

Elodia Rossi

I TRACCIATI DELLA MOBILITÀ NELL'EVOLUZIONE STORICA DI ROMA: LA LETTURA CARTOGRAFICA

I tracciati per la comunicazione hanno dimostrato nel tempo la capacità di condizionare le scelte di natura urbanistica, fino ad assumere ruoli portanti nella strutturazione del paesaggio. A Roma, come in numerose altre realtà urbanizzate, l'analisi storica della crescita urbana individua nei percorsi i veri promotori dell'organizzazione territoriale: dapprima i sentieri, poi le vie di comunicazione e le strade ferrate (dall'epoca della prima industrializzazione ad oggi); ma anche le vie d'acqua, con i porti, i fiumi, le coste; e le vie d'aria, con gli aeroporti.

Perfino il sentiero, elemento che fa risalire al primordiale concetto di comunicazione terrestre, quando non era prestrutturato da condizioni morfologiche (come poteva esserlo la penetrazione a valle di due emergenze montuose), nasceva da un'esigenza di congiungimento rapido di due punti del territorio e il suo tracciato diventava immediatamente fattore di attrazione della localizzazione di villaggi. Col tempo e, soprattutto, con l'infrastrutturazione dei percorsi, il fenomeno ha assunto dimensioni ben più grandi e l'attrazione esercitata dalle vie di comunicazione nei confronti di residenze e servizi ha portato allo sviluppo di intere città. Nel caso di processi di urbanizzazione di importanti dimensioni, come nell'esempio di Roma, si sono verificate veloci e, per certi versi, pericolose dinamiche di esplosione urbana, manifestatesi nelle modalità più diverse: da forti effetti di polarizzazione, al progressivo allargamento concentrico, alla crescita smisurata della città su se stessa.

L'esigenza di utilizzare il mare^{1+1 bis} per spostamenti di un certo tipo (le vie d'acqua), ad esempio commerciali, ha determinato la necessità di definire luoghi di partenza e di arrivo in prossimità di aree terrestri idonee all'attracco di mezzi di trasporto. Questi approdi si sono trasformati in catalizzatori di servizi, fino a diventare, laddove condizioni ambientali e geografiche lo favorivano, porti dotati di strutture complesse, in grado di incentivare fortemente lo sviluppo del tessuto urbano. Per via dell'intermodalità, anche questi

¹ C. BEGUINOT ET AL., *Napoli: le vie del mare*, Napoli, Azienda autonoma di soggiorno cura e turismo, 1998.

^{1bis} M.G. LUCIA, *I trasporti marittimi nelle teorie geografiche*, Milano, Angeli, 1990.

tipi di infrastrutture, non fisicamente presenti nel tessuto di Roma, oggi vanno ad assumere un ruolo importante nel contesto urbanistico della città. Nel caso di Roma, inoltre, va ricordato l'utilizzo che si è fatto nel tempo del Tevere. E se l'uso dei trasporti via terra è smodatamente aumentato, l'uso del fiume per gli stessi scopi è andato a morire².

Gli aeroporti, al di là delle strutture proprie di decollo e di atterraggio, sono divenuti sempre più luoghi di interesse commerciale, tanto da dar luogo alla trasformazione, in certi casi, delle strutture interportuali in altre, metaportuali, all'interno delle quali le prime sostengono un ruolo prioritario. Roma, attraverso il polo ferroviario di Termini, usufruendo di collegamenti diretti con la struttura aeroportuale di Fiumicino e, anche se in minor misura, con Ciampino, oltre che con vicine strutture portuali (come Civitavecchia), ha attivato un processo di avanzamento verso un moderno meta-porto.

Considerando, quindi, il ruolo storico e urbanistico dei tracciati per la mobilità, è lecito anche asserire che essi siano stati promotori dello sviluppo di centralità urbane, secondo un'accezione propriamente geografica. Come nei casi delle vie consolari generate da Roma, dove l'analisi dell'allocatione di beni e servizi riconduce ai concetti di "centralità", di "dispersione" (l'offerta di beni e servizi è sparsa sul territorio) e di "indifferenza" (l'offerta di beni e servizi è sia concentrata che dispersa, secondo un'apparente indifferenza nei confronti della localizzazione della domanda), a seconda dei segmenti viari che si vanno a considerare^{3+3 bis}.

L'evoluzione storica dei tracciati per la mobilità e l'interpretazione dei segni: il caso di Roma

La caratteristica disposizione radiale del sistema infrastrutturale della città di Roma, benché simile nella concezione ad altre città italiane, esprime una netta specificità se si considera l'indotto generato nel corso del tempo da questo genere di strutture. L'area della capitale e il suo intorno sono prepotentemente caratterizzati dalla radialità degli elementi destinati alla mobilità via terra, al punto che la lettura di una qualsiasi immagine cartografica di Roma fornisce una immediata percezione di tale caratteristica.

Dalle cartografie fisico/politiche di grande scala, dunque con restituzioni

² A. VALLEGA, *Mari, Porti e Litorali: termini di un glossario*, Savona, CCIAA, 1983.

³ A. VALLEGA, *Unitizzazione e ciclo di trasporto*, Savona, CCIAA, 1984.

^{3bis} MINISTERO DEI LL. PP., *Scelta tra modi di trasporto delle persone nelle zone urbane*, Roma, «Quaderni OCSE», 1992.

piccole, il fattore emerge particolarmente: alcune arterie partono dal nucleo storico della capitale e si estendono radialmente ben oltre i confini comunali. Alcune di queste arterie fanno parte di quella rosa di percorsi che portano il nome di vie consolari; altre, come le vie Casilina, Pontina, Laurentina, Ardeatina contribuiscono anch'esse, quanto le altre e con la stessa modalità, al disegno del tracciato più antico della città.

In immagini cartografiche a scala più piccola, dunque con restituzione più ampia, questa lettura immediata va talvolta a perdersi per l'assommarsi di migliaia di altri tracciati che s'intersecano e si affiancano ai precedenti, anche se ciò accade soltanto a un primo superficiale impatto con l'immagine.

L'assommarsi inoltre di infrastrutture più recenti, sia viarie che ferroviarie, per quanto definisca segni importanti sul territorio, non sacrifica la lettura e l'interpretazione del passato. I nuovi segni (si pensi al GRA oppure alle infrastrutture autostradali, ma anche ai percorsi ferroviari fitti e complessi all'interno della realtà romana) sono facilmente interpretabili. Rappresentano, molto spesso, una sorta di "rottura" fisica rispetto ai segni del passato e, proprio per questo, la loro restituzione cartografica ne evince appieno tale caratteristica.

Le caratteristiche delle vie radiali, ossatura di un sistema ormai diventato davvero molto complesso, sono pressoché analoghe: l'esame di qualsiasi di esse può delineare, a livello generale, la complessità di ognuna. Tracciando l'esempio della via Appia si esplicitano facilmente, attraverso l'interpretazione cartografica, i concetti di polarizzazione, centralità, gravitazione. Nel procedere dell'analisi estendiamo i medesimi concetti al percorso della via oltre i confini comunali, verso quell'intorno che, sebbene goda di autonomia amministrativa, non può essere considerato, sotto diversi aspetti, realmente autonomo (si pensi all'attrazione esercitata da parte della capitale in relazione ad alcuni servizi esclusivi), per poi valutare il rapporto che questa arteria ha con la grande urbanizzazione romana⁴.

Da Roma a Brindisi, la via Appia è stata l'elemento promotore della nascita di numerosi centri urbani, spesso a distanza assai ravvicinata. Si tratta della più antica via romana, iniziata nel 312 a.C. dal censore Appio Claudio che, per rettificare una via anteriore che collegava Roma ai Colli Albani, la tracciò, prolungandola, fino a Capua. Il suo percorso fu proseguito per fasi successive e ancora oggi è considerata la più importante strada dell'Italia meridionale. Valutiamo, a titolo esemplificativo, attuali stralci del percorso. Partendo da Roma, la via Appia attraversa l'area dei

⁴ D.C. FESTA-F. GUZZO, *Il ruolo dei trasporti terrestri per l'integrazione del Mezzogiorno nell'Europa*, Cosenza, DiPiTer, 1997.

Castelli Romani, dove numerosi centri di consistente importanza sono addossati ad essa. L'intensità del traffico, ad esempio, nella zona di Albano Laziale durante le ore diurne dimostra la presenza in quest'area di beni e servizi di largo consumo. La riduzione consistente del traffico nelle ore serali dimostra la mancanza in quest'area di servizi di svago. In aree immediatamente vicine, come nel caso della zona di attraversamento del comune di Marino, avviene un processo quasi opposto. Va considerato che il centro storico di Marino è ad una distanza maggiore dall'arteria (e nell'area bassa del comune trovano posto alcuni servizi di svago piuttosto importanti), mentre quello di Albano è addirittura addossato ad essa. Comunque la distanza fra i centri e il tracciato viario dell'Appia, laddove esiste, è sempre molto breve. E le relazioni con l'arteria sono sempre molto forti. È chiaro che i comuni con i centri addossati alla via esercitano un'incidenza maggiore sul traffico di attraversamento. Spesso, infatti, per i centri più distanti esistono possibilità alternative di raggiungimento (generate in epoche successive).

L'espandersi dell'urbanizzazione nel tempo ha spesso generato la totale, o quasi, copertura dei territori sull'arteria (è il caso dei comuni di Albano, Ariccia, Genzano). Pertanto, può risultare difficile, specie nella valutazione di certi tipi di servizi e beni, utilizzare l'indice rappresentato dal traffico. Ma è pur vero che in questi casi il ruolo di centralità di ognuna delle aggregazioni interessate si disperde. Vale a dire che diversi fattori di centralità si uniscono generando un unico più grande polo attrattivo.

Situazioni analoghe alla precedente possono ritrovarsi, lungo il percorso della via Appia, nella zona pontina meridionale (dove si susseguono i comuni di Terracina, Sperlonga, Fondi, Itri, Gaeta, Formia, Minturno), nel Casertano (dove si susseguono i comuni di Sessa Aurunca, Teano, Sparanise, Capua, Caserta, Maddaloni). Ed è emblematico che tale strutturazione sia avvenuta, in particolare, nel tratto dell'Appia di più antica fattezze. Infatti non si riscontrano lungo la stessa direttrice sequenze insediative dotate di caratteri comparabili con quelle citate, tranne che per sporadici episodi, generalmente prossimi a città di medie dimensioni, come Bari e Brindisi. Questo perché la vicinanza di grandi agglomerazioni, come Roma o Napoli, genera, evidentemente, una maggiore spinta alla progressiva urbanizzazione di aree limitrofe, specie se collegate ai grandi centri da preesistenze viarie. Potrebbe definirsi un processo, spontaneo o meno, di depolarizzazione delle grandi zone urbanizzate, ovvero un processo di "de-centralizzazione". E se è vero che, ad esempio, Albano, con i suoi 2700 anni di storia, è più antica della stessa Roma, con i suoi 2400 anni, è pur vero che da un punto di vista di centralità urbana Roma non ha avuto eguali. Così, all'ingresso nella capitale, la via Appia si snoda in due brac-

ci: l'Appia Antica e l'Appia Nuova, quest'ultima nata successivamente, al fine di ridurre il peso gravitazionale sul più antico tracciato. E se la via Appia è oggi stata superata da nuove vie di comunicazione a scorrimento veloce (come l'autostrada e le linee ferroviarie), è pur vero che la stessa via rimane ancora l'unica reale possibilità di collegamento fra la Capitale e alcune aree limitrofe, con particolare riguardo alla gran parte dei centri dei Castelli.

Il sistema radiale delle comunicazioni per via terrestre ha governato la realtà romana per qualche millennio⁵.

Il Piano regolatore generale di Roma del 1962 avrebbe dovuto rappresentare una vera e propria svolta nella politica urbanistica della città, poiché definiva il nuovo assetto di Roma come moderna capitale europea, fondando le ipotesi di sviluppo sul cosiddetto Sistema Direzionale Orientale. Lo SDO aveva il compito di ordinare definitivamente le attività direzionali pubbliche lungo un asse tangente alla città, ricercando contestualmente la riqualificazione dell'intero quadrante urbano.

Lo SDO è un progetto urbanistico che investe un'ampia area del settore est del suburbio romano, prevedendo la costruzione di un nuovo polo direzionale alternativo a quello del centro storico, collegato alle varie emergenze urbane tramite un Asse attrezzato.

Dopo circa trent'anni, con la legge 396/90 fu istituito il Programma degli interventi per Roma capitale allo scopo di rispondere alle esigenze connesse alla realizzazione di interventi funzionali, appunto, al ruolo di capitale della Repubblica. Tra i sette obiettivi individuati dalla legge vi era quello di una "organizzazione del sistema direzionale e definizione di un piano di localizzazione delle strutture".

La Sovrintendenza ai Beni culturali e la Sovrintendenza archeologica di Roma hanno programmato indagini esplorative di carattere storico archeologico, preliminari alla progettazione definitiva e finanziate con i fondi della legge su Roma capitale. Le indagini archeologiche, iniziate nell'autunno del 1995, si stanno effettuando in parti eterogenee della città, collocate fra il centro storico e la campagna. Si tratta di aree di margine, caratterizzate da tessuti parzialmente urbanizzati, frammentati da aree non edificate, all'interno di quartieri molto popolati che si sono sviluppati caoticamente durante gli anni della speculazione edilizia. Le aree d'intervento sono state suddivise in quattro comparti: il comparto Casilino, a nord della via Casilina (143 ettari); il comparto di Pietralata (175 ettari), dove è prevista la costruzione di edifici con funzioni direzionali, in connessione con il nuovo polo ferroviario della

⁵ P. SICA, *Storia dell'urbanistica, l'Ottocento*, Bari, Laterza, 1985.

stazione Tiburtina; il comparto Tiburtino (188 ettari); il comparto di Centocelle (300 ettari).

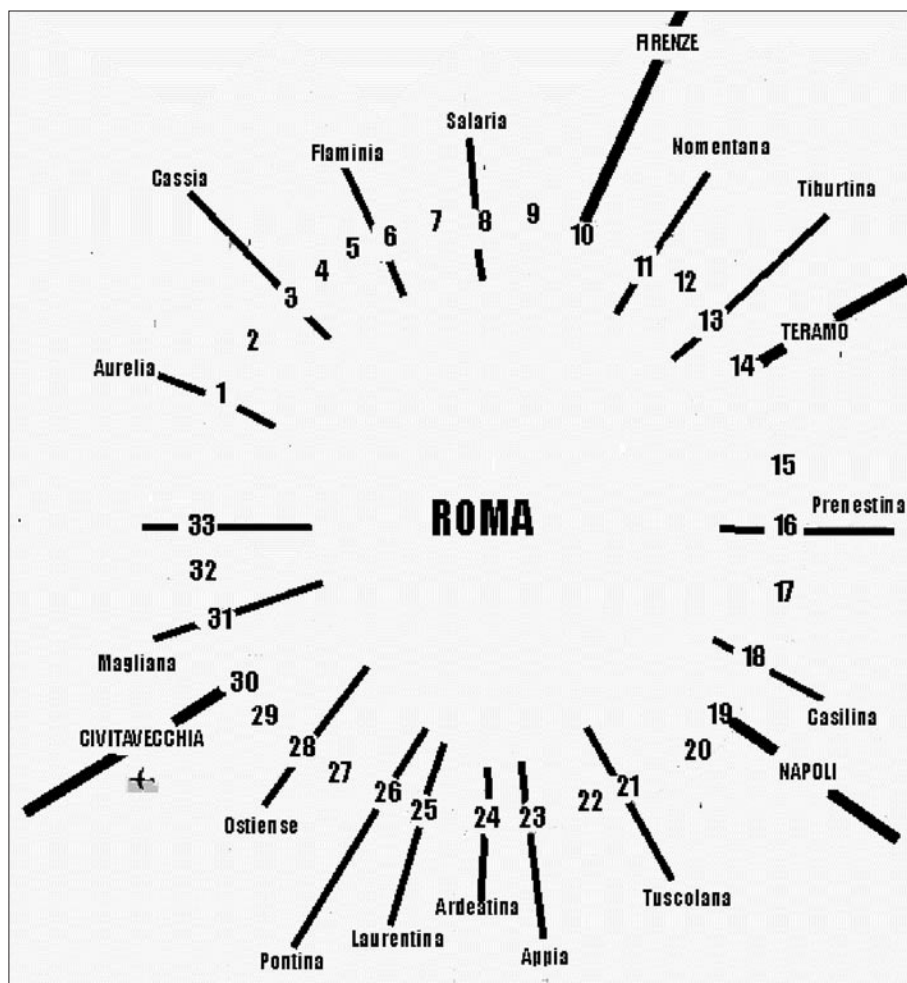
In realtà, dopo trent'anni di vicende varie, di contrasti e di rinvii, nel 1995 le ipotesi operative del piano del 1962 furono definitivamente trasformate, con gravi conseguenze per lo sviluppo della città. In modo particolare, all'interno di questo arco temporale, nel 1974 (con la Variante al PRG) si intraprese una ben diversa disposizione per l'assetto infrastrutturale romano.

La Variante al PRG del 1962, esecutiva nel 1974, proponeva, infatti, il trasferimento di alcune delle funzioni dell'Asse attrezzato al nuovo progetto di costruzione di un anello disposto intorno alla città. Così, i collegamenti dell'Asse attrezzato con le direttrici nord-sud-est e con l'aeroporto venivano affidati al GRA. Da arteria di attraversamento della città, l'Asse diventava un tronco viario al servizio esclusivo del GRA. Una variazione di ruolo che ha stravolto le funzioni proprie dell'Asse e, di riflesso, quelle di supporto che la circonvallazione nascente avrebbe potuto esercitare nell'infrastrutturazione generale del territorio romano.

Il Grande Raccordo Anulare, dunque, si è inserito nella maglia infrastrutturale di Roma con uno scopo iniziale ben preciso, per certi versi sottraendo funzioni essenziali all'Asse attrezzato del progetto SDO. L'obiettivo perseguito nella costruzione del raccordo ha riguardato la messa in opera di un collegamento viario fra gli assi della viabilità nazionale, così da evitare l'attraversamento della città. Purtroppo questo disegno concettualmente logico, curato dall'ANAS sia per la progettazione che per la realizzazione, ha manifestato le sue carenze fin dal principio, non tenendo conto né degli aspetti urbanistici generali né delle possibili proiezioni territoriali. Così, in tempi davvero molto brevi, in parte coincidenti addirittura con il compimento dell'opera (che ha richiesto molti anni di lavoro), il GRA è diventato una realtà che ha prepotentemente inciso su qualsiasi sviluppo alternativo di Roma. Ha determinato la creazione, in alcuni tronchi continua, di insediamenti vari, sia legali che abusivi, quale derivazione di investimenti finanziari di diversa origine.

In maniera del tutto schematica, la figura che segue rappresenta la radialità del sistema viario di Roma in riferimento al ruolo del GRA, i cui svincoli sono rappresentati con punti numerici (corrispondenti alla numerazione effettiva).

Le infrastrutture stradali di cui si compone il GRA sono possenti viadotti che talvolta s'intersecano a più livelli in prossimità degli svincoli. La qualità delle forme architettoniche e ambientali che ne sono derivate, la dislocazione casuale degli edifici nel territorio circostante, la spesso illogica natura degli accostamenti, costituiscono aspetti fisici e simbolici di un approccio cultura-



le che ha tradotto la “forma urbis” in disordine. Di conseguenza la Capitale rappresenta, anch’essa, l’espressione di un linguaggio architettonico ricorrente nella produzione contemporanea del nostro paese.

Gli aspetti fisici della città derivati dal GRA e i ruoli delle relative infrastrutture possono essere valutati da vari punti di vista. Gli innesti delle autostrade, le attrezzature di accoglimento, l’intermodalità e i legami infrastrutturali con la città, le zone di parcheggio per mezzi di trasporto pubblici e privati sono elementi che mettono a confronto il sistema viario con l’interno della città storica. Il territorio esterno al GRA, con insediamenti storici sottoposti a forte inurbamento, con le recenti periferie e gli insediamenti sporadici più nuovi, costituiscono agenti territoriali che evidenziano la domanda di funzioni di raccordo e di interrelazione fra il nucleo centrale, l’anello viario dise-

gnato all'esterno della città storica e le aree situate al di fuori di questo. Il GRA si è trasformato, nel tempo, in un elemento che sancisce la separazione fra la città antica e la nuova espansione.

Infatti, dal 1974 ad oggi, l'evoluzione di Roma, la sua prevedibile espansione, la crescente complessità delle funzioni che questa esercita nel proprio territorio, l'aumento della domanda di servizi e di mobilità, hanno tradotto il GRA in una circonvallazione complessa, interna rispetto alla città, riproponendo lo stesso quesito che ne aveva costituito la ragion d'essere: la necessità di progettare sul territorio esterno alla città linee di collegamento infrastrutturale di portata regionale e nazionale.

La rapida sintesi fatta allo scopo di rappresentare i passi salienti della storia del sistema infrastrutturale di Roma suggerisce qualche riflessione di diversa natura⁶. Da un punto di vista semantico, ad esempio, è corretto osservare come l'interpretazione dei segni del presente sia in grado di evocare la storia, renderla concreta, farla in qualche modo rivivere. Roma è stata, da sempre, una realtà importante all'interno del territorio nazionale. La sua collocazione centrale nella penisola ha caratterizzato alcune scelte – disegnate o spontanee – di natura urbanistica. La sua incidenza socio-culturale e politica, fin dalle origini, ha determinato una sorta di potente attrazione nei confronti dei territori circostanti a scala via via più ampia, fino a esercitare effetti di portata globale. La presenza della città papale ha sancito il suo ruolo di centralità religiosa nei riguardi del popolo italiano e del mondo intero, nell'ambito di un secolare confronto fra diverse ideologie.

L'evoluzione nel tempo della città, dunque, ha cercato di dare risposte ad un certo numero di esigenze: prima fra tutte, la necessità di proporsi come centro raggiungibile da ogni angolazione⁷.

Questo ha inciso fortemente sull'evoluzione del sistema viario nel corso dei secoli, sistema progressivamente divenuto sempre più complesso ed eterogeneo. Il filo logico che collega il passato alla realtà attuale è fatto di risposte, in forma di progettazioni e di interventi, alle varie esigenze manifestatesi nel tempo. La lettura dei segni tracciati nel territorio dalle infrastrutture per la mobilità non può non tener conto della storia che la capitale ci trasmette. E come per l'insieme della città, fatto di forme ed espressioni varie (le residenze, i servizi, le strutture viarie, le aree protette), le arterie della comunicazione risultano soggette a condizioni ormai, purtroppo, consolidate di ingovernabilità e degrado.

Roma, come prima accennato, è una città che deve far fronte a una serie

⁶ B. GELMINI, a cura, *Città, trasporti e ambiente*, Milano, Etas Libri, 1988.

⁷ XVII TRIENNALE DI ARCHITETTURA, *Le città immaginate-Un viaggio in Italia-Nove progetti per nove città*, Milano, Electa, 1987.

di ruoli che la sua storia millenaria le ha imposto: Roma monumentale, Roma papale, Roma politica, Roma ministeriale, Roma capitale, Roma metropoli, Roma post-metropoli. Se, da una parte, tutte queste valenze giustificano la complessità urbana che la città ha acquisito nel tempo, d'altra parte sono queste stesse valenze a non poterne giustificare la difficoltà di gestione e gli aspetti di decadenza assunti da ampi settori del tessuto urbano. Caratteri, peraltro, tipici della stessa Capitale, se si considerano gli aspetti legati all'enorme bagaglio storico, culturale, monumentale di questa.

Ma la storia urbanistica di Roma degli ultimi quarant'anni fa comprendere la fatica e le difficoltà che questa città vive per rincorrere una dimensione che sembra soffocarla, condizionandola proprio nei suoi aspetti migliori. E quale ruolo, certamente non marginale, hanno avuto le infrastrutture della mobilità in un simile contesto? Sono state causa o effetto di azioni progettuali? Sono state causa o effetto, oppure le due cose insieme, nell'interpretazione delle soluzioni – o dei tentativi di soluzione – che i progettisti hanno perseguito per la razionalizzazione del territorio?

Certamente oggi Roma appare diversa dalla città imperiale rappresentata nei libri di storia. E certamente suscita rimpianti ripensando al passato, nonostante la presenza ancora determinante di molti segni architettonici e infrastrutturali. Oggi Roma non è soltanto la bella città monumentale governata da alcuni ordinati tracciati viari disegnati nell'arco della storia millenaria della Capitale. Oggi essa è anche la fascia di costruito che circonda il centro storico, sviluppatasi per aggregazione di parti, attraverso una politica quasi mai rispettosa della legalità; è anche la sua periferia sterminata e scomposta, altamente problematica e alla soglia dell'invivibilità; è la sua area metropolitana, di dimensione vasta e complessa; è l'assommarsi problematico di tracciati che cercano soluzioni alle accresciute e ancora crescenti necessità di spostamento. È in queste parti che Roma rischia di perdere, o ha già perso, la sua identità; in queste aree la città rischia di non assumere nessun ruolo e, insieme, di perdere i tratti essenziali della propria memoria⁸.

⁸ CNR, *Progetto finalizzato trasporti, sottoprogetto II/1, linea a: metodologie per la formazione di ipotesi di scenari, Relazione tecnica*, 1982.