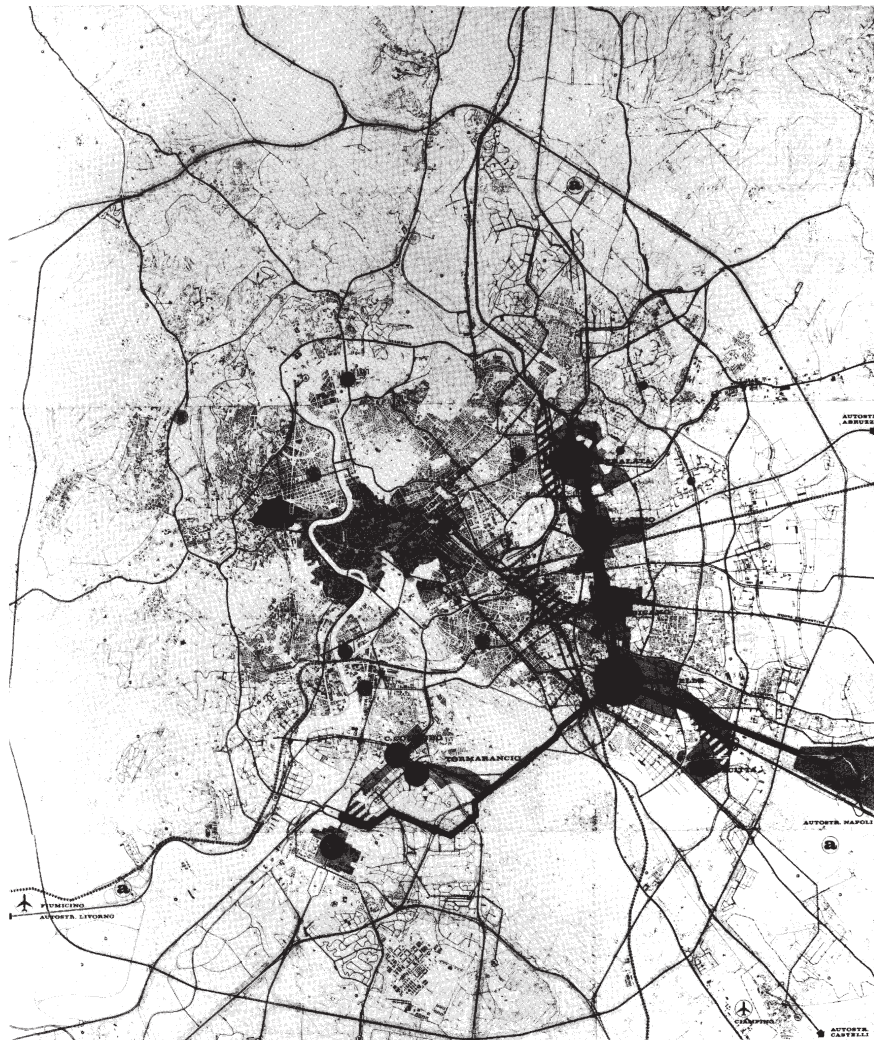
In questa metropoli così pre-figurata, l'agricoltura e i "comuni agricoli" localizzati nel territorio regionale non saranno più elementi di secondo rango, ma dovranno formare con le città più grandi "un sistema da risultare imperfetto qualora uno degli elementi costituenti, grande o piccolo non importa, venga meno al suo ruolo, come un ingranaggio in una macchina"⁵⁴.

51. L. Quaroni, Il cuore della città, in "L'Architettura. Cronache e storia", 238-9/1975, p.201

52. *ivi*, p.202

53. *ibid*

54. *ibid*



PP' 1, il sistema direzionale urbano, ipotesi 1990

- viabilità di supporto del nuovo sistema direzionale
- - - - - viabilità primaria
- ferrovia
- metropolitana

- stazione ferroviaria
- stazione metropolitana di scambio
- ▼ eliporto
- ▲ autoporto
- ⊙ parcheggio di scambio

- area di interesse direzionale (Centro storico, I, II)
- centri direzionali di settore urbano
- compressori direzionali
- proposte d'integrazione nel sistema direzionale di aree in variante di P.R.G.

asse attrezzato L'2 XXI 271

Florentino, Mario,
 "L'Architettura.
 Cronache e
 storia", 238-9/
 Agosto-Settembre
 1975, p.271

1.4.3

Equilibrio urbanistico

Mario Fiorentino, rapportando lo stato di fatto della città di Roma alle indicazioni fornite all'interno del PRG, individua un "problema essenziale di equilibrio urbanistico"⁵⁵ tra "strutture direzionali primarie, dotate di infrastrutture complesse", ovvero quelle funzioni che si caratterizzano per la loro unicità, e quelle "secondarie", caratterizzate da contenuti ripetibili e per questo localizzabili a livello di settore urbano

Oltre ad una prima individuazione di massima delle strutture di carattere direzionale "solidificate per crescita spontanea", localizzate in sette settori urbani all'interno dell'intera città di Roma, Fiorentino espone i livelli secondo i quali il nuovo sistema direzionale romano sarà strutturato, riprendendo la distinzione tra le strutture direzionali primarie e quelle secondarie

Tutti gli organismi ritenuti caratterizzati dalla loro "unicità" saranno inseriti in una struttura creata appositamente per tale scopo, inserita in specifiche aree "adatte e attrezzate come quelle dell'A.A."⁵⁶.

In questo modo, a tali "poli" definiti come "l'ossatura primaria direzionale della città", si agganceranno una serie di strutture secondarie, formando un "tessuto con una articolazione più complessa dei contenuti sia funzionali che formali dell'intero sistema"⁵⁷.

Ad un differente livello si collocano i centri direzionali di settore urbano, ovvero quei quelle funzioni ripetibili citate precedentemente, i quali potranno assicurare "moti pendolari minori che con le previsioni di una concentrazione unica".

Il risultato finale di una tale organizzazione consisterebbe nella "formulazione di un sistema articolato policentrico (Centro Storico, Centri Secondari di settore urbano, sistema direzionale dell'A.A.) più equilibrato", attuando quel "discorso di recupero dell'insieme"⁵⁸, incentrato su un ridisegno che coinvolga sia la città storica che il nuovo sistema direzionale.

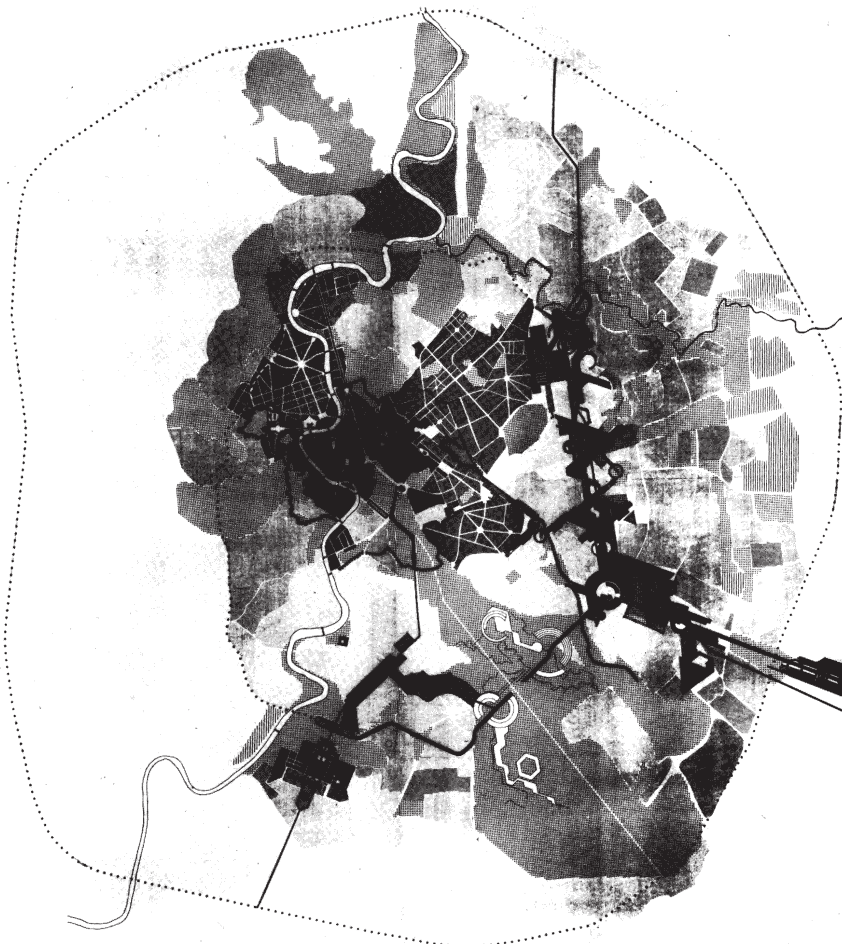
55. M.Fiorentino, Il Piano-Programma in "L'Architettura. Cronache e storia", 238-9/1975, p.278

56. ibid

57. ibid

58. ibid

- centro storico
- sistema formale primario delle zone direzionali dove risulterà percepibile il disegno generale con emergenze architettoniche rilevanti
- tessuto della città dove è percepibile un chiaro disegno generale con emergenze architettoniche non rilevanti (es. Q. Vittorie)
- sistema formale secondario delle zone direzionali dove risulterà percepibile il disegno generale con caratteri architettonici di minore rilievo
- espansioni in corso o future di cui sarà possibile il controllo formale interno, senza possibilità di indicazioni di scelte formali a grande scala (es. zona 167)
- zone di completamento secondo i piani particolareggiati del '33; gli interventi formali sono possibili solo a scala di singole architetture
- asse attrezzato per lo sport
- attrezzature di servizi pubblici
- zone industriali
- cinta delle mura
- acquedotto
- sistemazioni artificiali con acque



PP¹¹ 204, planimetria schematica delle strutture formali della città

asse attrezzato **L'a XXI 293**

Fiorentino, Mario,
 "L'Architettura.
 Cronache e
 storia", 238-9/
 Agosto-Settembre
 1975, p.283

1.4.4

Il disegno della città moderna

L'immagine della città del passato appare agli occhi di Fiorentino come "un tutto unico", restituito in una composizione equilibrata di "spazio, forma, colori, luci e ombre"⁵⁹.

Il tema della composizione diventa problema, continuando con quanto affermato da Fiorentino, per la città moderna, a cui dare soluzione ricorrendo al disegno della struttura urbana di grande scala, in cui sarà possibile una identificazione dell'ambiente e delle sue componenti, oltre all'individuazione in tale disegno di "fatti formali e funzionali significanti."⁶⁰

Riconosciuta la Roma moderna come "sommatoria disarticolata di frammenti urbani", Fiorentino afferma che il problema della città moderna è aggravato dal fattore tempo, in quanto è richiesto di costruire una struttura complessa, "ricchissima di possibilità figurative distinte", in un "processo temporale estremamente ravvicinato".⁶¹

Rappartarsi con la città moderna porta nuovamente l'attenzione Sui modi necessari per raggiungere un'elevata qualità formale, pensando al rapporto tra la massima "libertà" e la necessaria istituzione di "controlli", ai fini di assicurare "l'unità dell'operazione"

Tale unità non è perseguibile nè attraverso il piano planovolumetrico, nè tantomeno utilizzando strumenti già esistenti come il piano quadro, piano particolareggiato, ecc, motivo per il quale lo Studio Asse propone il Piano-Programma, un "piano programmatico", alla cui base sono poste un insieme di scelte di "carattere funzionale e figurativo".⁶²

Tale strumento si rapporta alla progettazione di ampie porzioni di città attraverso un "insieme di indicazioni rigide o flessibili", grazie alle quali realizzare "un sistema di progettazione aperto a successivi apporti".⁶³

La zonizzazione formale rappresenta il primo passo verso la definizione della progettazione suddetta

Tralasciando il funzionamento di tale zonizzazione, basato su scale differenti e sul relativo sistema di vincoli e gradi di rigidità che la compongono, i progettisti mirano ad "individuare una scala particolare nella progettazione (scala grande) ", nella quale è possibile "fare scelte che assicurino un margine sufficiente di intervento interpretativo esterno e contemporaneamente la coerenza e la qualità formale al sistema stesso!

Il risultato che ne verrà fuori sarà "un'organizzazione spaziale generale non chiusa in se stessa, capace di accogliere "indicazioni possibili" ma non "infinite alternative"⁶⁴

59. M.Fiorentino, Il Piano-Programma cit., p.270

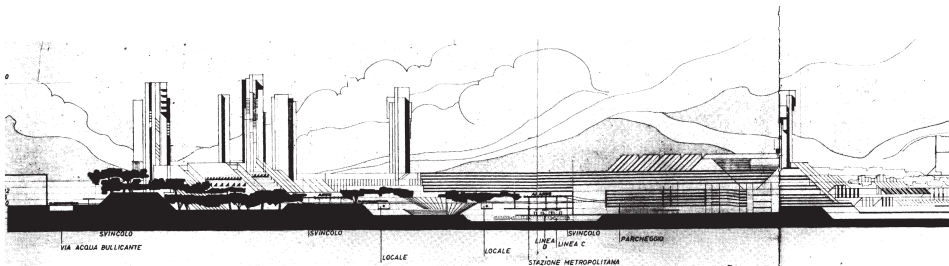
60. ibid

61. ibid

62. ivi, p.272

63. ibid

64. ivi, p.282



PP1 110, studio di una sezione trasversale

Il paesaggio urbano è andato assumendo la forma di un massiccio aggregato di « case » dove l'unica occasione caratterizzante scaturisce dalla semplice contrapposizione, il più delle volte con indici di sfruttamento massicci, della differenziata tipologia edilizia.

Il piano programma tende ad individuare in prima approssimazione alcuni aspetti particolari dello sviluppo della città di Roma, la cui popolazione si sta rapidamente avvicinando verso i tre milioni di abitanti e dove il processo di urbanizzazione ha assunto in questi ultimi 15 anni aspetti particolari e dimensioni rilevanti.

In effetti lo studio è soprattutto un lungo ragionamento riflessivo sulle prospettive poste dal nuovo Piano Regolatore Generale, fa leva su alcune indicazioni quantitative, analizza alcuni aspetti esistenti, espone determinate considerazioni sui rapporti tra le nuove strutture e la città.

Entro questi limiti, per l'analisi delle situazioni di fatto (accentramento casuale di strutture direzionali: con forti squilibri determinati dalla struttura dei vari quartieri e per attività terziarie) nell'ambito della città esistente, e l'esame dei suoi rapporti con le alternative di fondo poste dal P.R.G. (Asse Attezzato e nuove zone direzionali nel settore est sud), viene in luce un problema essenziale di equilibrio urbanistico tra le strutture direzionali primarie, dotate di infrastrutture complesse che garantiscono un alto livello di « servizio » (a livello nazionale, regionale, metropolitano e caratteristiche per la loro sostanziale unicità) e quelle secondarie (a livello di settore urbano con contenuti ripetibili). Questo problema di equilibrio non risulta sia stato chiarito a sufficienza in sede di P.R.G. per quanto riguarda la città esistente, mentre è stato avviato, anche se ancora in forma sommaria, nell'ambito dei piani quadro redatti per le zone di nuova espansione del settore est (piani quadro legge 167), ma con finalità essenzialmente funzionali.

La città si è sviluppata secondo la pressione di interessi che hanno impedito di sovrintendere un discorso coerente nell'insieme e nelle singole parti. Poche eccezioni: Valle Giulia - Piazza Risorgimento - Piazza Mazzini e — in tempi più a noi vicini — EUR. Lo studio avvia un discorso di recupero dell'insieme ma, cercando di recuperare « giusti » rapporti di scala in chiave funzionale e di disegno tra la città storica ed il nuovo sistema direzionale, tende attraverso l'operazione dei centri secondari di settore urbano a dare una prima risposta a esigenze di riqualifica di tessuti edilizi mortificanti e squalificati.

L'AN XXI 278 asse attrezzato

H.2. Individuazione di nuove strutture direzionali di settore urbano

Sappiamo come attualmente la distribuzione nell'ambito del territorio urbano delle strutture direzionali e amministrative e quelle necessarie alla distribuzione è caratterizzata da due aspetti tipici. Da una parte si accentra nella zona dei Rioni che coincidono di fatto con il centro storico e per l'altra, nei Quartieri, sovrapponendosi alle strutture di carattere prevalentemente residenziale. Nella planimetria allegata (sw. PP1) abbiamo per semplicità di lettura raggruppati i quartieri in 7 settori urbani con una localizzazione di massima di queste strutture che si sono via via solidificate per crescita spontanea. Se la sovrapposizione di tali strutture nel centro storico ha le note gravi conseguenze, altre non meno gravi anche se qualitativamente diverse, sono quelle nell'ambito dei quartieri esistenti.

Questo problema riguarda sia le attività di carattere pubblico, sia quelle di carattere privato. Una tale situazione ha ripercussioni non solo a livello urbanistico, ma anche riflessi di tipo funzionale, sull'efficienza delle singole strutture edilizie arcaiche e frammentarie che difficilmente possono trovare soluzioni tecniche efficienti nell'attuale tessuto urbano.

In questo gruppo rientrano anche le sedi per le attività professionali che sfuggono oggi ad un'analisi quantitativa per mancanza di dati statistici, ma che in una città come Roma hanno peso rilevante. Anche questo settore sta passando da un'organizzazione funzionale di tipo artigianale e personale a schemi organizzativi più complessi e ha necessità di contenitori adeguati.

Sempre più difficile sarà infine l'inserimento delle strutture della distribuzione con operazioni di adattamento, come oggi avviene, nelle strutture edilizie di tipo residenziale.

A questi fenomeni di funzionalità interna si aggiunge oggi pesantemente il problema del parcheggio per gli addetti e per gli utenti, di difficile soluzione nell'ambito della città attuale.

I piani regolatori del passato hanno, come sappiamo, completamente ignorato il problema, sia a livello di settore urbano, sia a livello di P.R. Il nuovo P.R.G. propone una alternativa convincente di tipo strategico a livello metropolitano, ma riteniamo abbia scarsamente valutato il problema a livello di settore urbano.

H.3. Articolazione generale del sistema direzionale metropolitano e urbano

H.3.1 Il Centro Storico
Esso dovrebbe mantenere le caratteristiche e le destinazioni d'uso già delineate in sede di relazione generale e nelle norme di attuazione del P.R.G.

H.3.2 I centri direzionali a livello urbano-regionale nazionale
Nel sistema direzionale incentrato sull'A.A. caratteristico per l'alta efficienza delle infrastrutture che garantiscono un alto livello di accessibilità e servizi particolari connessi, dovrebbero trovare la loro sede tutte quelle funzioni a livello pubblico e privato a carattere nazionale che si caratterizzano per la loro unicità, e quelle che esigono livelli di servizio particolari non soddisficibili altro che in un sistema quale l'A.A.

[...]
In sostanza attraverso questa prima sommaria e semplificata la « promotion » dovrebbe essere centrata su tutti quegli organismi che si caratterizzano per la loro « unicità » e che soprattutto richiedono un alto livello di « servizi », livello che non può essere assicurato altro che da una struttura creata ex-novo in aree particolarmente adatte e attrezzate come quelle dell'A.A.

È chiaro che intorno a questi poli di sviluppo fondamentali, che possiamo definire l'ossatura primaria direzionale della città, si svilupperà tutta una serie di strutture secondarie complementari o di servizio che ne completerà il tessuto con una articolazione più complessa dei contenuti sia funzionali che formali dell'intero sistema.

H.3.3 I centri direzionali di settore urbano
Vi dovrebbero trovare la loro sede tutte quelle funzioni sia a livello pubblico che privato che si caratterizzano per la loro « ripetibilità » e che per molti aspetti possano riflettere interessi prevalentemente di settore urbano: e che quindi richiedano livelli di « servizi » ancora reperibili nell'ambito di aree più fortemente urbanizzate.

[...]
È chiaro che un certo numero di esse troveranno posto anche nelle zone direzionali, primarie, ma la loro possibile e necessaria collocazione in centri di settore urbano assicurerà moti pendolari minori che con le previsioni di una concentrazione unica. Infine per la loro dimensione complessiva relativamente più modesta consentono un controllo più preciso a tutti i livelli. Quanto al dimensionamento, esso non va a nostro avviso identificato in una astratta dimensione volumetrica ma riferito in primo luogo alla accessibilità e capacità delle varie aree proposte in relazione alle zone di influenza.

Rapporti con il sistema delle comandi di vario tipo che il P.R.G. prevede, e mentari essenziali possibilità di par Si verrebbero così ad inserire nel te tà una serie di poli direzionali part una valutazione approssimativa rap ca 1/10 delle cubature ipotizzate li trezzato del piano 1962.

È chiaro che, oltre che per ragioni non immediata disponibilità), tali essere programmate in tempi di rea tamente collegati a quelli dell'Asse. Riteniamo utile rilevare che tutte l come di possibile utilizzazione per nali di settore urbano sono poste in ticolare rispetto al tessuto urba quindi particolarmente adatte a poli qualificanti dello stesso. Tutte sono strettamente connesse rio attrezzato o veloce di P.R.G. e z tropolitana progettata e tutte di blica (Demanio o Enti pubblici).

NUOVI CENTRI DIREZIONALI DI SETTORE URBANO PREVISTI NELL'AMBITO DELLA ZONA M

Superficie	mq.	Prop.	m zi or il
1 V.le delle Millirie	120.000	Pubbl.	
2 V.le XXI Aprile			
Comando Gen.			
G. di Finanza	52.000	Pubbl.	
3 P.zza Zama	56.000	Pubbl.	
4 V.le Ostiense			
Merati Generali	103.000	Pubbl.	
5 Zona Terraccio			
Mattarone		Pubbl.	ipoc stad
6 Stazione Termini			
			Privata in c
7 Zona Nord - Flaminio			Pubbl.

Questa serie di operazioni a livello bano se da un lato consentirebbe cuni problemi funzionali e di recq delle aree di gravitazione, potrel tare un'occasione non di poco con ficare vasti settori del tessuto ur non solo funzionalmente come si c vando l'occasione per interventi in settorialmente limitati sul piano fo nuovi punti-forza per la riqualific del settore urbano stesso.

In questa duplice prospettiva son duate le nuove aree destinate nel i generali, servizi che vanno ovviam

“L'Architettura. Cronache e storia”, 238-9/, Agosto-Settembre 1975, p.278

1.4.5

Un diverso paesaggio urbano

Come in presenza di una “comune strada centrale di città”⁶⁵, anche nella periferia est di Roma, secondo quanto immaginato dallo Studio Asse, dovrebbe ritrovarsi quel ritmo tra diversi tipi di funzioni e attrezzature, in cui l’integrazione fra le attività dovrebbe raggiungere livelli massimi, “come in un bazar d’oriente”⁶⁶

La proposta progettuale dello studio Asse, rispettando quanto imposto dal piano regolatore, pre-figura per la periferia orientale romana un insieme di “strutture edilizie complesse, a destinazioni d’uso sovrapposte”.

Tali strutture si posizionano all’interno di una lunga piastra, infrastrutturata e infrastrutturante l’intera periferia orientale, dotata di un sistema composto da due direzioni, ognuna a 6 corsie posizionate ad un interasse di circa 200 m. l’una dall’altra

Su tale sistema sarà possibile “l’innesto di strutture portanti per edifici sovrastanti rendendo più agevoli le connessioni a livelli di architettura”, oltre che la realizzazione di “sistemi” di architettura tra i due nastri.⁶⁷

Nelle intenzioni dello Studio Asse anche il sistema della viabilità viene ad assumere il rango di architettura e, come tale, progettata nelle sue diverse dimensioni.

Il sistema degli svincoli è immaginato dai progettisti come elemento dotato di grandi dimensioni, facilmente riconoscibile grazie alla sua struttura pensile, prevedendo inoltre la possibilità di costruire al suo interno, elevando questo sistema a “nodi di distribuzione punti e richiami di attenzione visiva per gli utenti del sistema.”⁶⁸

Un ulteriore elemento di composizione urbana è costituito dalle stazioni metropolitane che, inserite nella proposta di una nuova rete metropolitana per l’intera città, sono riconosciute come punti di riferimento visivo-psicologico di inizio fine o svolgimento di un percorso.⁶⁹

Il risultato della composizione urbana suddetta è un paesaggio urbano complesso e articolato composto da “punti e fuochi di massima concentrazione funzionale e formale ricchi di significati” ai quali si alternano “punti di calma e di caduta figurativa ed emotiva”.⁷⁰

65. L.Quaroni, Il cuore della città cit., p.204

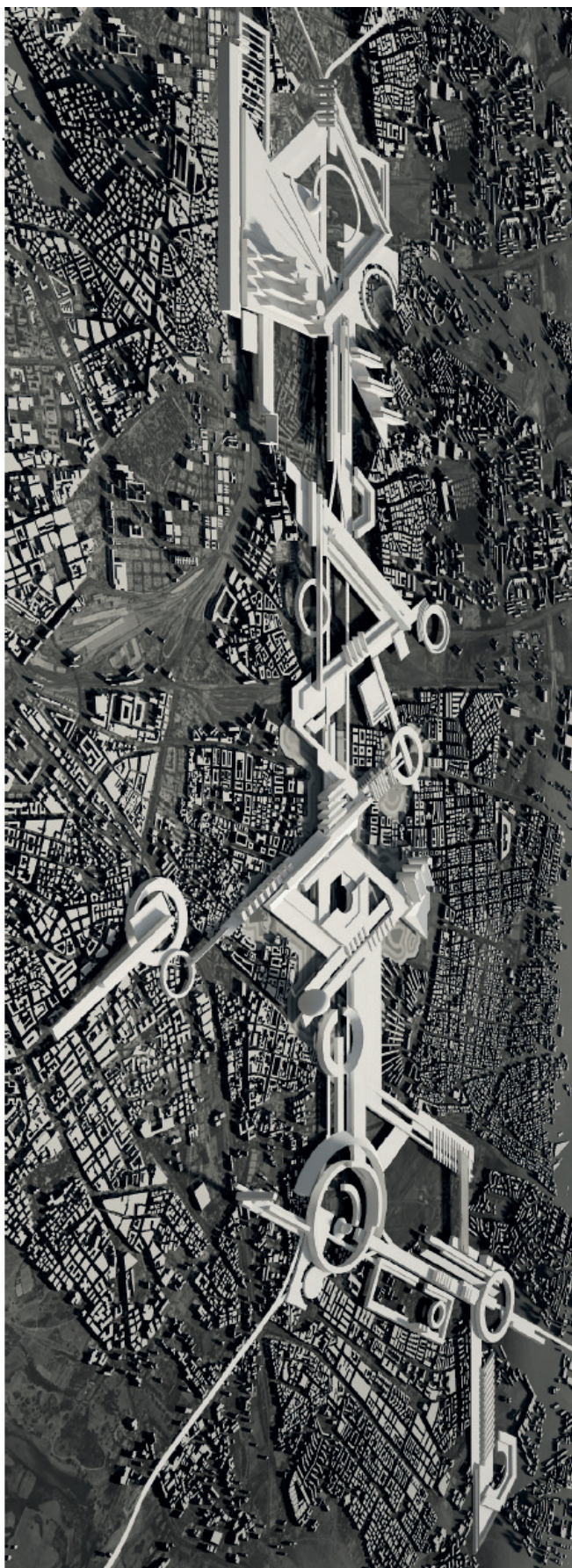
66. ibid

67. M.Fiorentino, Il Piano-Programma cit., p.284

68. ibid

69. ibid

70. Ivi, p.282



Auriemma E., La rappresentazione delle città di fondazione in Italia dall'INA Casa a VEMA, tesi di dottorato, Facoltà di Architettura di Pescara, 2008

1.4.5

L'asse attrezzato come "macchina inutile"

Manfredo Tafuri in *Storia dell'Architettura Italiana 1946-1985*, commenta l'asse attrezzato descrivendolo come una «macchina inutile», risultato "dell'eccesso del gioco perverso che era stato impostato in aule universitarie ansiose di nuova purezza"⁷¹

La metafora della "macchina inutile" è già stata utilizzata dallo storico romano per descrivere il progetto presentato da Paolo Angeletti e Marcello Pazzaglini in occasione del Concorso per l'ampliamento della Camera dei deputati, svoltosi nel 1967. In tale progetto, Tafuri rileva "il gioco dei blocchi edilizi deformati e violentati nella loro geometricità, e ricollegati da una disarticolata trama di percorsi" individuando una forte somiglianza tra lo "smaliziato oggetto formale" sopra descritto e le "macchine inutili di un Marcel Duchamp o di un Francis Picabia"⁷²

Tafuri utilizza nuovamente la metafora delle "macchine inutili" nel 1973 per descrivere l'Iconographia Campi Partii di Giovanni Battista Piranesi. In tale disegno di Piranesi, "si assiste ad una rappresentazione epica della battaglia ingaggiata dall'architettura contro se stessa", in cui la tipologia assunta come "istanza di ordinamento superiore" tende ad essere distrutta dalla "configurazione dei singoli tipi"⁷³.

Tafuri continua la sua analisi affermando che "l'invenzione formale sembra enunciare il proprio primato, ma l'ossessivo reiterarsi delle invenzioni riduce l'intero organismo urbano ad una sorta di gigantesca "macchina inutile"⁷⁴.

Questo uso ossessivo di invenzioni formali è sembrato presentare una certa assonanza con quanto dichiarato da Quaroni in una sua autocritica riguardante la progettazione dell'asse attrezzato, definendo il risultato venuto fuori dall'esperienza dello Studio Asse come un "cocktail di forme geometriche non sufficientemente frullate"⁷⁵

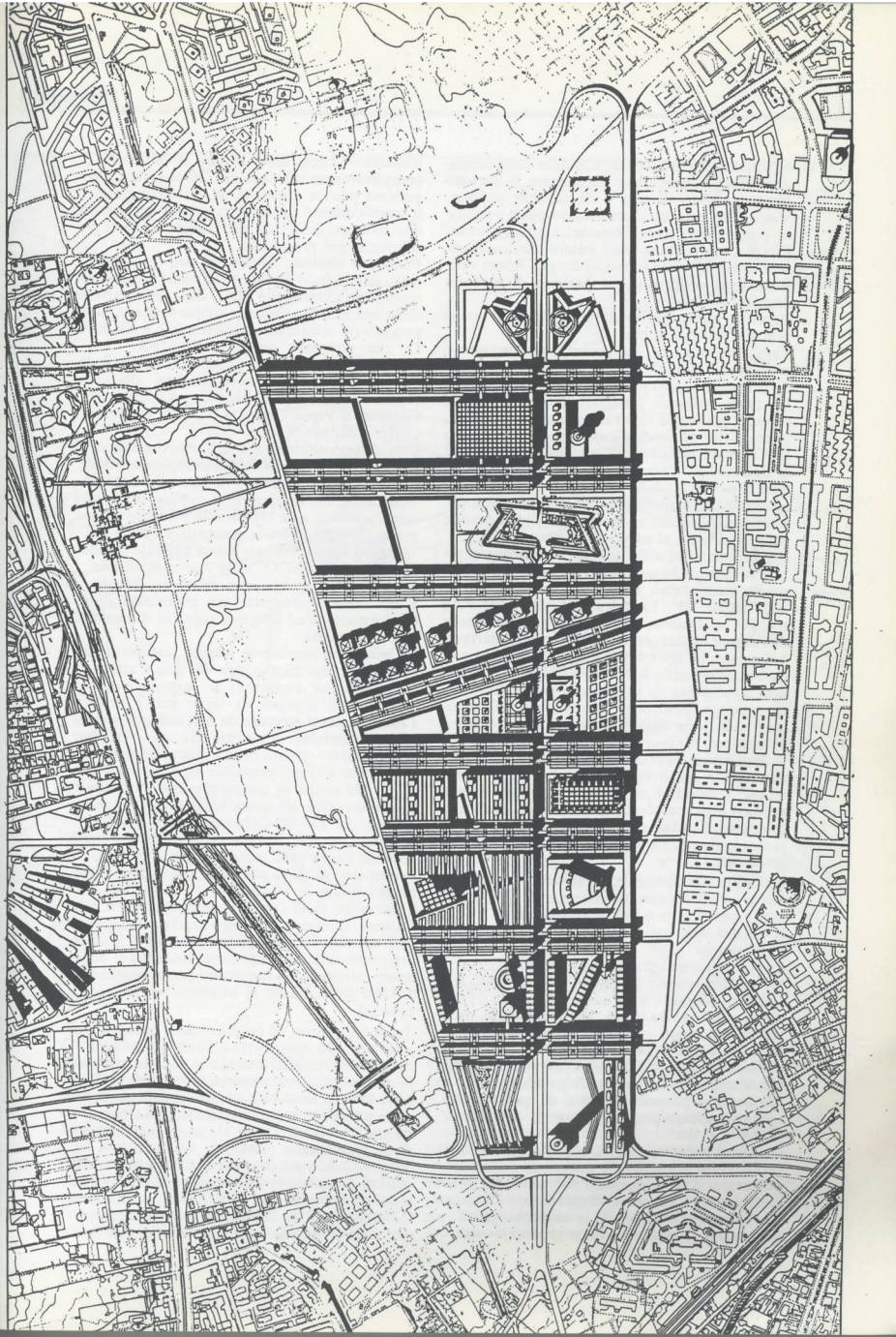
71. Tafuri M., *Storia dell'Architettura*, cit. p.107

72. Tafuri M., *Il concorso per i nuovi uffici della Camera dei deputati: un bilancio dell'architettura italiana*, Cunicle, Roma 1968, p.48

73. Tafuri M., *Progetto e Utopia: architettura e sviluppo capitalistico*, Laterza, Bari 1973, p.18

74. *ibid*

75. Fiorentino M., *La Casa: progetti 1946-1981*, Kappa, Roma 1985, p.11



Quilici V., Lo SDO
e la capitale , in
“Dossier di urbanistica e cultura del
territorio”
n.15/1991, p.15

PARTE 2

GLI ANNI 70 E 80: RISTRUTTURAZIONI A CATENA

Manfredo Tafuri, dopo aver rilevato “una diffusa insoddisfazione per gli strumenti tradizionali di controllo e formalizzazione dell’ambiente”, individua nella soluzione del piano regolatore di Roma, costituita dall’idea dell’asse attrezzato, “una nuova scala di progettazione”⁷⁶.

L’asse attrezzato, quindi, è descritto come “invenzione di un sistema, destinato a fungere da detonatore per ristrutturazioni a catena”⁷⁷.

Tralasciando il fatto che Tafuri contrapponga “in qualche modo” l’idea dell’Asse Attrezzato allo schema del piano intercomunale milanese, l’attenzione ricade sul mancato elenco da parte dello storico romano di tali ristrutturazioni.

La seconda parte del presente lavoro parte da tale omissione, osservando come l’idea dell’Asse Attrezzato contenuta nel PRG 62, assieme alla prefigurazione prodotta dallo Studio Asse, hanno rappresentato degli esempi per ulteriori esperienze riguardanti la progettazione della periferia orientale di Roma.

76. Dal Co F., Tafuri M., *Architettura Contemporanea*, Electa, Milano 1988, p. 352

77. Ibid

2.1

Proposta architettonica per Roma est

2.1.1 Il ruolo dell'abitazione nella costruzione della periferia

2.1.1

Il ruolo dell'abitazione nella costruzione della periferia

Nel settembre del 1973, alla Mostra Internazionale di Architettura della XV Triennale di Milano, Carlo Aymonino presenta la Proposta architettonica Roma Est, lavoro svolto assieme a Costantino Dardi e Raffaele Panella.⁷⁸

Il contenuto specifico della proposta viene enunciato fin dalle prime righe: usare l'architettura come "tecnica per misurare e costruire la realtà" in cui l'abitazione, elemento cardine del lavoro, "svolga un ruolo organizzativo di sistema integrato".⁷⁹

Dopo aver rilevato e criticato la condizione della "periferia" di Roma est, i progettisti specificano la funzione affidata all'abitazione, definita come "insieme di relazioni logiche tra residenza, attrezzature, servizi e fonti produttive", assumendo quindi "un ruolo determinante nella definizione della struttura urbana".⁸⁰

Un secondo problema a cui la proposta per Roma est tenta di dare una risposta riguarda il traffico: il rifiuto dello zoning e il disegno di città fatto di parti, dotate di una propria "identità architettonica", costituiscono le mosse per "attrezzare" la periferia orientale che, costituita in questo modo come "parte compiuta della struttura urbana", permetterà la completa abolizione del traffico nella zona archeologica, "ripristinandone la sua sostanziale unità".⁸¹

Il meccanismo operativo alla base degli intenti suddetti è costituito dall'uso dei "modelli";⁸² i quali vengono scelti in base alla loro capacità di risolvere i "problemi di progettazione di una parte o di un pezzo di città", divenendo dei veri e propri "progetti guida" per chi in futuro si confronterà con quella porzione di territorio.

Ma l'uso di tali modelli comporta anche una loro conseguente deformazione, prodotto dall'adattamento del modello stesso al sito specifico in cui dovrà inserirsi, ovvero all'interno di un "settore urbano", grazie al quale non continuare a "preordinare uno sviluppo ulteriore della città", operazione svolta secondo gli autori dal sistema dell'asse attrezzato, ma occupandosi di "dar forma a quel settore specifico".⁸³

78. C. Aymonino, C. Dardi, R. Panella, Roma Est – Proposta Architettonica, in «Controspazio», n.6, Dicembre 1973

79. Ivi, p.45

80. Ibid

81. Ivi, p.46

82. ibid

83. Ivi, p.45

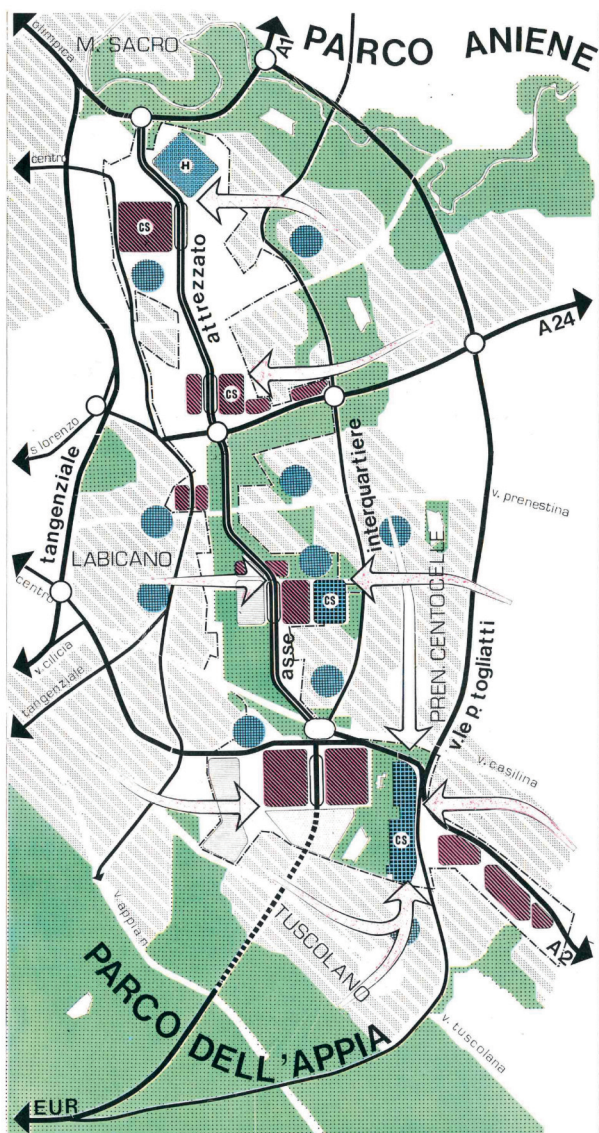
2.2 Il Piano dell'ufficio speciale piano regolatore

2.2.1 Il Piano Quadro del Sistema direzionale orientale

2.2.2 La rete viaria

2.2.3 Le zone di concentrazione

2.2.4 Il modello programmatico



-  Zone di concentrazione delle attività direzionali
-  Centri di servizi pubblici e privati amministrativi assistenziali culturali ricreativi commerciali a livello di settore urbano
-  Zone di concentrazione dei servizi nell'ambito delle zone direzionali
-  Zone interessate da interventi di recupero edilizio ed urbanistico connessi all'attuazione del S.D.O.
-  Quartieri esistenti
-  Aree verdi o previste
-  Zona I, demaniale, destinata alla permanenza delle esistenti attività militari
-  Agglomerazioni di servizi di quartiere esistenti o previsti
-  Poli di attività terziarie esistenti
-  Diretrici di connessione di convergenza e di interesse dei quartieri esistenti con le previste zone di concentrazione delle attività direzionali e di servizio
-  Perimetro delle zone con destinazione « I » di P.R.G.

Fig. 2 - Schema funzionale generale del Sistema Direzionale Orientale. Le indicazioni del P.Q. del S.D.O. non si limitano alle zone direzionali vere e proprie (area interna al perimetro con tratto e punto) ma interessano « l'interland di diretta dipendenza ». Le frecce indicano le direttrici di convergenza — attivate per effetto di una più complessiva operazione di riassetto urbano — verso le indicate zone di concentrazione delle attività direzionali previste, che si caratterizzano come « centri di settore urbano ». Si pone in evidenza il sistema parallelo del verde e dei servizi che accompagna e si affianca al S.D.O. e connette due grandi parchi urbani: « parchi di allaccio » che a loro volta connettono le emergenze ambientali della Campagna romana con i grandi parchi regionali.

Piano Quadro del Sistema Direzionale Orientale in E.Ingrao, USPR Documenti 7.8.9. La direzionalità a Roma. Vol. I, Comune di Roma, Roma 1984, p.184

2.2.1

Il Piano Quadro del Sistema direzionale orientale

Durante gli anni settanta, il tema della direzionalità subisce un forte ridimensionamento,⁸⁴ favorendo in questo modo due diverse istanze, già presenti a partire dal decennio precedente.

La prima è costituita dalle tesi “regionalistiche”, proposte a partire dalla metà degli anni sessanta, le quali sostenevano di non considerare la capitale come l’unico e il più importante polo in cui accentrare ulteriori sviluppi, distribuendo i futuri interventi nell’intero territorio regionale e di fatto rinviando la realizzazione dei centri direzionali, già previsti dal PRG del 62.⁸⁵

La seconda tematica, invece, riguarda la riqualificazione della periferia orientale romana, in cui il fenomeno dell’abusivismo, assieme alla mancanza di servizi e attrezzature, rappresentavano i problemi a cui porre rimedio.⁸⁶

Il Piano Quadro del Sistema Direzionale Orientale si inserisce all’interno delle dinamiche sopra accennate ponendosi come obiettivi sia il recupero del settore orientale che il soddisfacimento della domanda di direzionalità caratterizzante la città di Roma.

Se il primo obiettivo ha portato all’individuazione di una catena di operazioni, costituita dal riassetto della struttura urbana esistente, dall’organizzazione della rete viaria e dal soddisfacimento delle carenze relative ai servizi e al verde, la risposta alla domanda di direzionalità avrebbe consentito, secondo gli autori del piano quadro, un “quadro organico” all’interno del quale inserire i nuovi interventi, grazie ai quali “decongestionare” il centro storico

L’esito del p.Q., strutturato in una serie di elaborati tematici, non consiste nel restituire del territorio orientale di Roma una “immagine cristallizzata” racchiusa in un planivolumetrico, ma si occupa di fornire un “piano di obiettivi specifici localizzati sul territorio, il cui conseguimento è legato, sia all’avvio di una politica di piano, sia alla formazione di iniziativa pubblica e di iniziativa privata la cui formazione dovrà tenere conto delle reali esigenze che si manifestano al momento dell’attuazione”.⁸⁷

In altri termini, il piano quadro fissa i “criteri generali di impianto del SDO”⁸⁸, ai quali i materiali urbani previsti per la realizzazione dello SDO dovranno adattarsi: l’infrastruttura viaria di sostegno allo SDO, l’organizzazione delle zone di concentrazione, lo sviluppo di una griglia di riferimento, la riorganizzazione del sistema viario del settore orientale basato sulle cinque tangenziali e la creazione di un sistema dei servizi e del verde

84. Vedi Raffronto cronologico in “L’Architettura. Cronache e storia”, 238-9/1975, p.201

85. Colasante D., Verso lo SDO *Verso lo S.D.O.: i documenti di base per l’avvio del sistema direzionale orientale, 1985-1991, Comune di Roma, Roma 1992, p. 23

86. Ivi, p.23-28

87. Ingrao E., USPR Documenti 7.8.9. La direzionalità a Roma. Allegato al Quaderno, Comune di Roma, Roma 1984, p.35

88. Ingrao E., USPR Documenti 7.8.9. La direzionalità a Roma. Vol. I, Comune di Roma, Roma 1984, p.193

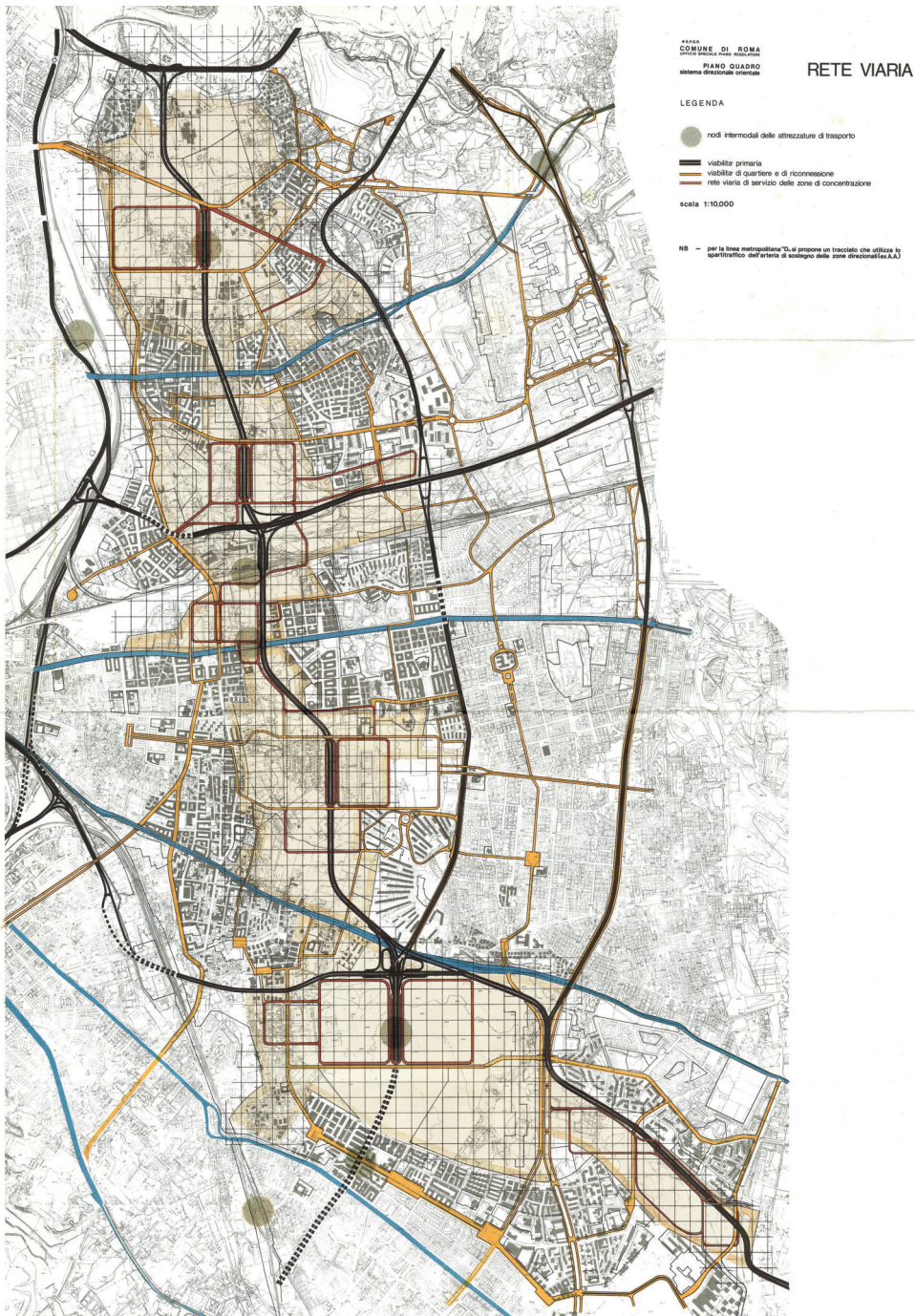


Tavola Rete Viaria
 in E.Ingrao, USPR
 Documenti 7.8.9.
 La direzionalità a
 Roma. Vol.II,
 Comune di Roma,
 Roma 1984

2.2.2

La rete viaria e spina dorsale del sistema

Nella proposta del Piano Quadro, il tema dell'accessibilità, che "condiziona lo stesso decollo e l'affermarsi delle nuove zone residenziali"⁸⁹, è stato oggetto di uno studio, portato avanti dall'Ufficio Speciale Piano Regolatore tra il 1978 e il 1981, il cui risultato ha fornito un sistema di tangenziali orientali, in grado di "assorbire il "gap" di mobilità presente nell'intero sistema urbano" oltre che nel settore orientale di Roma.⁹⁰

Il sistema proposto inizialmente si componeva di quattro tangenziali (la Tangenziale Est, l'infrastruttura viaria di sostegno del S.D.O- ex Asse Attrezzato, l'interquartiere intermedia e Viale Togliatti), ma un successivo studio dimostrò l'insufficienza di tale proposta rispetto agli obiettivi prefissati, proponendo un sistema diverso, composto da sei tangenziali orientali e due occidentali.⁹¹

La tav.5 del Piano Quadro, denominata Rete Viaria, riprende l'impostazione fornita dal primo studio, proponendo il sistema delle quattro tangenziali e facendo coincidere la "rete viaria primaria", collegante i nodi intermodali delle attrezzature di trasporto, con tracciati viari già esistenti, recuperati e integrati da modi che di vario tipo.

Tra le quattro tangenziali, l'infrastruttura viaria di sostegno del SDO, il cui tracciato è simile a quello dell'autostrada urbana previsto nella proposta dello Studio Asse, assume un ruolo particolare, in quanto ritenuta, assieme alla griglia modulare, un "elemento unificante" grazie al quale "ricomporre ad unità l'intero SDO".⁹²

A tale infrastruttura viene aggregata la nuova linea metropolitana D, rendendola in

questo modo non una semplice tangenziale, ma la "spina dorsale"⁹³ dell'intero sistema, nonché "elemento qualificante dell'intero SDO"

Tale asse viario, oltre a sviluppare al suo interno una mobilità diversa da quella della gomma, riconnette le penetrazioni delle tre autostrade convergenti su Roma, fungendo da arteria Tangenziale nord-sud, in quanto collegante i nuovi quartieri realizzati nel settore nord-orientale della città con il polo dell'Eur e con il complesso di quartieri realizzati nel settore sud-orientale della città

89. Ingrao E., USPR Documenti 7.8.9. La direzionalità a Roma. Vol. I cit., p.116

90. ibid

91. Ivi, p.116-125

92. Ingrao E., USPR Documenti 7.8.9. La direzionalità a Roma. Vol. I cit., p.185

93. ibid

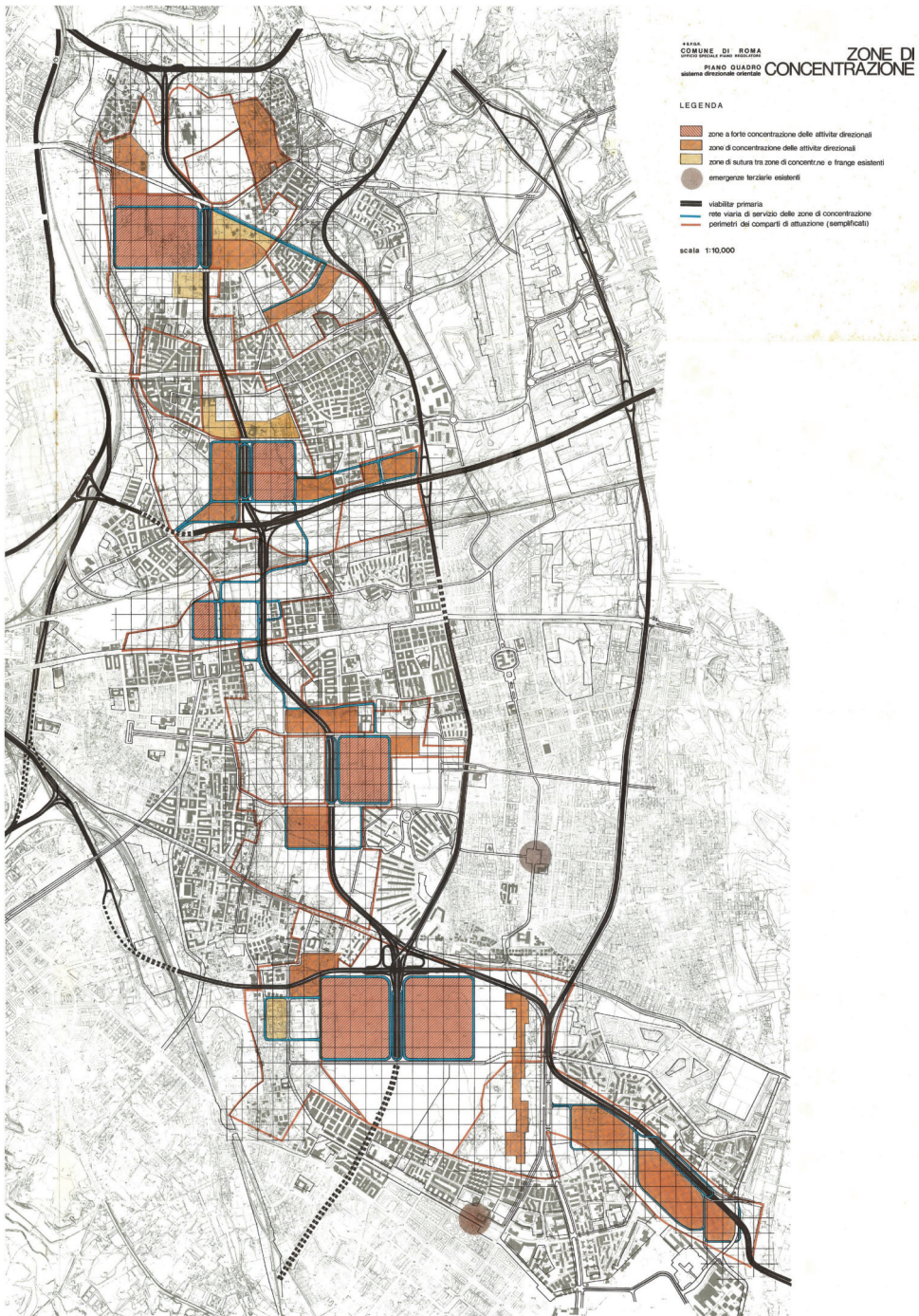


Tavola Zone di
 Concentrazione in
 E.Ingrao, USPR
 Documenti 7.8.9.
 La direzionalità a
 Roma. Vol.II,
 Comune di Roma,
 Roma 1984

2.2.3

Le zone di concentrazione

Gli studi redatti in occasione del Piano Quadro si sono occupati, prima ancora della rete viaria dell'intero di sistema, di analizzare la quantità, la localizzazione e le caratteristiche di quello che è stato definito terziario superiore, ovvero tutte quelle "attività di servizio superiori" volte a facilitare l'operatività delle imprese e delle persone, presente all'interno della città di Roma.⁹⁴

La tav.6, intitolata zone di concentrazione, raccoglie e sviluppa parte degli studi suddetti, individuando un "modello dislocativo delle nuove zone direzionali non continuo, ma articolato per zone di concentrazione",⁹⁵ configurando quattro di queste zone, una per ciascuno dei previsti comprensori direzionali, costituiti da Pietralata, Tiburtino, Casilino E Centocelle-Torrespaccata.

Una scelta del genere dal non volere perseguire "modelli di aggregazione direzionali di grosse dimensioni", ritenuti di difficile realizzazione e gestione dal punto di vista qualitativo.

A queste nuove zone, in cui localizzare attività come servizi generali, commercio qualificato, "momenti aggregativi e socializzanti efficienti", tempo libero, ecc, aventi "funzione di centro di settore urbano", è assegnato il compito di decongestionamento del Centro Storico, "dirottando su di esse importanti flussi di interesse",⁹⁶ strutturando, al tempo stesso, l'hinterland di diretta dipendenza dello SDO con nuove attività urbane.

L'individuazione delle zone di concentrazione, non è dipesa solo da criteri di accessibilità, in quanto tali zone sono state localizzate in "punti di forza preesistenti sul territorio",⁹⁷ creando in questo modo "elementi di riferimento e di aggregazione", con il fine di ottenere una distribuzione non casuale degli interventi sul territorio, condizione dalla quale si otterrà un risparmio nei costi di urbanizzazione di tali interventi

In altri termini, le zone di concentrazione si connettono al sistema urbano preesistente, "fornendo in questo modo una « immagine » di efficienza",⁹⁸ puntando al raggiungimento del "riequilibrio", funzione principale che il PRG prevede per le zone direzionali

Di conseguenza, tali zone si pongono come elementi di mediazione tra l'hinterland di diretta dipendenza dello sdo e l'arteria viaria di sostegno ad esso, infrastruttura fondamentale per il funzionamento del sistema direzionale, assieme a quello residenziale ad esso strettamente collegato

94. E.Ingrao, USPR Documenti 7.8.9. La direzionalità a Roma. Vol. I cit., p.14

95. Idem, p.183

96. Idem, p.192.

L'area dell'Hinterland di diretta dipendenza dello SDO è individuata a p.53 del volume 1

97. Idem, p.190

98. Idem, p.195

2.2.4

Il modello programmatico

La tavola 13 1.2.3.4. rappresenta il “Modello funzionale programmatico”, il quale “non deve comunque considerarsi come proposizione univoca e imm modificabile dell’assetto previsto per il SDO”⁹⁹

Da tale precisazione, il modello funzionale, rappresentando la chiusura del lavoro svolto dall’USPR, non si pone l’obiettivo di fornire una prefigurazione progettuale stabilita una volta per tutte, “una immagine finale cristallizzata”, ma un “meta progetto”,¹⁰⁰ in cui il Sistema Direzionale Orientale viene inserito all’interno delle condizioni esistenti caratterizzanti il territorio della periferia orientale, in cui sono riconosciute “permanenze, da conservare e da qualificare” oltre che le “centralità da realizzare ex novo”.¹⁰¹

Nello specifico, la tavola nominata Modello programmatico contiene la “matrice dei moduli edilizi utilizzati”, la quale consente, una volta definita la quantità inerente ai volumi da prevedere ex-novo, una serie di “modi aggregativi diversi, ma riconducibile sempre ad una matrice organizzativa e formale unitaria.”¹⁰²

Tale meccanismo viene definito come “tentativo di sostituire, al piani-volumetrico un meta-planivolumetrico”, di cui la tav 13 rappresenta una prima sistematizzazione, in quanto elaborato che “non va letto secondo la logica tradizionale, ma come un quadro ideogrammatico”, contenente al suo interno “un complesso di indicazioni funzionali-formali” alla quale un’eventuale futura progettazione dovrà riferirsi.

Un ulteriore elemento che emerge da tale elaborato consiste nel tentativo della sostituzione dello “spazio di localizzazione” con lo “spazio di relazione”,¹⁰³ grazie al quale la collocazione dei futuri interventi, che si inseriranno nel territorio riguardante il SDO, “possano essere progettati in stretto rapporto con le realtà urbane circostanti”

99. Ivi, p.193

100. E. Ingraio, USPR Documenti 7.8.9. La direzionalità a Roma. Allegato al Quadro, Comune di Roma, Roma p.35

101. ibid

102. ibid

103. ibid

2.3

Il Consorzio SDO

2.3.1 Il sistema funzionale integrato

2.3.2 L'immagine dello SDO

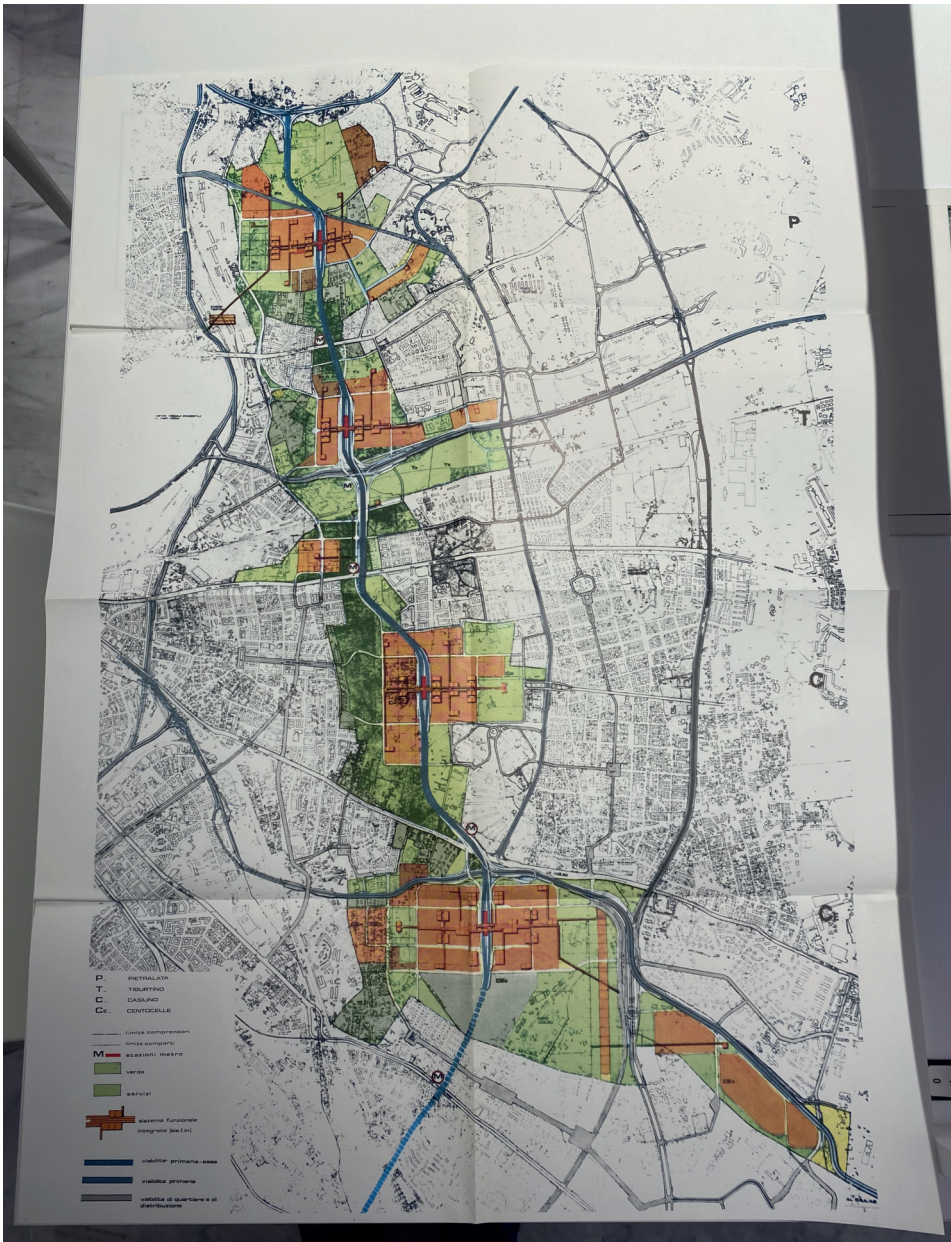


Tavola n.3,
 Schema generale
 del Sistema
 funzionale
 integrato e della
 accessibilità,
 Consorzio SDO
 Studio di fattibilità
 tecnico-economica
 del sistema
 direzionale orien-
 tale di Roma,
 Tipografica editri-
 ce romana, Roma
 1985

2.3.1

Il sistema funzionale integrato

Nel 1981, l'amministrazione comunale di Roma, interessata a "verificare entro quali limiti e a quali condizioni sia complessivamente conveniente l'operazione SDO, sia dal punto di vista urbanistico che funzionale ed economico.", commissiona al Consorzio SDO lo studio di fattibilità riguardante il sistema stesso.¹⁰⁴

Tra le quattro linee di lavoro seguite dallo studio di fattibilità, una di queste si è occupata di specificare gli aspetti urbanistici già contenuti all'interno del Piano Quadro redatto dall'Ufficio Speciale Piano Regolatore, mirando al perseguimento di due obiettivi: il primo consistente nell'evidenziare ed esaltare "le caratteristiche di organicità ed unitarietà"¹⁰⁵ del SDO, attraverso soluzioni compositive riguardanti l'intero sistema; il secondo obiettivo, riguardante l'ottenimento di "una qualità ambientale dell'intervento", in quanto il contesto in cui inserisce il sistema direzionale, rappresentato dalla periferia orientale di Roma, si presenta "difficile e compromesso", condizioni le quali dovranno "conformarsi ai livelli qualitativi che la destinazione direzionale impone"

Il sistema funzionale integrato, definito come l'elemento centrale dello studio di fattibilità nonché come "struttura portante del SDO" in grado di innescare "una immagine di qualità e di organicità dello sviluppo direzionale"¹⁰⁶, persegue i due obiettivi suddetti.

All'interno di tale sistema, costituito da una trama generale composta da più elementi, ovvero dalle "diverse forme di accesso ai comparti, il sistema del verde, il sistema dei parcheggi, gli altri spazi e servizi pubblici, le piazze e i percorsi pedonali"¹⁰⁷, è inserito l'Asse Attrezzato, "elemento cardine di una rete viaria inserita nel sistema della viabilità principale" localizzata nel settore orientale della città

Tralasciando le simulazioni legate al tema della mobilità inerenti al sistema infrastrutturale proposto dallo studio di fattibilità, l'Asse Attrezzato "troverebbe una sua piena giustificazione in qualità di tangenziale orientale a 3 corsie per senso di marcia"¹⁰⁸.

Un ulteriore elemento contenuto all'interno del sistema funzionale integrato, che corre sempre in modo complanare lungo "l'Asse primario di viabilità", ovvero l'Asse Attrezzato, collegante i quattro comprensori direzionali, è costituito dalla linea D della metropolitana, la realizzazione della quale "eviterebbe in prospettiva fenomeni di congestione della linea A e B"¹⁰⁹.

Il sistema funzionale integrato, così prefigurato, diventa quindi la "struttura portante" dei vari comprensori, sistema sul quale concentrare sia "assi e poli di particolare importanza" di carattere direzionale e residenziale che la quota maggiore e "più significativa" dell'intervento pubblico.¹¹⁰

104. Colasante D., Verso lo SDO *Verso lo S.D.O.: i documenti di base per l'avvio del sistema direzionale orientale, 1985 - 1991, Comune di Roma, Roma 1992, p. 25-31

105. Consorzio SDO, Studio di fattibilità tecnico-economica del sistema direzionale orientale di Roma, Tipografica editrice romana, Roma 1985, p.13

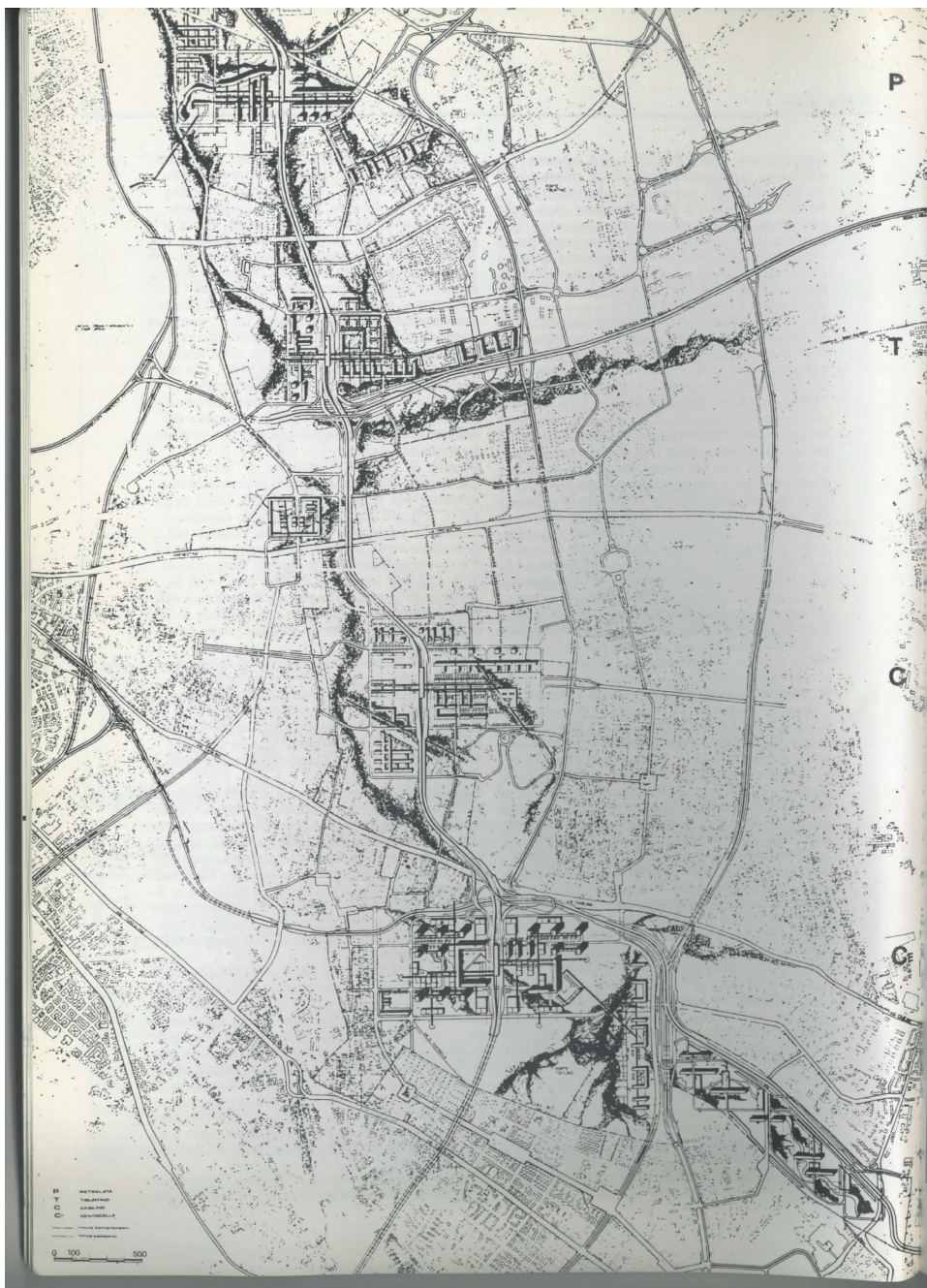
106. Ivi, p.14

107. ibid

108. Ivi, p.90

109. Ivi, p.20

110. Ivi, p.14



Quilici V., Lo SDO
e la capitale , in
“Dossier di urbanistica e cultura del
territorio”
n.15/1991, p.12

2.3.2

L'immagine dello SDO

Lo studio di fattibilità ha prodotto “possibili soluzioni per l'organizzazione spaziale dei comprensori e comparti componenti lo SDO”¹¹¹.

In questo modo, tali soluzioni fungono da test riguardante la validità del lavoro di carattere urbanistico svolto dal Consorzio, incentrato su due elementi: il “supporto funzionale-organizzativo”¹¹² prodotto dallo studio per i comprensori e l'eventuale realizzazione, su tale struttura di base una volta definita con un maggior dettaglio, di “soluzioni volumetriche e architettoniche diverse” inerenti sia per i comprensori che per i singoli comparti.

Di conseguenze, sia per Pietralata che per Centocelle sono state sviluppate tre diversi assetti spaziali, “rispondenti ad altrettanti criteri spaziali/volumetrici”, in cui è comunque evidente il rapporto che si instaura tra il “supporto infrastrutturale primario”, costituito dall'asse stradale primario assieme alla linea metropolitana, e le “diramazioni” del sistema funzionale integrato, le quali si agganciano a tale supporto al centro dei quattro comprensori.

Questo disegno, secondo il Consorzio SDO, fornisce “quella immagine di unitarietà e funzionalità che questo studio si è proposto come obiettivo di base”¹¹³

Nello specifico, per il comprensorio di Centocelle sono stati sviluppati tre diverse immagini, le quali “verificano le possibilità di organizzazione dell'insediamento”, differenziandosi per posizione densità degli elementi riguardanti la composizione urbana, prestando attenzione che nelle tre alternative siano assicurate le “interrelazioni funzionali a scala di comparti”, oltre che le connessioni con le zone di frangia.¹¹⁴

Il risultato finale è un elaborato grafico in cui sono mostrate alcune soluzioni planivolumetriche inserite all'interno delle zone di concentrazione, differenziate tra di loro in base al criterio della densità.

Pur accettando di favorire un'alternanza di funzioni all'interno di tali aree, “zone miste a densità di vita continua”, alcune parti inserite in tali zone dovranno costituire dei “recinti” aventi “valore puramente architettonico” fornendo alla periferia orientale, oltre che alla città intera, “quell'asse urbano che costituisce un elemento, non solo di accessibilità, ma anche di immagine”¹¹⁵.

111. Consorzio SDO, Studio di fattibilità tecnico-economica del sistema direzionale orientale di Roma, Tipografica editrice romana, Roma 1985, p.136

112. ibid

113. ibid

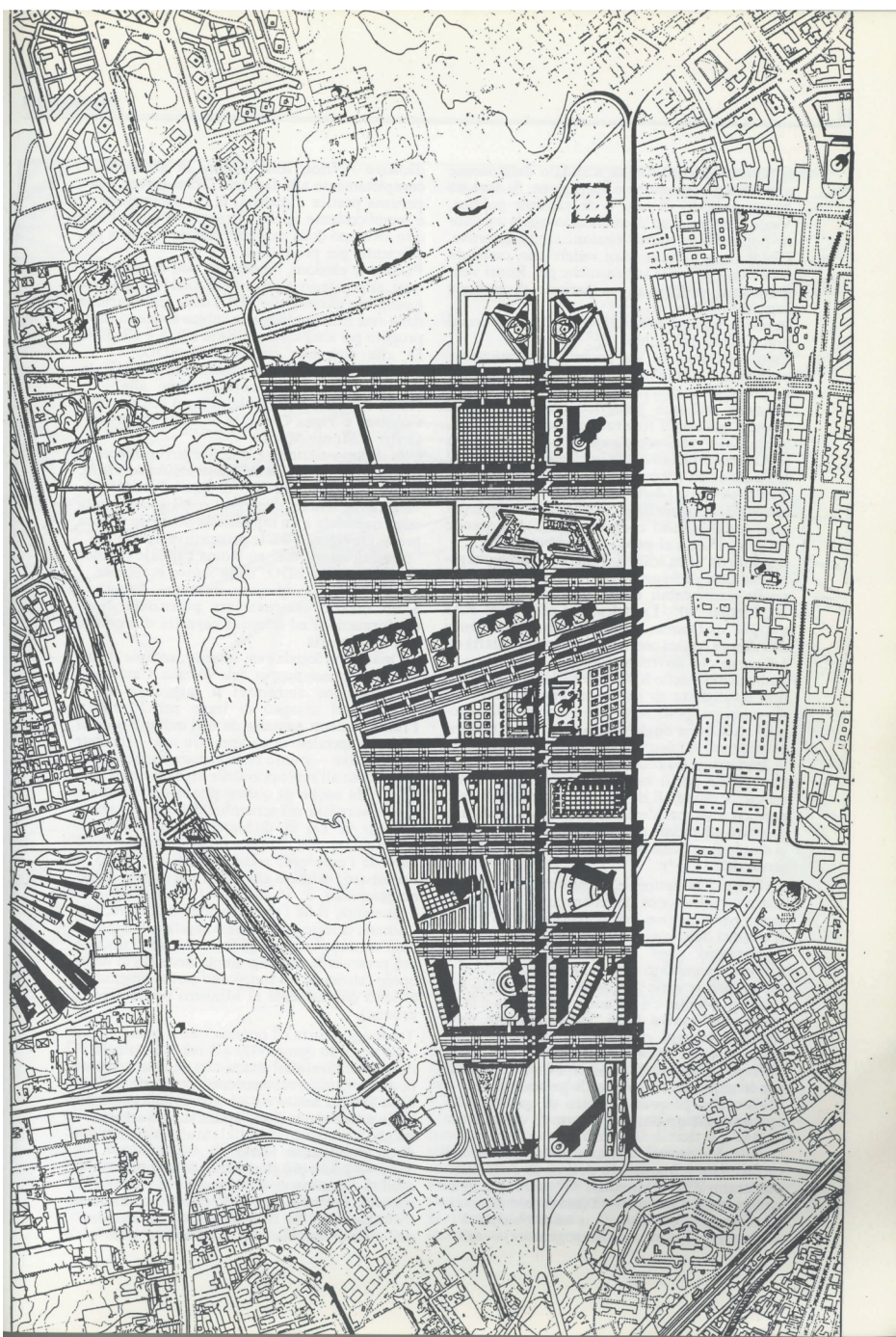
114. ibid

115. L. Altarelli, Abitazione e Settore Direzionale Orientale. Intervista a Lucio Passarelli, in “Edilizia Popolare”, 201/1988

2.4

La città politica di Franco Purini

2.4.1 La strada “nuova” di Centocelle



Quilici V., Lo SDO
e la capitale , in
"Dossier di urbani-
stica e cultura del
territorio"
n.15/1991, p.15

2.4.1

La strada “nuova” di Centocelle

Inserita nel catalogo della XVII Triennale di Milano, la proposta progettuale intitolata “La città politica”, frutto del lavoro di un gruppo di architetti coordinato da Franco Purini, parte da una precisa volontà: “dimostrare che il sistema della direzionalità non è qualcosa che per sua natura tende a negare la città”¹¹⁶.

Scardinare questo presupposto corrisponderebbe ad una “progettazione consapevole” di tale sistema, riconducendo la questione dell’asse attrezzato e del sistema direzionale orientale “a quella di un accordo naturale con il tracciato e con le dimensioni della città esistente”¹¹⁷. Accettare la forma radiocentrica della città, riconnettere i tracciati anulari e prevedere una diversa localizzazione dei centri direzionali costituiscono le mosse progettuali alla base della proposta progettuale.

L’assetto spaziale che ne viene fuori restituisce una diversa “immagine” della capitale, una “metropoli composta da ”sette Rome”, caratterizzate dal “rientro” della campagna nella città attraverso la demolizione di alcune “zone di tangenza”, grazie alle quali i cunei del parco dell’Appia e di quello del Veio indicheranno nella Roma storica un “cuore politico e culturale di una metropoli policentrica”¹¹⁸.

Nello specifico, concepire i centri direzionali come i centri urbani di sette città “consentirà di libera una forma finita”, non riscontrabile nell’“informe tessuto urbano” che caratterizza la città.

La “forma organica”, una volta liberata, “aiuterà ad impostare correttamente il problema del traffico, la cui soluzione è sempre funzione di un tracciato chiaro e completo.

”Oltre a fornire una proposta a scala dell’intera città, la città politica fornisce una pre-figurazione per il settore di Centocelle, inserita nell’area dell’ex-aeroporto, in cui traslare alcune regole che hanno portato alla formazione di Via del Corso, riconosciuta come “modello” da riproporre nella periferia orientale.

Così facendo, “il Corso sarà interpretato allora come ciò che potrà diventare nel tempo la “strada nuova” di Centocelle, la quale, oltre che riproporre “un’immagine possibile dell’infanzia della strada più bella di Roma”, diventerà “modello a sua volta di ulteriori traduzioni e ulteriori tracciati”¹¹⁹.

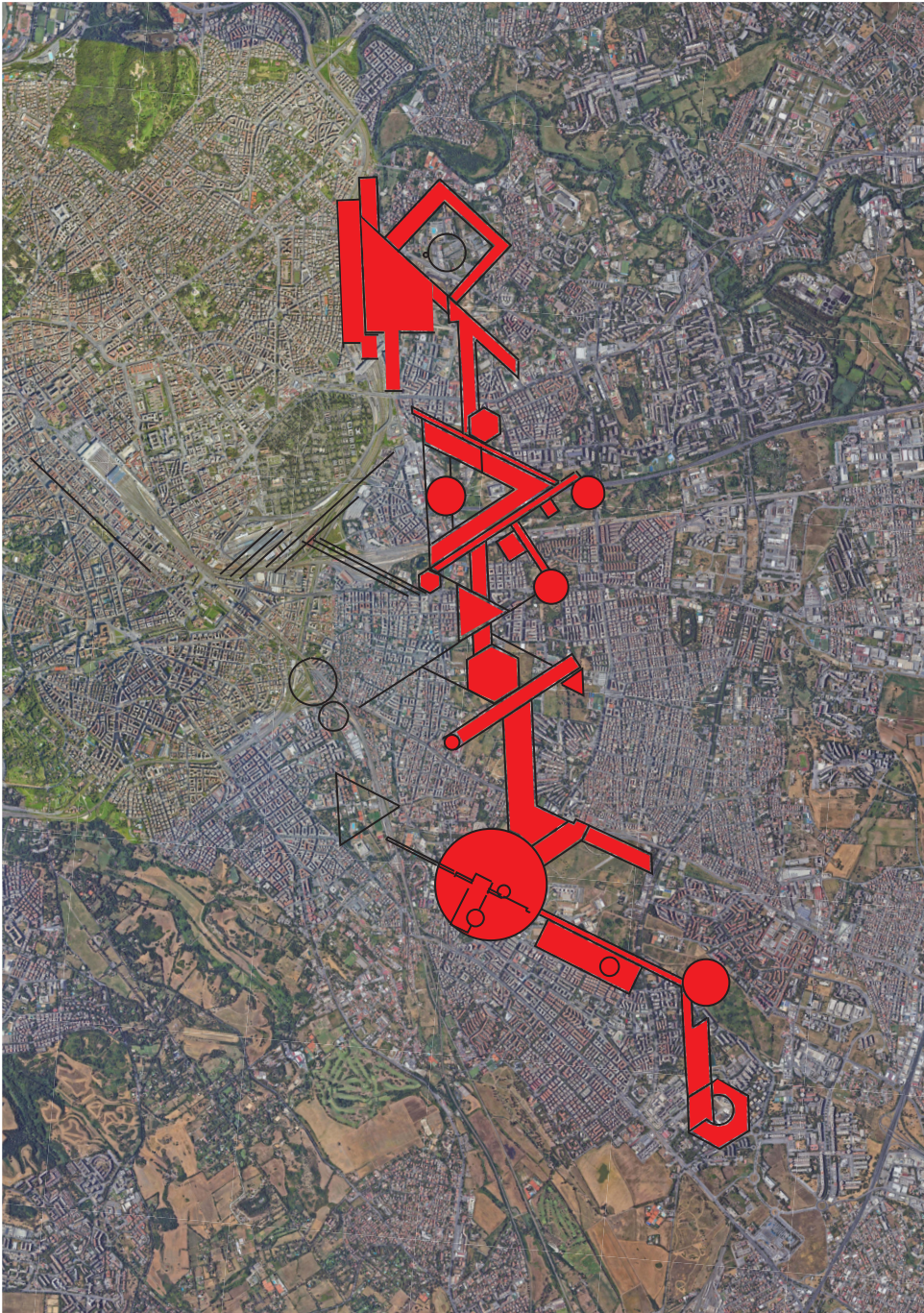
La prefigurazione progettuale contenuta nella città politica è sembrata riassumere quanto detto all’interno dell’introduzione: la forza generativa di un’idea può palesarsi anche attraverso un’immagine progettuale, la quale non si accontenta di fornire risposte a problemi noti, ma riesce a porre nuove domande, alle quali nuove immagini progettuali potranno fornire risposte oppure illuminare, a loro volta, nuovi aspetti del problema trattato.

116. Triennale di Milano, *Le città immaginate. Un viaggio in Italia, nove progetti per nove città*, Electa, Milano, 1987, p.22

117. *ibid*

118. *ibid*

119. *ivi*, p.24



Ri - d i s e g n o
dell'Asse Attrez-
zato proposto
dallo Studio Asse

PARTE 3

OGGI: L'IMPRONTA DELL'ASSE ATTREZZATO

La terza parte si apre con un ri-disegno della proposta dello Studio Asse. Ri-disegnare un progetto non realizzato ha significato tornare a riflettere su quel progetto specifico, mettendo in pratica attraverso la stesura di linee, punti e superfici, una personale interpretazione di una parte dei testi e delle immagini analizzate nella prima parte del presente lavoro.

Ottenuto un nuovo disegno, l'operazione è consistita nell'individuare alcune porzioni specifici su cui concentrare l'attenzione, osservando eventuali corrispondenze tra quanto prefigurato dalla proposta dello Studio Asse e le attuali condizioni dell'attuale periferia orientale romana.

E' osservando l'assetto spaziale attuale che lo slancio in avanti prodotto sia dall'Asse Attrezzato, che dalle immagini progettuali indagate nella seconda parte del lavoro, trova una conferma oppure, viceversa, una confutazione, mostrando la natura congetturale del progetto urbanistico, la quale dovrà in qualsiasi caso confrontarsi con le varie pratiche che investono il territorio, queste ultime difficilmente prevedibili.

1. Architettura, Cronache e storia
2. ibid
3. ibid
4. idem, p.202
5. ibid

3.1

Ri-disegno dell'Asse Attrezzato

3.1.1 Pietralata

3.1.2 Tiburtino

3.1.3 Quadraro



Sovrapposizione al territorio attuale del compendio Pietralata ri-disegnato



1. Sede del Ministero delle Infrastrutture
2. Stazione ferroviaria Tiburtina
3. Edificio RFS
4. Cavalcavia SDO
5. Studentato Sapienza

3.1.1

Pietralata

Il comprensorio di Pietralata, nelle elaborazioni dello Studio Asse, è lo spazio che avrebbe dovuto accogliere “una concentrazione di attività relative ai trasporti e Comunicazioni e Commercio all’ingrosso”, sostituendo e in parte integrando le funzioni già localizzate sia nel Centro Storico che nelle sue vicinanze.

Oggi, il quartiere di Pietralata è caratterizzato dalla presenza della stazione-ponte Roma Tiburtina, struttura già immaginata dallo Studio Asse, il cui fianco orientale ospita il nuovo headquarter di Banca Nazione del Lavoro.

La stazione ferroviaria non rappresenta l’unico episodio di trasformazione urbana, in quanto anche le aree adiacenti ad essa presentano una serie di interventi in corso di realizzazione, tra cui il futuro studentato dell’Università La Sapienza.

Composto da sei piani e localizzato nei pressi della fermata metropolitana Quintiliani, lo studentato si inserisce in un’area la quale, nelle intenzioni di alcuni programmi di riqualificazione, dovrà essere caratterizzata da un futuro sviluppo insediativo

Aree di trasformazione adiacenti al fascio di binari, in cui la rete ferroviaria italiana assume il ruolo di attore della trasformazione; un’area, di proprietà della Rete Ferroviaria Italiana, in cui si prevede il trasferimento del dipartimento dell’area informatica afferenti alla Sapienza; la costruzione del nuovo stadio della Roma e dei relativi parcheggi interrati e multipiano, i cui lavori ancor prima di iniziare vengono bloccati dal rinvenimento di un “manufatto antico con funzione idraulica” ; la Roma Technopole, “un grande polo europeo dell’innovazione a dimensione internazionale”; la città dell’Istat;

Una serie di interventi inseriti in un totale di circa ventuno ettari, fornendo a tale spazio un ruolo di peso maggiore rispetto a quello prefigurato dallo Studio Asse, il quale definiva il comprensorio di Pietralata come “area di localizzazione preferenziale per funzioni direzionali di livello urbano”

Lo spazio finora descritto rappresenta solo una parte del territorio attuale in quanto, oltre alla città in costruzione, il quartiere di Pietralata è caratterizzato da altri modi d’abitare, i quali si pongono in maniera diametralmente opposta ai processi suddetti.

Ritornando alle conseguenze prodotte dalla mancata realizzazione dell’Asse Attrezzato, è sembrato interessante osservare la presenza della sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, localizzata in adiacenza al comprensorio di Pietralata, così come individuato sia dallo Studio Asse.



Ex-mercato dell'usato in disuso, ore 11:00, 05/12/2023



Stazione Tiburtina, lato Pietralata, ore 07:30, 05/12/2023



Cantiere studento Sapienza,
ore 09:00,
06/12/2023



Stazione Tiburtina, lato Pietralata,
ore 07:30,
05/12/2023



Cavalcavia SDO
incompiuto in Via
dei Monti Tiburtini,
ore 08:00,
07/12/2023



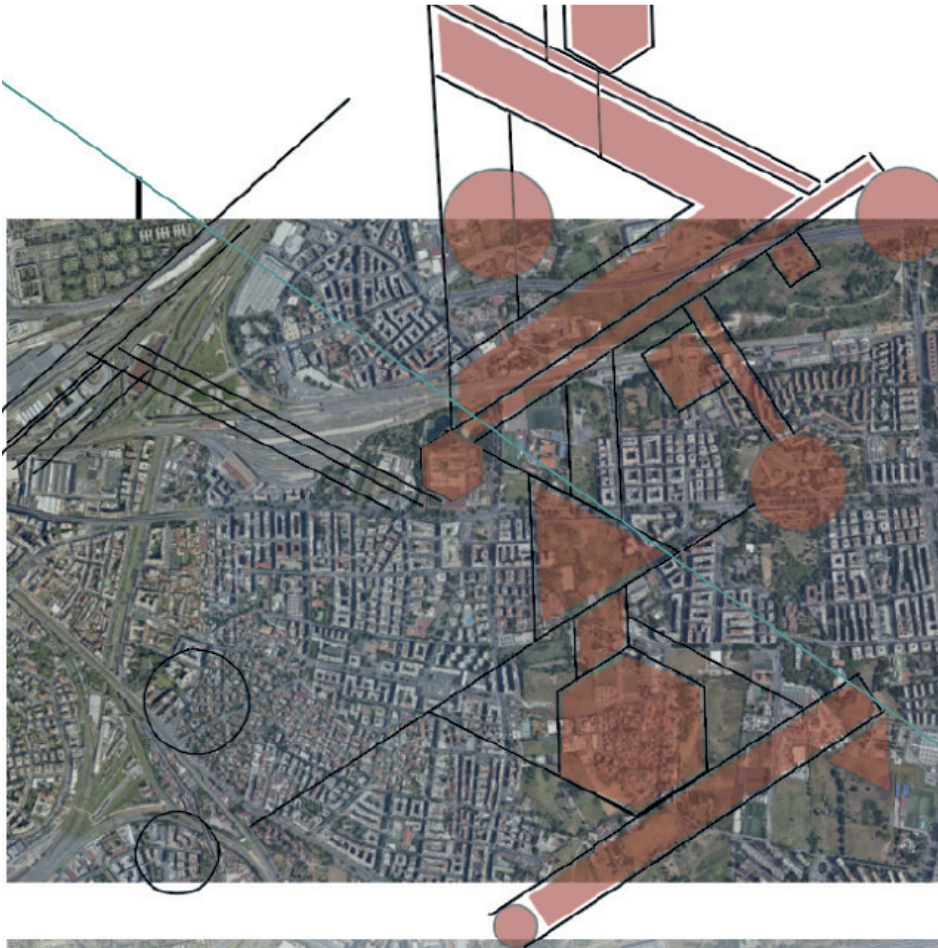
Edificio di
proprietà della
Rete Ferroviaria
Italiana, ore
10:00, 07/12/2023



Parcheggio auto-
bus nelle vicinan-
ze dell'edificio
RFI, ore 11:00,
07/12/2023



Sede del Ministe-
ro delle Infrastrut-
ture in via Giusep-
pe Caraci



Sovrapposizione al territorio attuale del comprensorio Tiburtino ri-disegnato



1. Ingresso al lago "Ex-SNIA"
2. Lago Ex-SNIA
3. Centro documentazione Maria Baccante - Archivio storico Viscosa
4. CSOA Ex-Snia
5. Il quadrato ex-SNIA
6. Sedime fabbrica SNIA-Viscosa

3.1.2 Tiburtino

Il comprensorio Tiburtino, assieme a quello del Collatino, oltre a prevedere analoghe attività a quelle inserite nel comprensorio di Pietralata, avrebbero dovuto ospitare al loro interno concentrazioni di attività di “Consistenza Professionale”, giustificate dalla presenza del sistema del verde/tempo libero immaginato lungo la penetrazione dell’Autostrada degli Abruzzi.

Al di sotto di tale sistema, nei disegni originali dello Studio Asse, uno specifico punto, costituito dalla SNIA-Viscosa, è sembrato porsi come elemento di accordo tra il comprensorio Collatino-Tiburtino e la stazione ferroviaria di Roma Termini

L’ex complesso industriale SNIA-Viscosa è ubicato a nord di Via Prenestina, all’interno del quartiere Tiburtino. Il complesso industriale, esteso per 14 ettari e in disuso già dalla metà degli anni cinquanta del novecento, entra nella cronaca urbanistica della città di Roma nei primi anni novanta, grazie alla denuncia inerente all’illegittimità di un’operazione

immobiliare svolta al suo interno, portata avanti dalla società ponente 1978 srl, divenuta proprietaria nel 1990 di alcune aree dell’ex SNIA. Tali aree si presentavano, quindi, come un possibile supporto per un ulteriore sviluppo insediativo a carattere intensivo (nota i quattro palazzi commerciali), fino a quando, nel 1992, durante alcune operazioni di scavo, la falda acquifera è stata intaccata, generando l’attuale “lago” rinominato “lago ex-SNIA”.

Il formarsi di questo elemento idrico ha segnato sia l’immaginario collettivo degli abitanti del Tiburtino che di una più vasta porzione di popolazione, composta da associazioni, comitati di quartiere, attivisti, ecc, i quali hanno riconosciuto nel lago un elemento di ri-naturalizzazione da tutelare, una risposta alle problematiche legate al denso tessuto edilizio, alla mancanza di verde, al problema del traffico, caratterizzanti tale parte di città.

Nel corso degli anni sia le aree che gli edifici originari che componevano l’ex SNIA hanno subito varie modifiche: la maggior parte del suolo è stato espropriato, costituendo il Parco delle Energie, al cui interno rientrano i sedimenti originari della fabbrica, di proprietà privata, ultimo tassello necessario per l’ “ampliamento del monumento naturale” e per la costituzione di una porzione di suolo completamente di proprietà pubblica. All’interno di tale porzione di territorio si sono sviluppati, a partire dagli anni novanta, una serie di processi che hanno modificato lo spazio dell’ex SNIA: un edificio occupato dal centro sociale ex-snia, adibito a cicloofficina popolare; la costruzione di uno “spazio teatrale polifunzionale”, luogo in cui imparare a giocare a basket oppure quinta di esibizioni musicali, a sfondo politico; vecchi capannoni industriali trasformati in un centro di documentazione territoriale, diventato oggi la Casa del Parco; la “breccia di Portonaccio”, ovvero un nuovo ingresso aperto nel muro di cinta della vecchia fabbrica, in cui oggi è presente il “Lago Bullicante ex-SNIA”



Lago Ex-SNIA, venutosi a formare a seguito di un abuso edilizio



Uso dello spazio adiacente al lago ex-SNIA



Entrata del lago ex-SNIA, in via di Portonaccio, creata in seguito della demolizione di una parte del recinto dell'ex fabbrica



Usi dello spazio lago ex SNIA, lato di Via di Portonaccio



Il “quadrato”
ex-SNIA, spazio
pubblico autoge-
stato dal Forum
Territoriale
Permanente del
Parco delle Ener-
gie



Usi dello spazio
dell'ex SNIA

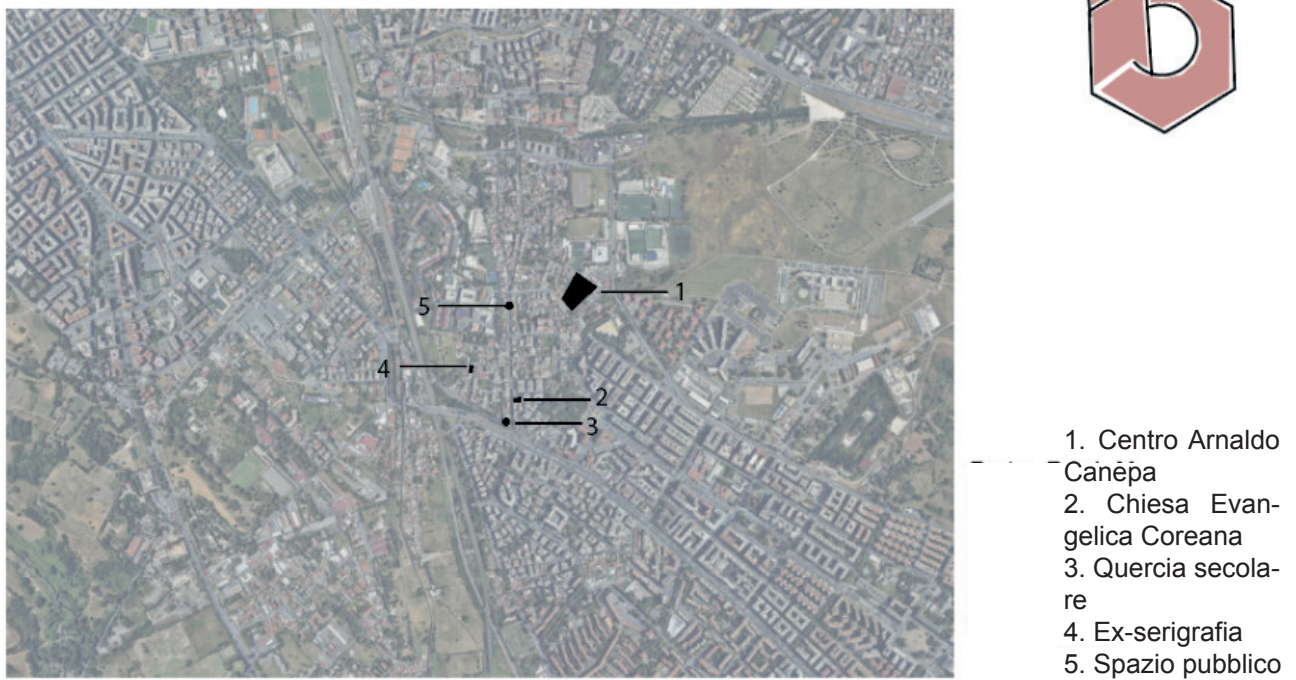
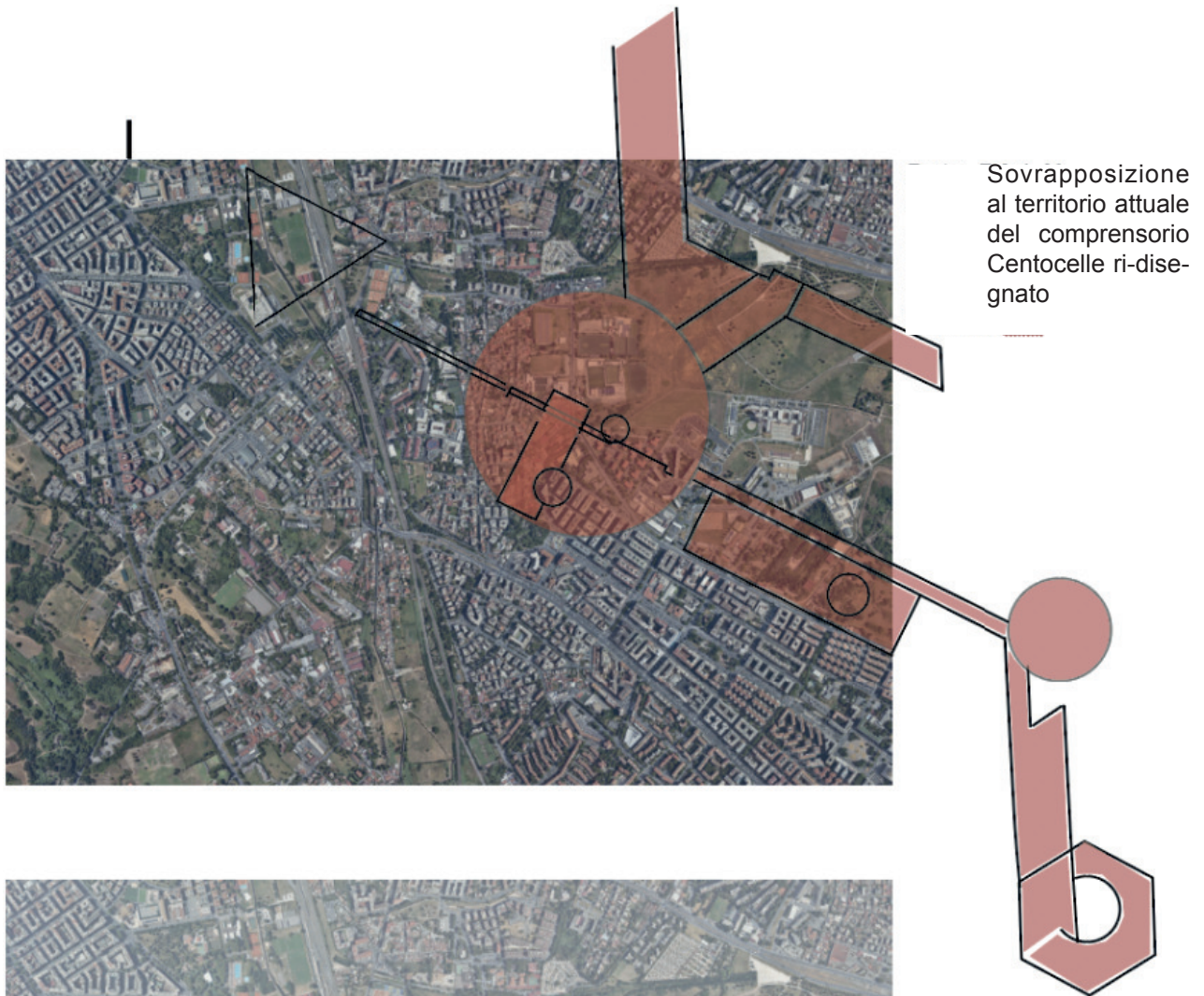


Spazio
vicinanze
quadrato
ex-SNIA

nelle
del
dell'



Cupola geodetica
costruita dai mec-
canici della
Ciclofficina Don
Chisciotte, attività
del laboratorio del
centro sociale
ex-SNIA



3.1.2 Tiburtino

Lo Studio Asse si è occupato della progettazione di due tipi di spazi: i primi rappresentati dagli spazi liberi, in cui attuare operazioni a “grandi scala”; i secondi, in cui avviene “il passaggio di qualità e di contenuto tra il “sistema nuovo”, chiamati dallo Studio Asse “zone di frangia”.

Il Quadraro, riprendendo anche quanto previsto dal progetto dell’USPR, è sembrato essere uno spazio adatto ad essere trattato come una zona di frangia. Situato al lato ovest del comprensorio di Centocelle, il quale avrebbe dovuto ospitare “funzioni direzionali di livello regionale ed extraregionale”, il Quadraro è un quartiere localizzato nel territorio orientale di Roma, riconosciuto di importanza nazionale grazie al ruolo antifascista svolto durante la seconda guerra mondiale.

La metafora “Nido di Vespe”, utilizzata per descrivere il ruolo anti-fascista svolto dall’intero Quadraro durante il secondo conflitto mondiale, ritorna utile per descrivere alcune pratiche attuali di riscrittura dello spazio del quartiere. Via dei Quintili, già “Via Centrale” nelle testimonianze dei quadraroli nati e cresciuti oppure trasferitisi nel quartiere nella seconda metà del novecento, funge da asse principale dal quale si sono diramati i successivi sviluppi insediativi. Su tali assi l’edilizia si innesta in diversi modi, in quanto la presenza di spazi pertinenziali nega uno sviluppo dell’edificato a carattere uniforme: piccoli orti che si accostano a spazi pavimentati in cui poter parcheggiare la propria auto; uno spazio

vuoto recintato, di proprietà privata, in cui una quercia di circa quattrocento anni, a rischio di abbattimento, diventa occasione di mobilitazione dell’intero quartiere; il centro Arnaldo Canepa e il suo ampio spazio aperto in grado di accogliere il Quadraro Summer Festival, oltre che i bambini in condizione economiche svantaggiate o rendogli attività ludiche di vario genere; lo spazio y, realtà artistica indipendente che, trovando nel centro di aggregazione culturale o 1c1na il suo spazio operativo, utilizza brandelli di spazi aperti per installazioni site-specific capaci di svelare alcuni caratteri del quartiere. A queste trasformazioni minute, ripetute, di erenti tra loro, si aggiungono ulteriori di modi che, di natura diversa, localizzate non più sul suolo, ma sui tetti piani delle abitazioni del Quadraro : piccoli gazebo che si a ancano a volumetrie abitabili; vasi le

cui piante scorgono dai parapetti, segno di un buon orientamento degli edi ci e di un’arte del costruire” non del tutto smarrita;

Il Quadraro non è cambiato esclusivamente nei suoi spazi aperti, ma anche all’interno e all’esterno degli edifici che compongono il quartiere stesso: ad operazioni di riuso che si fermano a trasformare una serigra a in un bistrot, abbellito da opere di street-art, si aggiungono casi in cui il riuso si spinge oltre, utilizzando alcune permanenze come fornitrici di nuove centralità.



Murales "Nido di Vespe", in Via del Monte del Grano



Quercia a rischio di abbattimento, difesa dagli abitanti del quartiere. L'albero si trova all'interno di uno spazio privato; ore 08:00, 10/03/2024



Uso differente dello spazio di pertinenza dell'edificato, ore 10:00, 11/03/2024



Usi dello spazio del Centro Amal-do Canepa, in via Columella 53, ore 12:00, 11/03/2024



Entrata del lago ex-SNIA, in via di Portonaccio, creata in seguito della demolizione di una parte del recinto dell'ex fabbrica



Usi dello spazio lago ex SNIA, lato di Via di Portonaccio



Usi dello spazio.
L'aumento di volumetria inerente ai piani superiori dell'edificato è sembrato un fenomeno diffuso all'interno del quartiere, ore 14:00, 12/03/2024



L'attuale Chiesa Coreana localizzata nel Quadraro ore 15:00, 12/03/2024

CONCLUSIONI

La ricerca si occupa della forza generativa che l'idea dell'Asse Attrezzato ha sembrato possedere, un'idea sulla quale per circa un trentennio varie figure si sono concentrate. Osservare l'implementazione di tale idea non ha significato esclusivamente individuare progetti simili alla proposta dello Studio Asse, bensì ha spinto a confrontarsi con un progetto urbanistico retto da un sapere diverso da quello attuale.

In altri termini, analizzare l'idea dell'Asse Attrezzato ha significato ritornare su una stagione dell'urbanistica italiana in cui al disegno si accompagnava una profonda riflessione teorica e ritrovare, proprio in quest'ultima, una possibile risposta alla domanda di ricerca del presente lavoro. Le idee architettoniche lasciano sul territorio alcune tracce di se?

Il presente lavoro arriva a fornire una risposta negativa a questo interrogativo, in quanto nulla dell'infrastruttura urbana dell'Asse Attrezzato è stato realizzato, evidenziando come anche una grande idea del genere si sia consumata.

BIBLIOGRAFIA

Aymonino C., La città territorio: un esperimento didattico sul centro direzionale di Centocelle in Roma, Leonardo Da Vinci, Bari 1964

Aymonino C., Il sistema dei centri direzionali nella capitale, in "Casabella-Continuità", 264/1962

Bianchetti C., Crosta P.L., "Conversazioni sulla ricerca", Donzelli, Roma 2021

Tafari M., Storia dell'Architettura Italiana 1944-1985, Einaudi, Torino 1986

Tafari M., Studi e ipotesi di lavoro per il sistema direzionale di Roma, in "Casabella-Continuità", 264/1962

Fiorentino M., Lugli P.M., Passarelli V., Piccinato L., Valori M., Piano regolatore generale adottato il 9 giugno '62: relazione del Comitato di Consulenza, in "Urbanistica", 40/1964

Di Biagi P., Gabellini P., Urbanisti Italiani: Piccinato, Marconi, Samonà, Quaroni, De Carlo, Astengo, Campos Venuti, Laterza, Bari, 1992

La formazione degli architetti romani negli anni sessanta, in "Rassegna di architettura e urbanistica", 112-113-114/2004

Quaroni L., La torre di Babele, Marsilio, Padova, 1967, p.254

Riondino A., Ludovico Quaroni e la didattica dell'architettura nella Facoltà di Roma tra gli anni '60 e '70, Gangemi, Roma 2012

Terranova A., Ludovico Quaroni : architetture per cinquant' anni, Gangemi, Roma, 1985

Barbera L.V., La città radicale, Gangemi, Roma 2019

"Casabella, 344/1970

Roma 1967-1970. Asse Attrezzato e Studio Asse. Storia e attualità, Fondazione Bruno Zevi, Roma 2006

"L'Architettura. Cronache e storia", 238-9/1975

Tafari M., Il concorso per i nuovi uffici della Camera dei deputati : un bilancio dell'architettura italiana, Cunicle, Roma 1968

Tafari M., Progetto e Utopia: architettura e sviluppo capitalistico, Laterza, Bari 1973

Fiorentino M., La Casa: progetti 1946-1981, Kappa, Roma 1985

Dal Co F., Tafuri M., Architettura Contemporanea, Electa, Milano 1988

Aymonino C., Dardi C., Panella R. , Proposta Architettonica Roma est, in "Controspazio", 6, Dicembre 1973

Colasante D., Verso lo SDO *Verso lo S.D.O.: i documenti di base per l'avvio del sistema direzionale orientale, 1985-1991, Comune di Roma, Roma 1992

Ingrao E., USPR Documenti 7.8.9. La direzionalità a Roma. Allegato al Quaderno, Comune di Roma, Roma 1984

Ingrao E., USPR Documenti 7.8.9. La direzionalità a Roma. Vol. I, Comune di Roma, Roma 1984

Consorzio SDO, Studio di fattibilità tecnico-economica del sistema direzionale orientale di Roma, Tipografica editrice romana, Roma 1985

Altarelli L., Abitazione e Settore Direzionale Orientale. Intervista a Lucio Passarelli, in "Edilizia Popolare", 201/1988

La città politica, il parlamento e i nuovi ministeri, P.47

SITOGRAFIA

"Giancarlo De Carlo. Des lieux, des Hommes" a cura di Jacqueline Stanic .

Dicembre 2003 Parigi, Centre Pompidou, <https://www.youtube.com/watch?v=UyFKAgr-BeN4&t=3s> (ultimo accesso 29/08/2024 ore 15:00)

Archivio progetti IUAV, Tesi di laura in architettura di Livia Toccafondi : "Ricerca su una ipotesi di struttura per il disegno urbano per l'area romana", relatore Ludovico Quaroni, Livia Toccafondi, https://cataloghidedicati.iuav.it/it/ricerca/dettaglio/A_523975/ (ultimo accesso 29/08/2024 ore 15:30)