

Roma lancia un nuovo piano regolatore: quale futuro per le metropoli? Parlano quattro grandi urbanisti

Non è un disegno, è una macchina. Giuseppe Campos Venuti non ha dubbi e per uno come lui, da un quarantennio in prima fila nella battaglia per un'urbanistica moderna, la certezza, in tema di pianificazione, non è cosa da poco. La «macchina» in questione è la proposta per la Roma di domani (un'insieme di delibere, da ieri all'esame del Consiglio comunale) quasi un vero e proprio nuovo piano regolatore, presentato l'altro giorno alla stampa dal sindaco Rutelli, dall'assessore alle Politiche Territoriali, Domenico Cecchini e da Loredana De Petris, consigliere delegato alle Politiche Ambientali. Uno strumento complesso che taglia, con la Variante al vecchio piano regolatore, 39 milioni di metri cubi di cemento: salva 18.000 ettari di territorio di verde in un sistema coerente di parchi, organizza un diffuso sistema di trasporto su ferro, e recupera una settantina di aree periferiche attraverso progetti di riqualificazione. La presentazione pubblica si è svolta alla presenza di un qualificatissimo gruppo di architetti e urbanisti europei che hanno detto la loro sul nuovo piano per Roma da Giuseppe Campos Venuti, presidente onorario dell'Istituto nazionale di urbanistica a Olot Bohigas, l'architetto che ha ridisegnato la nuova Barcellona, da Pere Serra, coordinatore per il recupero del centro storico di Barcellona, a Nathan Starkman, direttore dell'Atelier parisien d'urbanisme, da Paolo Ceccarelli, oggi preside della facoltà di Architettura di Ferrara, ad Eduardo Mangada, uno dei padri del rinnovamento urbanistico madrileno e spagnolo.



Francesco Totti/Master Photo

Con Bohigas, Campos Venuti, Mangada, Starkman e con Domenico Cecchini abbiamo organizzato un forum che, partendo dal nuovo piano per Roma, facesse il punto sui temi più generali del disegno e del futuro delle città. Ecco che cosa ci hanno detto.

**L'Unità.** Campos Venuti ha usato la metafora della «macchina», di un'urbanistica in movimento, dinamica basata più che su un grande piano, un grande disegno generale, sulla realizzazione governata da regole certe, di parti di progetto e di città che inneschino e facciano «esplosione» trasformazioni più vaste. A vostro parere sono dunque in crisi il concetto e lo strumento del piano regolatore?

**Eduardo Mangada.** Dopo gli anni di entusiasmo per i piani regolatori, c'è sicuramente stata una certa crisi di questo strumento tradizionale. Io però sono ancora per una cultura del piano, della razionalità, perché la razionalità è garanzia di progresso e di democrazia. La difesa delle parti deboli della città e della società non è possibile senza un piano, senza l'espressione di un progetto che permetta il controllo. Non possiamo rinunciare a un discorso globale sul territorio, a un discorso politico-culturale e non soltanto amministrativo. La costruzione del nuovo territorio deve partire da poche scelte precise, ma poi deve anche affidarsi alla contrattazione sociale, che non vuol certo dire «de-regulation», quanto piuttosto la coesistenza regolata di forze egemoniche, di frammenti di società.

**Olot Bohigas.** Io penso che alla città moderna non serva nuovo territorio: nuova espansione, anzi bisognerebbe ridurla, demolirne parti. **Mangada.** Quando parlo di nuovo territorio, non dico che bisogna occupare nuove aree, ma reinventare quelle esistenti. **Bohigas.** Allora sono d'accordo. Per città come Roma, Madrid, Barcellona o Parigi non si deve costruire più. Servono alcuni impianti: questo si fa con l'Opera, un Auditorium o altro. Il concetto dell'espansione delle città è antico di cinquant'anni: oggi bisogna demolire e ristrutturare quello che non funziona.

**Nathan Starkman.** Piano genera le o progetti particolari? Bisogna intendersi bene: anche perché il piano non è il progetto e più la scala è grande più questo è vero. Per fare un piano si ha bisogno di più progetti, e non si può realizzare un piano senza progetti precisi insomma sono i progetti che fanno il piano che danno un'immagine precisa di quello che si vuole fare. **Mangada.** È vero. Nella storia dell'urbanistica moderna sono i grandi progetti, ad esempio le Siedlungen (i grandi quartieri del Razionalismo tedesco ndr) che hanno fornito l'immagine più esatta di quella che voleva essere la città moderna.

**L'Unità.** Sembra farsi avanti il tema dell'immagine della città del progetto concreto dell'architettura e del suo valore simbolico. Alla città moderna servono dunque ancora immagini forti: magari una politica di «grands travaux» alla francese?

**Starkman.** I grandi progetti per gli spazi pubblici devono essere presenti in un piano regolatore perché

# Il motore della Città

RENATO PALLAVICINI

hanno un'importanza fondamentale. **Mangada.** Ma anche una scelta decisa per i trasporti può contribuire all'immagine della città. Questo nuovo piano per Roma punta decisamente sul trasporto su rotaia. E questo ha un significato non soltanto funzionale, relativo al flusso di traffico, ma è un'occasione spaziale per costruire una nuova immagine, attraverso la conquista di un nuovo spazio pubblico. **Bohigas.** È venissimo. Un abitante della *barriera* parigina ha l'immagine di Parigi perché dovunque abiti, sa che in qualunque momento può raggiungere Place Vendôme in pochi minuti. È un problema di identificazione. **Mangada.** Certo, ma se il problema dell'identificazione collettiva è l'immagine del centro, non bisogna illudersi di creare nelle periferie tanti piccoli centri - tanti piccoli Colossei. **Domenico Cecchini.** Se ci fermiamo all'«immagine», magari secondo le teorie di Kevin Lynch (autore di un celebre saggio sull'immagine della città ndr), il discorso funziona. Pensiamo a Parigi e ci viene in mente la Tour Eiffel o per un parigino il centro della città e il metrò che gli consente di raggiungerlo è questo che dà l'identità a un parigi-

no e che lo fa sentire più parigino di quanto un romano si senta romano. Per noi, dunque, è diverso. Il problema sta piuttosto nel titolo che abbiamo dato a questo nostro piano: «recupero della città moderna». Roma «questa» identità, la deve costruire. Noi abbiamo individuato alcune componenti di questa immagine da costruire e recuperare: il sistema del verde e del parco, lo sviluppo delle ferrovie ed il recupero delle periferie. **Giuseppe Campos Venuti.** Noi siamo abituati a parlare con spagnoli, francesi, inglesi, facciamo sicuramente parte di una cultura europea. Ma c'è un aspetto che ci divide profondamente dagli altri: il fatto che noi lavoriamo in una situazione in cui lo «Stato» non c'è mai stato, e lo Stato significa che tra le mille cose che fa e deve fare ci sono anche le regole dell'urbanistica, le regole della trasformazione urbana. In Italia siamo sempre stati antistatalisti: contro gli Stati stranieri che ci hanno dominato per secoli, contro lo Stato della Chiesa, volevamo uno Stato nazionale e quando l'abbiamo avuto non ci andava già bene, poi contro il fascismo che si era impadronito dello Stato. Insomma siamo troppo abituati a combattere, anche in senso positivo, contro lo Sta-

funzioni necessarie per un assetto policentrico, la ripartizione dei pesi insediativi, le strutture del sistema ambientale, i progetti strategici. Il Piano municipale di uso del suolo, invece, sostituirà, con analogo status giuridico, il vigente Prg, e governerà le trasformazioni minime del territorio comunale. **2 - Tre sistemi costituiscono le direzioni di lavoro e gli assi portanti della politica territoriale. Storico-ambientale:** saranno perimetrati 17 aree, introducendo criteri di tutela su oltre 52.000 ettari di territorio; aree intangibili, ma «luoghi urban» in senso proprio, destinati a qualunque area circostante. **Mobilità:** la scelta strategica è per il trasporto su ferro, «sfruttando» i 340 chilometri di anello ferroviario interno, che potrà funzionare anche da scambiatore tra le linee esterne (forse saranno «a pesante» invece che «radiali», come inizialmente previsto) collegando la città centrale con i centri metropolitani esterni: è il traguardo previsto per il Giubileo del 2000. **Insediamenti esistenti:** comprendono il recupero del centro storico e la riqualificazione delle periferie, dotandole di servizi e infrastrutture, per farla diventare «città a piano titolo». **Quattro direzioni** **1 - Variante di salvaguardia.** Si completa un percorso iniziato nel 1992: viene eliminata la possibilità di edificare su oltre 18.000 ettari, di cui 15.000 destinati a verde agricolo, 3.000 a verde pubblico. La cubatura eliminata è di 39 milioni di metri cubi, di cui 30 residenziali, 9 non residenziali. **2 - Perimetrazioni di parchi e aree protette.** Vengono perimetrati il Parco di Veio, il Parco dell'Inghilterra, la Valle del Casale, il Parco del Ritorno per complessivi 14.000 ettari. Nei prossimi mesi, saranno perimetrati altre 13 aree per complessivi ulteriori 36.500 ettari circa. **3 - Programmi di recupero urbano.** Interessano 15 ambiti, sui quali sono attivati finanziamenti pubblici per 400 miliardi, ai quali si aggiungono gli investimenti privati. **4 - Piani particolari di recupero dell'edilizia abusiva.** Sono i primi 13 piani di riqualificazione delle periferie: attivano un completamento edilizio all'ordine delle 20.000 stanze. Quando tutti i 69 piani particolari glieli saranno adottati, la previsione è di complessive 85.000 stanze. I Piani si collocano come tassello dei più complessi Progetti d'area, che riordinano la riqualificazione entro più ampi quadri di coerenza. [Rinalda Carati]

## Verde, trasporti, periferie di qui al Duemila

Un «quadro di cortezze», al posto di quello che l'assessore alle Politiche territoriali del Comune di Roma Domenico Cecchini ha definito «regole di merito arbitrarie». Il documento urbanistico in discussione in Consiglio comunale si divide in due parti. **Indirizzi generali** **1 - Strumenti urbanistici.** Saranno articolati lavorando contemporaneamente a due livelli: il Piano direttore metropolitano sarà configurato per gradi, e pianificherà il sistema principale della mobilità, la localizzazione delle

Ma oggi, per noi, il problema è proprio quello di instaurare lo Stato, e una delle cose da ristabilire per prima sono le regole della trasformazione della città. Spagnoli e francesi si possono anche permettere di disfarle: noi dobbiamo difenderle. Io sono disposto ad accettare che a regole progressiste di sinistra, se perdiamo le elezioni, si sostituiscano altre regole, sono per così dire per un'alternanza urbanistica, ma non sono disposto a vivere in uno Stato senza regole che rifiuta le regole che ogni dieci anni fa un condono edilizio che nega l'esistenza delle regole con una «regola». Per avere regole che siano capite dalla gente, accettate persino richieste dobbiamo però ridurre a poche essenziali facili da capire, non difficili da applicare in modo da creare consenso. **Cecchini.** Noi abbiamo oggi la possibilità, per la prima volta nella storia di Roma moderna, di lavorare sulle identità locali. Abbiamo a che fare con una generazione di giovani ventenni, nati a Roma e che vivono in quella marmellata che è la periferia. L'idea che abbiamo tradotto sulla nuova pianta di questo piano per la città è il policentrismo: idea che si regge e funziona solo se c'è un sistema di trasporto su ferro. I «progetti d'area» che abbiamo individuato dentro le periferie tendono a realizzare questo policentrismo, anche attraverso il recupero di luoghi d'identità forte: penso alla creazione di nuove università, centri commerciali, persino cimiteri di quartiere o di porzioni di città.

**Mangada.** Sono d'accordo. L'università ad esempio è una forte forma simbolica: non è portatrice soltanto di una nuova funzione ma anche di una nuova qualità urbana e sociale. In un bel campus, aperto alla città, ci si andranno a sedere anche i vecchi e i pensionati. **L'Unità.** Policentrismo frammentato, poche cose anche se scritte non si come il rischio di una sorta di «municipalismo urbanistico»? **Cecchini.** Assolutamente no. Per Roma noi stiamo facendo la più grande opera pubblica da tempo immemorabile. L'Auditorium un progetto a scala urbana con un sistema di piazze, una linea di tram, e la rivitalizzazione delle aree circostanti. E poi penso ad altri grandi progetti come la nuova stazione Tiburtina e la ridefinizione di tutta l'area di Pietralata. Siamo contrari a grandi speculazioni: non a grandi opere pubbliche. La prima area che tocchiamo è proprio quella della Terza università, sull'Ostense al Valco di S. Paolo. È un progetto che serve ad alleggerire la prima università ma che soprattutto, dà un contributo fondamentale alla realizzazione e alla gestione del Parco Tevere Sud. E contribuisce a riqualificare la vecchia zona industriale con quell'immensa e affascinante struttura che è il gasometro - è un po' la nostra Tour Eiffel - e con la vasca navale. Sono d'accordo con Campos Venuti: servono regole, certe ma semplici anche perché in questi decenni abbiamo subito una «non regola» immensamente complicata e diversamente interpretabile. Vorrei concludere con un'ambizione: quella che i nostri «progetti d'area» saranno discussa tra la gente, portata avanti con la partecipazione dei cittadini.

[Mario Manieri Elia]

## DALLA PRIMA PAGINA Laboratorio

Se il problema vero - al di qua dell'utopia di un totalizzante nequibrio insito nel vecchio «Piano» - è quello di accogliere realisticamente e canalizzare le preponderanti dinamiche vitali della città «pianificare facendo» deve significare anzitutto, gestire in modo flessibile. Cioè, prefigurare quadri di riferimento basati su criteri di compatibilità e di virtualità simili a grandi reti a maglie larghe, capaci di catturare - piuttosto che di lusi di vincolare - le energie spontanee ribollenti nel territorio urbano. Una strategia intermedia cioè tra i due indirizzi dell'urbanistica tradizionale che non presuppone a priori garanzie di riuscita non pretende di spalmarne sulla città standard e vincoli riferiti ad un quadro di coerenza statica, ormai priva di credibilità. Né d'altra parte si lancia in iniziative arbitrariamente scelte caso per caso desti-

nate a lasciare intatti, in tutta la loro ampiezza e gravità i problemi cittadini.

Ed ecco che la «variante di salvaguardia» e quello che alcuni chiamano il «Piano direttore» propongono di fatto una idea di città che non vuol coprire (nascondendola) la realtà urbana muovendo invece dalla conoscenza di essa una conoscenza che presuppone l'integrazione delle componenti settoriali - dai valori storici alle destinazioni d'uso, dagli aspetti sociali a quelli patrimoniali e produttivi - tutte sempre interpretate come componenti dinamiche. Con qualche meraviglia alla fine della prima giornata di dibattito ci si è accorti che nessuno aveva usato la locuzione «centro storico» il che, trattandosi di Roma, appanna l'usuale. Mano ai documenti, però si è visto che il laboratorio romano lungi dal tra-

scurare o accantonare (magari con uno pseudo vincolo generalizzato) il problema della zona centrale storica della città, ne ha invece rifiutato il tradizionale isolamento confermando di essa la piena ed attuale vitalità così come riconosce al resto del territorio urbano e metropolitano una piena e legittima stonicità. La rottura della separazione del centro storico è insomma, una delle idee madri della concezione urbana che la giunta Rutelli si ripropone. E non certo per una minore tutela dei valori storico-ambientali ma invece, per la maggiore attenzione ai loro dislocarsi attraverso la città secondo sistemi ben più estesi del tradizionale «centro storico» fino ai limiti dell'agro. È una concezione che discende dall'analisi di tutti i sistemi integrati dei fenomeni assunti nella loro «storica» e funzionale concatenazione dal centro verso la periferia. E in tale assunzione «sistemica» delle risorse e dei problemi della città il quadro conoscitivo tende a confluire con il quadro progettuale il quale presuppone l'uso di

strumenti operativi nuovi ed aperti, come i Piani d'area e i programmi integrati di recupero edilizio ambientale infrastrutturale, ecc. Mentre l'interpretazione monocentrica della città in una piena segregazione sistematica si connota naturalmente con quella policentrica entro la quale si rende esprimibile il giudizio di compatibilità degli interventi puntuali. Così la progettazione sui vuoti riempie di senso nel gestire gli spazi non edificati come un «pieno» di valori e di funzioni, con frontiere con quelli che si nascono nel costruito. E il criterio apparentemente discrezionale della selettività delle scelte giunge a coprire omogeneamente l'intero territorio metropolitano. Infatti come scrive Cecchini «la città del terzo millennio ha bisogno di un disegno di grande respiro che solo la dimensione metropolitana può favorire». Ma tale disegno è solo un quadro di compatibilità nel quale l'intervento puntuale può essere valutato preventivamente anche nei suoi effetti strutturali a scala urbana.

[Mario Manieri Elia]

## ARCHIVI

### Roma/1

#### I guai della capitale

Prima o poi ci venivano tutti anche perché il detto popolare vuole che «tutte le strade portano a Roma» pellegrini, viaggiatori più o meno celebri. Quelli celebri ne facevano la tappa principale del *grand tour* per studiarla misurarla copiarla. O soltanto per guardarla. Entravano solitamente da nord, dalla Porta del Popolo dopo aver percorso l'ultimo tratto della via Flaminia, tra sepolcri romani e greggi di pecore pascolanti. Roma, scriveva Charles De Brosses nel 1739 «sebbene grande non sembra affatto una capitale». E questo lo salvò. I guai, urbanisticamente parlando, cominciarono il 1 luglio del 1871, data in cui ufficialmente diventò capitale.

### Roma/2

#### I guai del capitale

Per la capitale d'Italia bisogna trovare spazi nuovi, grandi edifici e case tante case. Ovvio che uno Stato unitario dovesse regolare questa crescita affidandosi magari ad un'amministrazione forte e capace di assicurare l'interesse generale. E invece si sciolse subito un blocco sociale fatto di proprietari terrieri (patrizi, impresari e corporazioni religiose) che impedì pesantemente lo sviluppo della città. Roma, insomma, cominciò a svilupparsi in direzioni diverse da quelle che convenivano ad una crescita equilibrata. E i piani regolatori di un genere, ratificavano quanto conveniva alla rendita fondiaria.

### Roma/3

#### Meglio a Est

Gli studiosi sono pressoché concordi: Roma avrebbe dovuto andare a Est. E invece andò a Ovest. Il piano regolatore approvato nel giugno del 1873 redatto da Alessandro Viviani (sindaco era Luigi Pianciani), pur indicando uno sviluppo a Est, concede una possibilità di «ampliamento» nelle aree a Ovest dei Prati di Castello. È la prima goccia della crescita «a macchina d'oro» della città. Dieci anni dopo, nel 1883, un secondo piano regolatore perpetua il danno. Ma più che lo strumento urbanistico i danni vennero (e sarà una costante per molti decenni) provocati dalle varie convenzioni firmate con l'amministrazione comunale dai privati, convenzioni ovviamente al di fuori del Piano, quasi sempre in contrasto con esso, e che vedono tra i maggiori protagonisti la Società Generale Immobiliare.

### Roma/4

#### Una parentesi «rosa» con Nathan

Un rapido salto, mentre si alternano gli anni della febbre edilizia e quelli delle crisi. Il 1909 vede sindaco Ernesto Nathan, il piano di Edmondo Sanjust di Teulada. Per la prima volta uno strumento urbanistico degno di questo nome, che introduce una differenziazione delle tipologie edilizie: un piano che si appunta più sullo studio del quartiere che sul disegno generale. Ma proprio la distinzione tipologica e la creazione del tipo «villino inneschiera», suo malgrado, un'altra bomba nello sviluppo di Roma. I villini di fronte alla crescita esponenziale della popolazione e alla fame di case diventeranno un po' più grandi e un po' più alti. È nata la palazzina romana. E i palazzina-

### Roma/5

#### Dal fascismo al dopoguerra

Il fascismo completa l'opera con il piano del 1931, e soprattutto con gli sventramenti mussoliniani e la «Roma al mare». Ancora una volta si moltiplicano le direzioni di sviluppo che stringono il centro in una morsa assai stretta. Quando si sciolgono i diretti cominceranno a scovare le auto di una nascente motorizzazione: lo sfascio sarà totale. Il dopoguerra vedrà una crescita spaventosa delle costruzioni: complice il «nuovo» strumento della lottizzazione. Fino al piano del 1962 che, pur tra grandi compromessi, vedrà accolti alcuni suggerimenti dell'urbanistica più moderna. E vedrà soprattutto la proposta del Sistema Direzionale Orientale (il celebre Sdo) che avrebbe dovuto rilanciare lo sviluppo ad Est. Ma, a più di trent'anni, non se ne è fatto nulla. E la città ancora una volta è andata per la sua cattiva strada.