

Giovedì 24.10.2013
presso l'Aula Ridolfi padiglione 7 ex Mattatoio
Testaccio-Roma

PRESENTAZIONE DEL LIBRO

“LA CITTA’ DEL GRANDE RACCORDO ANULARE”

di Marco Pietrolucci

con il contributo di: Biblioteca di Storia Moderna e Contemporanea, Confedilizia UPR, Università degli Studi di ROMA TRE

Prof. Francesco Cellini

Noi siamo molto contenti, come Facoltà di Architettura di Roma Tre, di ospitare oggi la presentazione di questo libro **“La città del Grande Raccordo Anulare”** che ci sembra molto meritevole di essere discusso perché è un libro importante per la comprensione di Roma ed è per questo che ci è sembrato giusto presentarlo qui.

Prof. Vittorio Vidotto

Il libro come è stato detto è un libro importante. L'autore un po' pessimisticamente dice che del raccordo anulare se n'è parlato poco. Non è del tutto vero, ne hanno scritto anche De Quarto e Lodoli. In realtà è grande l'attrazione del raccordo, di questo segno che ha un grande fascino per chiunque abbia lavorato sulla città e ne abbia visto negli anni la trasformazione; forse è una delle poche cose che si è trasformata continuamente a differenza di tante altre che a Roma si sono aggiunte e di molte che sono rimaste ferme. Il raccordo anulare, non solo per il traffico che scorre continuamente, non è mai fermo nel senso che tutto l'intorno è in continua modificazione. I primi ricordi che almeno per il sottoscritto si riallacciano al raccordo anulare riguardano il cosiddetto “tratto dei lampadari”, cioè quel tratto che allora non era recintato dalle protezioni come oggi ma che incombeva direttamente sul raccordo con delle luminarie a suscitare il disgusto dei benpensanti. Paradossalmente quella realtà che è rappresentata in questo libro è il ricordo più vivo insieme ad un altro: quando percorrendo la via Appia Antica fino in fondo si arrivava ad incrociare una strada misteriosa che la incrociava a novanta gradi che era il raccordo anulare in via di sviluppo. Questa realtà così mobile viene rappresentata nel libro di Pietrolucci in modo molto approfondito, ricco di immagini e di rappresentazioni grafiche.

Il titolo del libro è al singolare: “La città del raccordo anulare”; la prima cosa che vorrei dire all'autore, e che in realtà traspare con tutta evidenza in questo libro, è che si tratta di “città al plurale”: “le città del raccordo anulare”; il raccordo anulare non solo ingloba Roma in quanto tale, ma lungo il suo percorso si sono collocate tante diverse città; molto diverse e anche stratificate a lungo nel tempo. Quello che suscita il libro di Pietrolucci, in un cultore di storia urbana quale io sono, è non solo l'interesse per avere individuato queste tante e diverse città, dando la percezione quasi fisica di queste realtà che vengono esaminate con schede minute e particolari, ma di averle localizzate rispetto al raccordo anulare: alcune si collocano, come quelle più antiche, al bordo del raccordo anulare come Labaro, Giardinetti, la Romanina, altre si collocano a cavallo del raccordo anulare; più spesso abbiamo un raffrontarsi da ambi i lati del raccordo di presenze architettonicamente e urbanisticamente profondamente diverse e questo suscita una riflessione sulla assenza di un disegno complessivo della città. Il problema che il libro di Pietrolucci pone ad uno storico come me riguarda la natura di queste realtà urbane: quando queste realtà diverse sono sorte; quando si sono consolidate, chi vi abita e quali sono le interrelazioni sociali che

intercorrono nelle zone più complesse; ad esempio chiunque vada all'Università di Tor Vergata vede come il tessuto sia straordinariamente mescolato, come esistano insediamenti preesistenti l'Università di Tor Vergata, come l'Università si sia collocata in quell'area mescolandosi ad un tessuto urbano già esistente, come certe realtà siano tuttora in costruzione, alcune non troppo vicine al raccordo come la città dello Sport di Calatrava. Il libro di Pietrolucci, per la sua caratteristica di analisi del territorio di questa realtà si colloca per fortuna a mio avviso al di fuori di quella letteratura sulla Città di Roma caratterizzata prevalentemente da un carattere di denuncia, di deprecazione, che purtroppo a mio avviso, ha influenzato largamente il discorso pubblico sulla città non sempre in modo produttivo, mi riferisco in particolare a due libri importanti, molto noti: Roma Moderna di Italo Insolera che è un libro degli anni Settanta che ovviamente non parla del raccordo anulare che però è un libro che ha dato un'impostazione in chiave prevalentemente negativa dello sviluppo della città, ha lavorato prevalentemente sulla speculazione come motore principale dello sviluppo urbano e ha messo in luce come i diversi piani regolatori fin dai primissimi, dal 1873-1883 e poi 1909, 1931, l'ipotesi del 1942 e poi il Piano del 1962, siano stati tutti largamente disattesi. Per cui nel territorio di Roma ci sono ancora aree residue dei diversi piani regolatori e in particolare del piano regolatore del '62, ed appare anche ad uno sguardo di superficie un disordine assoluto a cui fa riscontro anche un disordine urbano e questo lo si vede in maniera abbastanza efficace in molte delle immagini che sono nel libro di Pietrolucci; in particolare un'immagine ha attirato in me l'interesse, quella relativa a Cinecittà est dove si vede un tessuto urbano molto ordinato con addirittura un lungo edificio che scavalca una strada, e dall'altra parte del raccordo anulare c'è invece la frammentazione, il disordine, il formicaio della realtà abusiva, della città spontanea. Da un certo punto di vista questo libro fa riflettere con amarezza su quelle tante utopie e illusioni legate alla progettazione della città. Poco prima di venire ho ripreso in mano il libro di Marcelloni del 2003 "Pensare la modernità" dove sono ipotizzate tutta una serie di operazioni sul tessuto urbano che mi par di capire, salvo alcune, relative alle nuove centralità e ai relativi centri commerciali, non si sono mai realizzate e c'è il dubbio che possano essere realizzate in futuro. La cosa paradossale è che prevalgono sempre i vincoli del quotidiano sulla progettazione e sul disegno della città. Questo è un dato che, come storico della città, registro e non mi sorprende affatto. Invece mi incuriosiscono tante altre realtà che noi storici non abbiamo mai studiato. In realtà sono stati fatti grandi progressi negli studi su Roma soprattutto negli ultimi anni, anni Duemila, a cominciare da un libro sugli anni venti e trenta di Francesco Bartolini su "Roma borghese", che analizza soprattutto sulla base delle carte delle grandi cooperative e dell'archivio della generale immobiliare l'intervento di queste grandi organizzazioni nel modificare il tessuto e nel costruire la città borghese che è una città prevalentemente impiegatizia, quasi a risarcimento dell'impegno politico e militare che il ceto impiegatizio aveva dato durante la prima guerra mondiale. E' un risarcimento e una ricompensa sulla base della quale vengono costruiti tanti grandi complessi di diverse cooperative. Più di recente è stata finalmente messa a punto la storia delle borgate ufficiali in un libro che non ha avuto una larga circolazione, "Le borgate del fascismo" di Luciano Villani, in cui c'è un numero rilevante di indagini basate su fonti orali relative alle borgate storiche da Gordiani a Garbatella a Pietralata. Ci sono da parte di storici una serie di libri su determinati quartieri: voglio citare il libro di Masini sul quartiere di Piazza Bologna, il libro di Bruno Bonomo sul Quartiere delle Valli (Bonomo ha anche studiato il Quartiere Parioli, Casal Palocco). C'è quindi un enorme interesse nuovo per gli studi di storia urbana e in particolare sono venuti in primo piano i temi relativi all'edilizia per i ceti borghesi mentre prima l'attenzione prevalente era rivolta ai grandi complessi dell'istituto autonomo case popolari, dell'edilizia residenziale pubblica, dell'edilizia sovvenzionata, facendo spiccare in primo luogo la grande messe di studi, di deprecazioni, con larghe ricadute politiche dell'analisi di Corviale. Corviale ha raccolto un'enorme letteratura: sono questi i temi che hanno più influenzato il dibattito politico e storico. Il libro di Pietrolucci è un libro che richiama l'attenzione su questa poliedricità che il raccordo anulare circonda e che bisognerebbe mettere al centro degli studi e della riflessione politica e progettuale. Il tema che Pietrolucci solleva è un tema di grande difficoltà su cui la classe politica e i cittadini devono cominciare a riflettere. Purtroppo il ripiegamento sul privato è una vicenda che registriamo da almeno due decenni o qualcosa di più. La ricerca di una visione d'insieme, di una progettualità non solo politica ma anche urbana è ben lontana dall'attenzione della maggioranza dei cittadini i quali soprattutto in una città come Roma ma anche altrove in

Italia sono tutti protesi alla conquista del bene primario che è la casa in proprietà che non importa se sia abusiva, se sia una casa di edilizia pubblica di cui appropriarsi, se sia una casa che sia possibile acquistare, certo è che è meglio non tassarla poiché si tratta di una cosa su cui si vincono o si perdono le elezioni. Da un punto di vista storico quello che accade e' il passaggio di interesse e di attenzione tra la città intesa come grande organismo che va analizzato nelle sue varie componenti: gli interessi politici in gioco, gli interessi economici, gli interessi dei singoli e delle famiglie. Questo è un po' uscito dal novero dell'attenzione perchè si è cominciato a guardare, ed è questa la grande novità, il tentativo di guardare dentro le case, al modo in cui si vive o si è vissuto dentro le case. Vorrei citare un libro di grandissima novità di Enrica Asquer che si intitola "Storia intima dei ceti medi", una storia di alcune realtà, di modi di abitazione, come si è arrivati alla proprietà della casa, come ci si è mossi dentro, che tipo di relazioni si sono instaurate all'interno e nell'uso della casa, ed è un libro di grandissima novità. Poi c'è un altro libro appena uscito, "Storie di case", che riguarda Roma, Milano e Torino; sono quattordici o quindici casi di complessi residenziali o di singole palazzine, soprattutto nel caso di Roma, che vengono costruite negli anni '50 e '70 perché si analizzano gli stili di vita e i cambiamenti sociali intervenuti nell'Italia del boom economico e anche del boom demografico. Dopo la seconda guerra mondiale c'è stata una fortissima ripresa demografica oltre ad un forte rilancio dell'economia con il suo culmine tra il '58 e il '63. Nel '63 il boom economico inizia a declinare ma si registra il numero più alto di matrimoni e il tasso più elevato di natalità. Da allora il nostro Paese dal punto di vista demografico è un Paese in discesa, ultimamente anche dal punto di vista economico, però una cosa che non mai è stata contraddetta è la ricerca dell'abitazione, il bisogno dell'abitare. La mano pubblica non ha più risposto a questa domanda da almeno un ventennio, da metà degli anni Ottanta. Se guardiamo i centri della città ufficiale che vengono rappresentati nel libro di Pietrolucci e dove sono appunto indicati i dati di questi complessi di edilizia pubblica gli ultimi si collocano a metà degli anni ottanta. La mano privata si è invece largamente sviluppata e anche troppo ma io credo che ai margini della città, ai margini del raccordo anulare e anche al di là dello stesso raccordo sia cresciuta una città spontanea che risponde ai bisogni dei suoi cittadini ma che crea anche il tratto più caratteristico di questa realtà esterna che è il disordine e spesso l'incomprensibilità della nostra città.

Prof Franco Purini

L'argomento di questo libro è tra i più centrali della nostra città. Speriamo che la nuova amministrazione sia in grado di cogliere la molteplicità dei problemi che Roma deve risolvere. Questo libro è sicuramente un contributo importante per inquadrare una questione secondo me molto complessa. E' un libro di notevole valore scientifico, non c'è dubbio, e anche di valore storico perché ricostruisce le vicende della realizzazione di questo grande manufatto, il raccordo anulare, il quale non fu previsto fin dall'inizio nella sua interezza, e quindi fu il risultato di un'operazione quasi di bricolage, aggiungendo pezzi un po' per volta e quasi ricomponendolo a posteriori come ha messo in luce la ricerca di Pietrolucci.

Perché questo libro è importante?

E' importante per una serie di ragioni: per il suo contenuto storico-ricostruttivo, prevalente nella prima sezione del libro; per il contributo certamente importante di geografia urbana, perché mostra una serie di casi urbani singolari che si possono osservare nella loro genesi; è anche un libro che in filigrana descrive una realtà sociale, cioè descrive quello che avviene lungo questa struttura, ed è un libro secondo me anche progettuale come ricordava già Vittorio Vidotto quando diceva che il libro apre anche a questioni progettuali rivolte ad un futuro che spero non sia tanto lontano perché le questioni urgono in modo anche abbastanza violento.

Il mio ragionamento riparte da una constatazione: il grande raccordo anulare è uno degli ambiti che hanno prodotto negli ultimi cinquant'anni il maggiore epos nella nostra città. E' diventato un luogo epico, è diventato una grande narrazione alla quale ha contribuito il cinema, la letteratura, la pittura; ricordo un bellissimo quadro di Guttuso con gli sfasciacarrozze ai margini del raccordo anulare e anche Federico Fellini; c'è tutta una costruzione culturale ormai importante che fa di questa presenza una delle presenze che vale la pena avere nella mente abitando la città di Roma. Quando si dice raccordo anulare si evoca non soltanto un'infrastruttura ma un mondo, un mondo completo, che è pervenuto di recente agli onori del Festival di Venezia.

Perché c'è questo epos? Perché c'è una dimensione epica del GRA?

Non tanto per motivi urbanistici, non tanto per motivi legati all'infrastruttura o per motivi strettamente urbani ma per un motivo sostanzialmente determinato da sempre dalla stessa identità della città di Roma. Un male di Roma per alcuni o un carattere positivo per altri è che Roma paradossalmente non ha territorio, cioè è una presenza che galleggia in una sorta di deserto che la circonda dove il livello di infrastrutturazione metropolitana è assolutamente scarso. In venti minuti di automobile si va nel pieno del 1500, 1600, 1700. Cosa c'è a Nord di Roma? Tutta la Tuscia è ancora un frammento, alcuni direbbero un relitto di epoche passate dove la modernità è arrivata di striscio senza lasciare grandi segni; peggio ancora o meglio ancora se andiamo sui monti dietro Tivoli, Castel Madama, Vicovaro, Mandela, c'è un mondo intatto e Roma sta dentro questo deserto senza ancoraggio. E' come una realtà urbana che oscilla, si muove, scivola su questo piano che è la campagna laziale che non a caso Gadda in un passo del "Pasticciccio" definisce "le grigie latitudini del Lazio" per dare proprio l'idea di questa vastità indifferente che poi in realtà Quilici ha dimostrato in un suo libro recente, è ricchissima di tracce che però sono inavvertibili. Quindi l'ancoraggio di Roma a sé stessa è proprio il GRA; il grande raccordo anulare costituisce l'elemento che permette alla città di riconoscersi lì dove sta perché altrimenti questo autoriconoscimento non sarebbe possibile. Quindi è un segno fondativo, è un limite direi geografico prima ancora che infrastrutturale. L'essenza geografica secondo me costituisce gran parte di questa dimensione epico narrativa che ha assunto il raccordo anulare. Così si potrebbe dire che il GRA finisce per costituire una sorta di territorio virtuale, di territorio sostitutivo infrastrutturato, che Roma non ha nel proprio intorno. Questo è il motivo per cui il GRA suscita questo interesse, ha prodotto queste narrazioni.

Quale è stato l'effetto fondamentale del Grande Raccordo Anulare?

Quello di impedire di fatto la realizzazione dello SDO: il GRA si è messo sostanzialmente in alternativa allo SDO perché ha finito col costituire nella sua essenza vera una grande città lineare. Ormai il GRA è una città lineare, non è più un'infrastruttura di transito ma, nella sua vera essenza, una grande città lineare che si arrotola su sé stessa, un serpente che si morde la coda e si chiude e tiene Roma al proprio interno. Con un equivoco però: questa misura narrativa viene percepita nella mappa mentale dei romani come un limite, come se fossero delle Mura Aureliane, replicate. Roma sta dentro il GRA, questa è l'idea. Le mura Aureliane erano una specie di grande recinto quadrato mosso da accidentalità che nasconde in realtà la simbologia dell'aquila come si è accorto prima di me Marcello Fagiolo. La forma delle mura aureliane è l'aquila imperiale che stava sopra le insegne delle legioni. L'analogo delle Mura Aureliane nelle mappe mentali dei romani attuali è diventato il GRA, da cui la simbologia delle Porte di Roma, quando in realtà Roma ha ormai travalicato questo bordo, l'ha scavalcato, come si vede benissimo nel libro di Pietrolucci, e questo legittima ancora di più l'idea che il GRA sia diventata una grande città lineare molto complessa, molto differenziata, con un programma curioso che poi le fotografie aeree mettono in evidenza bene, che il disordine di cui faceva riferimento Vittorio Vidotto è un disordine che si avverte a livello di prospettiva ad altezza uomo: percorrendo il GRA quello che si vede è una città disordinata, caotica, senza una logica, senza una finalità insediativa. Guardando invece planimetricamente, si vede che la città lineare intorno al GRA è stata progettata accuratamente e con logiche stringenti parte per parte. Quindi quello che è disorganico, disordinato e frammentario è il sistema complessivo ma non le singole componenti che hanno invece una logica molto forte, molto stringente, molto compatta, in cui per esempio il rapporto con l'orografia diventa il fronte su cui si misura la dimensione degli interventi, il loro valore nello spazio e il loro valore paesistico degli interventi. Bisognerebbe quindi che i romani non pensassero più al GRA come a delle nuove mura Aureliane che in qualche modo sacralizzano la periferia che c'è dentro ma che escludono quella che sta fuori, ma dovrebbero iniziare a pensare questa struttura come qualcosa di permeabile, come qualcosa che in fondo permette a Roma di avere il territorio che non ha ancora e che forse in futuro il GRA potrebbe avere. Le ultime sezioni del libro di Pietrolucci, "La città del GRA" e "Scenari per la definizione di un ambito strategico", mettono bene in luce questo passaggio facendo capire l'operazione che bisognerebbe fare. C'è una prospettiva che emerge leggendo il libro: occorrerebbe declassificare il GRA, fare in modo che non sia più un'autostrada urbana per esempio, ma che diventi una sorta di grande boulevard lungo una sessantina di chilometri ma interrotto però, con delle pause. Bisognerebbe trovare dei

punti in cui il GRA interrompe la sua continuità ideale, pur continuando ad essere percorribile nella sua interezza, perdendo quell'aspetto di anello ferreo e soprattutto andrebbe punteggiato di landmarks riconoscibili, diversi però dalle Porte di Roma. Già Lugli in un suo bellissimo libro sulla Forma Urbis della Roma Sistina, in un passo, rivela il GRA. Il Gra era già scritto nella topografia romana, lo dice anche Pietrolucci, perché dei tratti di riconnessione tra le strade che divergevano a raggiera già esistevano. Quindi in qualche modo il Gra riprende quello schema, lo amplifica di scala, rendendolo potente e riconoscibile. Quindi il GRA dovrebbe diventare una specie di grande parkway separandosi e anche accettando di bypassarsi in certi punti, come si sta recentemente studiando nel Dipartimento di Secchi, dove si propone un raddoppio del GRA, in un tratto soltanto. In qualche modo l'occhio dovrebbe cambiare e questo libro di Pietrolucci può aiutarci a farlo, nel pensare al GRA, visto che ancora c'è, come trasformarlo in un'arteria più compatibile con quelle che sono le aspettative per esempio di rigenerazione urbana di cui tanto si parla. Ecco: a Roma una grande operazione di rigenerazione urbana sarebbe quella di ripartire dall'infrastruttura più importante, simbolicamente più potente che oggi esista per introdurre quei valori di rigenerazione che non sono né di recupero né di riqualificazione ma sono qualcosa di più; e cioè un riscrivere completamente, senza cancellarla, la storia di un manufatto così importante che può essere ripensato come un brano di città lineare in cui paesaggio, natura e architettura si riconciliano. Anche la presenza di questa congerie di insediamenti lungo il GRA, tutti pianificati ma scoordinati, possa diventare un disegno che abbia un minimo di senso.

Poi c'è tutta la questione storica romana della conflittualità tra centralità e linearità: da una parte la cometa, quella specie di città lineare che da Nord va verso Fiumicino e oltre, e dall'altra la città che si raduna attorno al centro, anche se Roma non è mai stata una città centralizzata, Roma è una città policentrica come Quilici ha spiegato, è una città arcipelago. E credo che non ci sia contraddizione nel rapporto tra la città arcipelago e "la città del grande raccordo anulare" specie se il grande raccordo anulare assumesse più chiaramente questa dimensione che peraltro già possiede di città lineare.

Prof. Vittorio Vidotto

Vorrei riprendere brevemente la parola per sottolineare un fatto che prima avevo dimenticato di riferire, ora che sono corse queste immagini d'epoca. Volevo dire che Pietrolucci ha reperito nell'archivio dell'ANAS delle immagini del raccordo anulare che prima non si erano mai viste e questa è un'ulteriore novità di questo libro che ha un ottimo apparato iconografico che è uno dei punti di forza perché ci fa vedere un raccordo praticamente scomparso.

Io vorrei anche riprendere una cosa che ha detto Franco Purini. Certamente questa caratteristica di tante strutture politico-amministrative – per cui il GRA è dello Stato e dell'ANAS, il resto della città è sotto la gestione del Comune – ha prodotto quella che noi storici chiamiamo una poliarchia, o meglio una diarchia di poteri, cioè dove non c'è controllo da parte dell'autorità centrale cittadina su quanto produce l'autorità statale; questa diarchia la conosciamo anche dal punto di vista archeologico con la suddivisione tra Soprintendenza dello Stato con la "p" e Sovrintendenza del Comune con la "v" e infinite altre contrapposizioni che si realizzano. Non sono d'accordo però con Purini sul fatto che tutte le parti sono progettate, perché secondo me solo le parti più recenti appaiono accuratamente progettate. Quello che dà il segno al passaggio dalla veduta dal basso è questa duplicità di cui parlavo: un centro direzionale soprattutto nella zona Est molto forte, ormai dalle Porte di Roma alla Laurentina, è un nuovo centro direzionale decisamente alternativo a quello che si voleva fare e che ancora per certe aree si riprende nello SDO; SDO che comunque quando venne progettato era già morto perché il centro direzionale di Roma era diventato l'Eur, allora, mentre adesso l'Eur non ha avuto più sviluppi significativi, salvo la nuova centralità EuRoma Due, e quanto si sta facendo in vari luoghi, ma in una realtà sostanzialmente incompiuta. Uno dei progetti più significativi era quello di un centro direzionale nuovo previsto intorno a Tor Vergata che però non è stato mai avviato neanche a livello di progettazione, a conferma che gli elementi di relativa spontaneità della costruzione sul raccordo anulare continuano a prevalere sulla progettazione sistematica.

Prof. Francesco Cellini

Io da parte mia ripeterei l'elogio e la sintesi che ha fatto del libro Purini.

Nel libro c'è una parte iniziale storica bellissima, interessantissima e documentatissima, poi segue una parte di analisi scientifica e geografica che diventa, passo dopo passo, capitolo dopo capitolo, sempre più analitica, sempre più nelle cose, osservando le questioni sul tappeto da diversi punti di vista. Quindi è un contributo utilissimo. Io ho dei dubbi però non certo sul libro ma piuttosto con l'interpretazione che ne ha dato Purini e in particolare sul seguente punto: E' effettivamente una città o è semplicemente un'infrastruttura con un grande insieme di agglomerati caotici intorno?

Sono due modelli concettuali completamente diversi. Non c'è dubbio che nella geografia mentale di tutti i Romani questo oggetto è un riferimento fortissimo. Per di più è anche geometricamente semplice, è un oggetto chiaro, in una città che non è che sia chiarissima. L'altro elemento forte a Roma è la radialità.

Se si analizza, come ha fatto Pietrolucci, tutto ciò che nasce attorno al raccordo anulare in termini di densità edilizia, di quantità di persone, di quantità di case, siamo di fronte ad un fenomeno imponentissimo, tanto è vero che viene in mente di dire che è una città lineare.

Però ci sono parecchie cose che lasciano il dubbio: è una città lineare fino in fondo?

Il primo dubbio è quello che con chiarezza indica Vidotto: e' molto eterogenea; è iper-eterogenea sul piano dell'edilizia, dei manufatti, della legalità ed illegalità delle costruzioni, del tipo di destinazione; il centro commerciale è una cosa, l'agglomerato di centri commerciali un'altra, alcune concentrazioni di uffici non sono una vera e propria direzionalità, sono un insieme di un particolare tipo di..., poi c'è la questione abusiva, e' una sequenza molto intensa di cose estremamente eterogenea. La città lineare nella sua formulazione teorica, poi in realtà mai realizzata, a parte le due lunghe ali della città di Brasilia, secondo me è qualcosa che cammina dritta intorno ad un sistema di trasporti, per cui chi la abita si riferisce continuamente "alla linea". E' così forse solo quando bisogna andare da Ikea. Anche in questo caso però qualcuno verrà dal centro, qualcun altro verrà da Castel Madama. Si usa quindi a zig zag. In realtà il raccordo anulare si usa fondamentalmente come il segmento di un percorso alternativo. Nessuno o pochissimi degli infiniti numerosissimi utenti del raccordo anulare usa il percorso anulare girando intorno a questa città. Se fosse una città lineare il percorso fondamentale sarebbero percorsi circolari intorno all'anello e non mi sembra che sia così. Il percorso è tutto un altro. E' da questo punto di vista molto più una infrastruttura carica di roba eterogenea, ma un'infrastruttura.

Un'altra cosa che mi viene in mente è che il raccordo anulare, piaccia o meno, ha un carattere di autostrada. Se pensiamo ad alcune iniziative ottocentesche mi viene in mente per esempio Città del Messico, dove progettavano una tramvia che partiva da una zona centrale per raggiungere una zona lontanissima con l'idea di fare da spalla ad una struttura urbana lineare in formazione. In realtà il raccordo anulare scivola accanto alla città; ad esempio, Casal Monastero è un intervento pubblico ed è un nucleo che sta molto vicino al raccordo anulare, ma in realtà per raggiungerlo bisogna uscire dal raccordo anulare, imboccare un'altra strada e tutto questo, a mio giudizio, non è perfettamente adeguato al modello di città lineare; lo è forse di più la Bufalotta, che è stata citata prima, in particolare il punto in cui dal raccordo anulare direttamente si accede ad IKEA. In realtà si scorre attraverso una città che sembra essere realizzata in altro modo.

Poi c'è il tema che secondo me è interessantissimo, sollevato anche dagli studi storici di Vidotto, che riguarda la struttura sociale, le storie, le vite contenute in queste infinite serie di città che per quella che è la mia modestissima esperienza di cittadino, non di studioso né tantomeno di urbanista, è molto eterogenea, infernalmente eterogenea, di cui manca ancora peraltro l'esatta percezione. Nel progetto originario di Porta di Roma, per esempio, che ho avuto modo inizialmente di seguire per i fratelli Toti, iniziali promotori dell'area, ci si immaginava che quelle abitazioni potessero nascere per un'alta borghesia, disposta a spendere parecchio per andare a vivere lassù. Strana strategia. Poi non è stato così e metà della Bufalotta non è stata costruita. Sono d'accordo che non è possibile leggere il raccordo in chiave puramente speculativa. Anche gli speculatori in fondo si basano su percezioni e interpretazioni della realtà che poi come quello degli urbanisti non rispondono.

Fa benissimo Pietrolucci ad illustrarci questa realtà. Per esempio una delle grandi cose che secondo me fa capire fin dall'inizio quanto è utile il libro e l'analisi di Pietrolucci è quando ci fa vedere che il Nuovo Piano Regolatore in fondo non parla del Raccordo Anulare, è come se non ci fosse. A Roma però non c'è solo l'idea della centralità riassunta dall'anello del raccordo anulare.

Ci sono altre interpretazioni molto affascinose, altri paradigmi interpretativi che sono il Tevere, l'asse Nord Sud, anche quelli parzialmente veri, ma lo sono poi fino in fondo? Fino a che punto?

Un'altra considerazione: io posso pensare che il raccordo anulare funzioni come anello ma non mi pare molto diverso, nel suo funzionamento, per esempio dalla Roma -Fiumicino, o da quello che sta succedendo sulla linea de L'Aquila, o da quello che sta succedendo in minor misura sulla Roma-Napoli: le tre autostrade. Se voglio andare a Tivoli, per esempio, devo prendere l'autostrada de L'Aquila, passando accanto a Ponte di Nona, al nuovo Tecnopolo, al Centro Carni, sono tutti collegati: uno potrebbe dire che la città del raccordo anulare è la città dei raggi, che sono autostrade, che vanno di qui che vanno di là. La Roma-Fiumicino è favolosa, è una realtà lineare potentissima che arriva fino al Centro Leonardo, con l'aeroporto, è di fatto una città lineare. Credo che ci sia un problema di fondo: è difficilissimo avere modelli interpretativi totalmente esaurienti della realtà, soprattutto se usiamo dei modelli interpretativi geografici tridimensionali della città. Sono utili a capire la realtà delle cose ma se li traduciamo in progetto diventano disastrosi. Pietrolucci fa bene a farci notare, nella sezione storica, come, già nelle prefigurazioni del fascismo della Roma-cometa che va verso il mare, in realtà c'è già quasi tracciato un raccordo anulare, c'è già un embrione del raccordo anulare. Però oggi Roma è veramente interpretabile come un organismo con questa ciambella intorno di case o è ancora un complicatissimo sistema in cui secondo me ciò che conta non è nemmeno tanto l'interpretazione geografico-formale ma una difficilissima interpretazione sul suo profondo senso vitale che nessuno finora è riuscito mai a raccontare bene. Nella mia vita, ormai lunga, io ho visto mille mura funzionare in modi diversissimi. Ho visto cambiare il senso di abitare il centro della città. Mio padre, per esempio, avrebbe potuto comprare una casa a Piazza Farnese, io oggi, con il mio stipendio, potrei comprare una casa a Ponte di Nona. E' cambiata la dinamica complessiva. Da questo punto di vista io diffido, lo dico francamente, in modo radicale, dell'Urbanistica. Mi sembra che è talmente chiaro che noi abbiamo travisato la storia di Roma in tutti i Piani. Aggiungo che tanto più i Piani sono disegnati, assiomatici rispetto ad una grande idea, tanto più falliscono. A Bari, dove ho avuto modo di lavorare di recente, il Piano di Quaroni, famoso per la sua capacità di disegno, è disastroso: è servito a frenare quel poco di buono che c'era nella città e ha favorito tutto il peggio che c'era nella città. Non è un problema di abusivismo, ma di vincoli sbagliati, di un modello interpretativo, molto nobile, fatto da uno dei più grandi pensatori di città, mio professore, che però ha sovrapposto alla città di Bari un suo sogno interpretativo che in realtà è completamente contraddittorio rispetto a quello che la città era. Paradossalmente, se ci fosse stata la selvaggia dimensione della non pianificazione, Bari sarebbe stata una città più bella. Ne sono assolutamente convinto. Ritorno quindi alla questione principale. Mi pare che anche la natura del raccordo anulare come infrastruttura, cosa che viene spiegata benissimo da Pietrolucci nella ricostruzione storica che ha fatto, è una strada che serve per collegare Nord-Sud, per sgravare Roma, poi cresce, viene completato, poi rinforzato, tutti i raddoppi, triplicazioni, quadruplicazioni, modificazioni e svincoli seguono semplicemente, il più banale pensiero idraulico funzionale, nessun pensiero urbanistico, lì c'è troppo traffico, la gente si ingorga, facciamo la terza corsia. Guardiamo quello che succede sulla Roma-L'Aquila: la Roma-L'Aquila in questo momento è un cantiere mostruoso, ci sono degli svincoli che non ho mai visto in Italia, è quasi un sogno americano, perché? Perché quelli che vengono da Castel Madama e vanno a lavorare a l'Eur, passando per un pezzo di raccordo anulare, ci mettono un'ora e tre quarti per arrivare al lavoro. E' questo il punto. E brutalmente la città risponde a questo bisogno ruvido. Tutto il resto sono sogni degli urbanisti e sogni degli architetti.

Prof. Franco Purini

Posso chiarire una cosa?

Aggiungo velocemente che va bene il discorso di Francesco Cellini nutrito da dubbi condivisibili ma una cosa è però indubbia: che se una persona vuole fare l'esperienza a Roma della dimensione metropolitana della città deve percorrere il raccordo anulare perché vi trova tutto l'alfabeto metropolitano: l'unione di misura e dismisura, finito e infinito, si vedono le parti vicine e poi si scopre la lontananza del paesaggio, interezza e frammentarietà. Quale è quindi il fascino del GRA? E' che va "dove il GRA conduce", torna su sé stesso; quindi a differenza delle strade, come le bretelle che vanno da un'altra parte, questa struttura ha una sua autonomia simbolica,

morfologica. Per questo ha questo epos di cui si parla, per questo Corrado Guzzanti ha fatto il falso vendittiano che è più vero dello stesso Venditti. Bisognerebbe accettare quindi questo dato e avere la capacità di trasformare "un tubo", qual'è il GRA adesso, in "una rete". Siccome il GRA in realtà fisicamente ha preso uno spessore che non è soltanto quello della sede stradale, e' un km al di qua e un km al di là della sede carrabile, come lo studio di Pietrolucci ha messo in luce, e' piuttosto una fascia, ed è per questo che parlo di città lineare, bisognerebbe che si trasformi esso stesso nell'elemento principale di una rete, passando, per citare una metafora di Bernardo Secchi, dal "tubo" alla "spugna". Quindi se il traffico non scorre più in questa specie di tubo da cui non si può uscire se non quando si è arrivati ad uno svincolo ma ci si disperde in una rete che piano piano riammaglia tutte queste realtà diverse ma a mio giudizio, tutte disegnate, che scorrono lungo il suo corso.

Marco Pietrolucci

Mi pare difficilissimo qualsiasi tipo di ragionamento dopo i vostri interventi di cui vi ringrazio, molto puntuali nella lettura del testo. Mi pare che sia stato detto molto di quanto ho cercato di scrivere. Forse manca una cosa che vorrei aggiungere. Penso che questo ambito sia un ambito sul quale occorre far convergere tutti i nostri sforzi per ricostruire una visione del futuro, ne abbiamo bisogno come cittadini, prima ancora che come architetti. L'immagine contemporanea di Roma che leggiamo lungo il raccordo anulare è un'immagine arcaica, oltre che estremamente confusa, come è stato detto. La contemporaneità a Roma ha un'immagine arcaica perché Labaro visto da una certa distanza è un villaggio medioevale; e la Romanina per chi si spinge all'interno è una casbah e questo paesaggio, questa struttura della città va capita sicuramente meglio; va capita meglio la struttura di questa città, vanno appuntati tutti gli sforzi possibili perché si faccia di quest'ambito un ambito strategico, perché si delineino degli obiettivi generali in cui sia chiaro poi che tipo di città si costruirà lì. E questo è il territorio sul quale si gioca la contemporaneità a Roma. Forse questo non era stato detto. Mi sembra abbastanza colpevole che questo ambito su cui ci sono grandissimi interessi sia sfuggito completamente al governo della municipalità da sempre, però anche recentemente e soprattutto da un governo della sinistra. Roma ha avuto lungamente una stagione governata dalla sinistra. E secondo me agli assessori dobbiamo rivolgere una domanda molto semplice: perché quest'ambito strategico non è stato fatto e perché è stato fatto unicamente sulle componenti della città consolidata; ovviamente gli interessi erano più limitati e se c'è lo spazio per aprire una fase nuova di conoscenze e di ricerca collettiva e politica su questo territorio così complesso, difficile da raccontare.

Prof. Francesco Cellini

Voglio aggiungere una cosa. Prima ho fatto un discorso molto pessimista, me ne rendo conto. Io non penso che il paesaggio del raccordo anulare, nel senso percettivo del termine, con tutte le sue contraddizioni, sia di per sé una cosa disprezzabilissima perché siamo affezionati solamente alle bellezze del tessuto della città centrale. Questo sarebbe un atteggiamento idiota. È una dimensione della contemporaneità che ha dei valori, come dice Purini, persino per il fatto che è collegata da una infrastruttura che permette di attraversarla ad una certa velocità.

C'è un'altra questione dove mi sento veramente pessimista: ho la sensazione che le grandi trasformazioni urbane avvengano su scelte infrastrutturali, su scelte di emergenza, su scelte semplici. C'è una grossa emergenza, si fa questa cosa qui: esce fuori il raccordo anulare. Non c'è stato assolutamente, come dice Pietrolucci, con assoluta chiarezza, un pensiero di disegno urbano, dietro alla costruzione del raccordo anulare. C'è un anello che già in qualche modo è chiaro di per sé, c'è un problema politico, un'emergenza sociale, alcuni vincoli morfologici che peraltro Pietrolucci ha descritto molto bene, ed esce fuori il raccordo anulare. Si tratta di uno schema ingegneresco adattato a delle realtà territoriali perché inizialmente non c'è praticamente nulla, come dimostrano le foto d'archivio. La costruzione del raccordo anulare inizialmente è una semplice strada e seguita ad essere così perché man mano le esigenze crescevano e la strada è stata raddoppiata, triplicata, svincolata ecc., e' questo il raccordo anulare. Dopodiché altre forze molto più complesse hanno trovato conveniente, per vari motivi, localizzarsi lì. Molto più complesse vuol dire dall'operazione dei grandi centri commerciali a operazioni molto più povere: l'operazione dei lampadari e' un'operazione primordiale, mi metto lì,

faccio vedere i lampadari, spero di venderli. Operazione plausibilissima. Alcune localizzazioni, pensate, di edilizia popolare sono state fatte in questa logica, anche qui con delle strane scelte. L'abusivismo, la crescita e le trasformazioni di precedenti abusi, le varie Case Rosse per esempio, tutto questo mondo complicatissimo, con motori complicatissimi, ha fatto sì che intorno a questa infrastruttura ci crescesse tutta questa roba. In tempi successivi di minore abusivismo e' piu' difficile costruire un quartiere abusivo. Allora sulla Roma-Fiumicino sono nate le grandi operazioni: Caltagirone costruisce Parco Leonardo, quell'altro Fiera di Roma. Altre operazioni, altri soggetti, ma il senso e' sempre lo stesso: l'unica indicazione e' stata ed e' la strada, che disegna in modo fortissimo la citta' ma certo non puo' bastare. Se non e' questa una critica all'urbanistica... .

Prof. Vittorio Vidotto

Anch'io vorrei aggiungere qualcosa per chiudere questo nostro incontro.

Mi pare che serpeggi un certo pessimismo diffuso. D'altro canto, leggendo le dichiarazioni del nuovo assessore all'urbanistica del Comune, sappiamo che non sono disponibili fondi e l'unica possibilità di intervenire sulla città è trovare di nuovo un incontro con i privati, ma i privati per primi hanno difficoltà in questo momento, con tutto l'inventato che c'è, a pensare di procedere sull'onda speculativa che era stata avviata anni fa, e quindi mi pare che gli elementi di pessimismo conducono ad immaginare una situazione stazionaria in cui però io credo sia inevitabile che l'abusivismo continui, che, dove possibile, negli interstizi di questa realtà circolare o lineare che dir si voglia, i grandi giochi rimarranno sostanzialmente fermi, mentre i giochi dei privati continueranno. Mi piace ricordare, per chi ha visto, il film recente sul grande raccordo anulare. In questo film il raccordo anulare si vede poco; si vede il grande flusso e ancora una volta il grande raccordo è un grande pretesto. Quello che ho trovato più interessante dal punto di vista storico sono una serie di sequenze relative ad un interno di casa in cui un anziano signore con una grande barba ragiona, con una figlia assorta di fronte allo schermo di un computer e mi pare un'emblema di ciò che sta accadendo alla nostra vita privata e l'assenza di dimensione pubblica. Solo in due passaggi si guarda fuori ma il fuori non si vede. Dunque questo è il carattere più simbolico e forte che deriva da un cambiamento che sta avvenendo fra di noi. Noi stiamo fra noi, alcuni di noi spesso non escono di casa e il raccordo anulare diventa così un miraggio lontano che rimane incomprensibile. Il raccordo non c'è, eppure c'è. La gran parte dei nostri concittadini conosce soltanto dei tratti del raccordo anulare, tratti che sono considerati scorciatoie in termini di tempo ma sono spesso delle drammatiche trappole perché se uno rimane intrappolato nel raccordo non ne può uscire. E quindi questo è ancora un'emblema ulteriore della città in cui ci si può talvolta muovere ma più spesso rimanere prigionieri.