

N.P.R.G. DI ROMA

RELAZIONE
DEL
COMITATO DI CONSULENZA

R E L A Z I O N E

La presente relazione ha lo scopo di illustrare i caratteri generali del N.P.R.G. 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 alla 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 p.u. 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 dell'azione che costituiscono, per usare un'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 pia

no 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 controllo, 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 sufficienti 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 confermato hanno dato 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 assessorato 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 Istituti 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 Superiore dei LL.PP. ha largamente attinto, sia per quanto riguarda i concetti generali sia per soluzioni settoriali e proposte circoscritte;
- c)- dell'attività dell'Ufficio Speciale del P.R. che in questi ultimi tre anni ha sviluppato una serie di studi e di approfondimenti anche in relazione al contributo che gli studi per il piano intercomunale, nel frattempo sopraggiunti, hanno recato per il chiarimento dei principali problemi del territorio laziale.
- d)- degli studi sviluppati dalla Commissione di Studio per il

piano intercomunale.

Pure limitando giustamente le sue conclusioni alle grandi voci dell'indagine territoriale, il piano intercomunale ha saputo con interessanti dati, confortare la scelta di alcuni nuovi indirizzi e confermarne altri.

Di quanto precede il Comitato di Consulenza ha tenuto rigorosamente conto, ricercandone anzi la massima utilizzazione.

Alla luce di questo complesso lavoro il Comitato di Consulenza, d'accordo con l'Ufficio Speciale e con l'intervento del Comitato Ministeriale, ha suggerito i rinnovati indirizzi del Piano.

Gli studi per il Piano Intercomunale

Gli studi del Piano Intercomunale hanno confermato i due principali comprensori di attività economica: uno, più interno, è identificabile con la valle nella quale scorre la Casilina e che sfocia nella valle del Sacco; l'altro è formato dal lungo settore costiero pedemontano dai Colli Albani fino a Latina.

Sono questi i due comprensori che offrono le due principali direttrici di interesse territoriale. Compreso tra esse, il gruppo di insediamenti sui Colli Albani, i Castelli, rischia di essere assorbito e sommerso per la sua intrinseca debolezza economica dalla disordinata espansione della città.

In una visione territoriale, dunque, Roma trova in questi settori indicazioni preminenti per la localizzazione delle espansioni e per la ristrutturazione della economia regionale.

Va detto tuttavia che il problema dell'integrazione economica della Capitale non potrà essere risolto se non allargando e sviluppando gli studi iniziati dalla Commissione per il Piano Intercomunale, assicurando ad essi la debita continuità e i necessari collegamenti con gli Enti preposti alla operatività economica.

Il Piano Regolatore, in mancanza di studi esaurienti, ha tenuto conto delle indicazioni fornite, limitandosi tuttavia ad assicurare con i suoi provvedimenti di vincolo e di previsione la possibilità di non compromettere le più mature e complesse scelte future.

Per la prosecuzione nel tempo degli studi sul territorio, il Comitato di Consulenza ritiene, come si è già detto nella premessa, che sia indispensabile impostare gli studi e coordinare l'azione degli Enti nella fase operativa attraverso un Centro permanente di pianificazione.

Esso potrà in seguito trovare il debito sostegno e significato nel quadro della nuova Legge Urbanistica e nel futuro ordine regionale.

Tuttavia il Piano Regolatore di Roma non ha rinunciato, sia pure in ristretti limiti, di esaminare esigenze e individuare soluzioni, in relazione alle indicazioni che il Piano Intercomunale al momento attuale ha potuto fornire.

^ ^ ^

Pertanto il nuovo organismo aperto, al quale lo stesso Consiglio Superiore LL.PP. fa continuo riferimento, ha accentratato, ancor più di quanto avesse già affermato il piano del '59, il definitivo abbandono del sistema chiuso e radio-

centrico.

Il Comitato di Consulenza ha ritenuto di servire questa esigenza:

- a) proponendo direttrici di espansione definite e concomitanti con le indicazioni degli studi per il Piano Intercomunale;
- b) articolando le comunicazioni viarie e i trasporti collettivi in un sistema lineare aperto con una precisa gerarchia funzionale;
- c) disponendo le attività di produzione in relazione alle residenze, specialmente in determinati settori;
- d) dividendo l'organismo urbano in settori collegati da spazi verdi, costituenti un sistema il più possibile continuo ed unitario;
- e) prevedendo grandi unità di residenza e di lavoro;
- f) ricercando le aree necessarie ai grandi servizi ai centri direzionali e alle attrezzature collettive oggi sommamente carenti;
- g) affermando infine la necessità della salvezza e del risanamento del centro storico allo scopo di sottrarlo definitivamente alla pressione dei nuovi investimenti edilizi e alla circolazione viaria di attraversamento.

Questi postulati non sono separabili: essi sono strettamente interdipendenti e legati l'uno all'altro dalla relazione tra causa e effetto, come tutti i temi della pianificazione urbana.

I) Le direttrici di espansione

Le direttrici dell'espansione sono state articolate conservando nei singoli settori i pesi, più volte confermati genericamente, tuttavia sino ad oggi non identificati in scelte precise, eccetto che per la direttrice della Cristoforo Colombo.

Sulla scorta delle indicazioni dello schema del piano intercomunale e delle possibili alternative territoriali, il Comitato ha ritenuto di dover considerare prevalenti le espansioni verso la nuova Pontina, lungo la Pedemontana e lungo la Casilina, al fine, sia di indirizzare gli insediamenti in precisi settori di decentramento e di sviluppo, sia di avviare, senza preclusioni o compromissioni, l'integrazione economica attualmente di complessa valutazione.

Si è ritenuto così di creare basi di attrazione e di lavoro ai piedi dei Colli Albani, in modo di alleggerire la pressione che si verifica attualmente sui Castelli e di contribuire all'avviamento della integrazione economica in questo settore del territorio.

Conseguentemente a questa identificazione di espansione, il Comitato ha ritenuto conveniente proporre sia l'alleggerimento del settore industriale Tiburtino con la creazione di nuovi settori di lavoro in parallelo ai futuri insediamenti, sia la ricomposizione e la ristrutturazione dei vecchi quartieri della zona sud-orientale (Tuscolano,

colle, Prenestino) che per la loro ubicazione saranno investiti da nuove pressioni e devono fin d'ora avviare un loro processo di ristrutturazione.

Analogamente a quanto è stato fatto per questi due importanti settori, si è provveduto per gli altri: in questi si sono tradotte le indicazioni dello schema del piano intercomunale e quelle del piano del 1959, cercando di dimensionare l'entità dei nuovi insediamenti alle proporzioni previste.

In ogni caso il Comitato ha tenuto ben fermo il concetto di evitare che i nuovi insediamenti e quelli esistenti integrati e consolidati, possano gravare sul centro storico e sui quartieri intermedi.

II) La grande struttura viaria

La grande struttura viaria e dei trasporti collettivi del nuovo organismo, deriva dalla distribuzione delle espansioni ed esprime un preciso obiettivo: quello di proporre per la città uno schema a struttura aperta in opposizione a quello chiuso e concentrico, tipo della espansione spontanea.

Ma la struttura viaria non è soltanto conseguenza della distribuzione dei posti edilizii, ma anche strumento preciso per la realizzazione dell'organismo pianificato; fine e mezzo ad un tempo, in uno stretto rapporto di causa ed effetto.

Il nuovo organismo, in breve, si configura in uno schema che ha come tessuto primario un sistema di nuove comunicazioni le quali abbandonando in gran parte i tracciati radiali delle vecchie consolari già oberate da edilizia residenziale, si raccolgono e si distribuiscono lungo l'asse attrezzato.

Quest'ultimo rappresenta, come più volte è stato ripetuto e come è stato affermato dal voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, una grande spina dorsale, sulla quale si innestano le grandi penetrazioni, comprese quelle delle autostrade, e che permette

al traffico una selezione differenziata prima di raggiungere la parte più densa della città.

Tale selezione differenziata, vero filtro che lascia passare verso la vecchia città solo il traffico ad essa diretta, convoglia e distribuisce il resto della circolazione verso i nuovi centri cittadini. Il sistema viario dell'asse attrezzato è indispensabile sia alle comunicazioni dall'esterno sia a quelle dell'interno per la distribuzione e per i collegamenti reciproci, tra vecchia città e nuovi quartieri.

La viabilità di scorrimento esterna e tangenziale trae profitto da alcuni tratti dell'anello ANAS (G.R.A.), che è stato debitamente differenziato, al fine di indebolirne i tratti urbanisticamente meno validi.

L'anello ANAS, sorto fuori di qualunque piano regolatore e legato ad uno schematismo empirico superato, rappresenta per chi sappia leggere nelle sue conseguenze, uno dei più pesanti impedimenti per il piano regolatore di Roma. Non solo esso ripropone e rafforza nella sua geometria la concezione teorica della forma radiocentrica e monocentrica, ma restando estraneo alla logica compositiva della rete viaria, si oppone fortemente a divenire parte integrante di un piano organico.

Primo sforzo di questo piano regolatore è stato quello di proporzionare e qualificare i vari tratti differenziando lungo il percorso, completando con ragionevoli tronchi stradali i tratti più utili, alleggerendo di traffico i tratti più pesanti.

La semicirconferenza orientale appare di gran lunga più importante di quella occidentale. L'arco orientale raccoglie i tre quarti delle grandi comunicazioni nazionali e territoriali: la nuova Pentina, la futura Pedemontana, l'Appia, l'autostrada da Napoli, la Casilina, la Prenestina, la Tiburtina, la Nomentana, l'au-

strada da Firenze, la Salaria e, infino, la Cassia, la Tibertina e la Flaminia. Ne restano escluse l'Aurelia, la Portuense e l'Ostiense.

Il piano provvede quindi a separare fin dalla zona nord l'Aurelia e la Cassia - Braccianese per portarne le penetrazioni con due nuovi tronchi verso l'asse attrezzato e verso l'arco orientale. Fortunatamente, uno spostamento del tronco dell'anello a nord, oggi non ancora realizzato, permetterebbe l'inserimento del nuovo tronco della Cassia con una decisa penetrazione verso l'asse attrezzato. Nel tracciato di questo tronco della Statale Cassia il Comitato ha tenuto ad evitare la zona paesistica e archeologica di Veio che, invece, nel piano del 1959 era investita dall'arteria.

Dal nodo con la Cassia e dal successivo nodo con l'autostrada da Firenze, l'arco orientale dell'Anello ANAS acquista una grande importanza rispetto al tratto occidentale, assumendo una duplice funzione: di scorrimento esterno verso il territorio e di prima selezione dei traffici di penetrazione verso l'interno. Il piano vi provvede raccogliendo il grande peso della Casilina e quello più lieve della Prenestina in un nuovo tronco di penetrazione diretta verso l'asse attrezzato, raccordato anche direttamente verso nord con l'anello ANAS in prossimità del nodo della nuova Tiburtina.

In tal modo si otterrà, non solo un alleggerimento di quel tratto dell'anello ANAS, ma anche un alleggerimento del traffico dell'asse attrezzato stesso nel tratto corrispondente.

L'anello ANAS perciò con gli sfiocamenti verso la Casilina, verso la Podomontana e verso la Pontina, viene a qualificar-

si nei vari tratti in maniera più efficiente e ad assolvere veramente questo compito di smistamento: compito però che finirebbe col non assolvere se restasse nella forma indifferenziata attuale.

Altro elemento stradale di rilievo è rappresentato dalla Pedemontana. Essa assolve, rispetto alla zona dei Castelli, una funzione simmetrica alla Casilina; e realizza quasi un nuovo tracciato della Via Appia, che collega Velletri, Lanuvio, Genzano, Ariccia e Albano, senza attraversarli, collegato ad essi direttamente raccordata dalle numerose strade esistenti che dai Castelli calano verso il mare.

La Pedemontana, in sede di piano intercomunale sarà raccordata anche con la nuova Pontina - Mediana, contribuendo ad uno smistamento del traffico di quest'ultima verso Roma.

All'altezza di Torricola essa si divide: un ramo raggiunge direttamente il centro direzionale dell'EUR, l'altro punta verso il quartiere Tuscolano e, dopo essersi annodato con l'autostrada dei Castelli, prosegue verso nord costituendo un importante asse viario, parallelo al tratto superiore dell'asse attrezzato, indispensabile a servire la larga fascia dei quartieri Tuscolano, Casilino, Prenestino e Tiburtino.

Anche la nuova Pontina - Mediana trova nel piano regolatore un suo più logico tracciato. Essa si raccorda oggi con la Cristoforo Colombo, mentre nel piano del 1959 si innestava direttamente sull'Ardeatina e si identificava con l'ultimo tratto di questa.

Il Comitato ha ritenuto opportuno invece di darle una propria sede, raccordandola direttamente con l'asse attrezzato; e di lasciare intatto, nel suo suggestivo ambiente paesistico, il tronco superiore della vecchia Ardeatina. Questa con l'Appia Pignatelli e l'Appia Nuova, delimita il comprensorio archeologico paesistico dell'Appia Antica.

Con queste provvidenze viarie qui sommariamente descritte, tutto il grande sistema stradale acquista una coerenza maggiore.

Le vecchie consolari sono sostituite da un minore numero di nuove moderne arterie, atte ad adempiere quelle funzioni intercomunali che le strade di oggi non possono più adempiere. E' stato possibile così convogliarle direttamente sul primo smistamento dell'anello dell'A.M.A.S. e poi sul secondo smistamento dell'asse attrezzato; mentre le vecchie strade radiali si inseriscono nel sistema delle comunicazioni locali e nelle strutture dei quartieri.

E' possibile così individuare chiaramente:

- a) le grandi comunicazioni territoriali e nazionali (strade statali ricomposte e riordinate);
- b) gli scorrimenti tangenziali e gli smistamenti esterni di queste;
- c) i tronchi di penetrazione diretta verso il sistema centrale;
- d) il grande sistema dell'asse attrezzato, spina dorsale della città;
- e) le comunicazioni specifiche locali, rapide: autostrada per i Castelli, autostrada per il Litorale;
- f) le grandi comunicazioni interregionali rapide a lunga distanza - autostrada per Firenze e per Napoli (autostrada del Sole);

Queste comunicazioni si compongono tra loro formando una rete completa, chiara nelle funzioni e nella gerarchia dei tracciati.

Il grande sistema viario è aperto e potrà permettere in futuro di ricevere e di sopportare le operazioni di pianificazione territoriale, prevedibili ma non sempre valutabili oggi, senza venir meno al suo compito originario. Operazioni di pianificazione alle quali un sistema radiocentrico chiuso non potrebbe far fronte per la sua stessa natura.

III) L'asse attrezzato

Il Comitato è convinto che tutto il comprensorio, percorso e raccordato con l'asse attrezzato acquisti un'importanza primaria nella struttura del nuovo piano. Lungo il suo percorso sono identificati i più importanti centri quali quello di Pietralata, di Centocelle e dell'EUR, identificati come sede di attività direzionali.

Nella fascia che fiancheggia il sistema viario principale e secondario, frammisti e composti con gruppi di abitazione, locali di pubblico spettacolo, grandi magazzini, auto-stazioni, attrezzature turistiche, grandi alberghi, centri di esposizioni, potranno sorgere le sedi di grandi società commerciali, industriali e bancarie. Si può ritenere che questa sia l'occasione per dare un voto ed una fisionomia ad una notevole pagina dell'edilizia del nostro tempo, qualificando un aspetto della Roma di oggi. Tuttavia per raggiungere questo fine, al Comitato appare indispensabile dare forma ed unità al vasto comprensorio, precisandone ambienti ed episodi in successione di composizioni volumetriche definite, aprendo visuali e spazi verdi. E' necessario altresì predisporre al

più presto concorsi di idee tra urbanisti e architetti, al fine di individuare le dimensioni e le proporzioni dell'insieme e dei singoli punti focali, passando immediatamente dalle planivolumetrie ai piani particolareggiati e ai piani convenzionati.

Il Comitato per quanto concerne il problema urbanisti-architettonici dell'asse attrezzato, esprime la convinzione sulla necessità di avviare al più presto, anche con misure eccezionali da parte delle Autorità Centrali e locali, la sua risoluzione.

La formazione della rete stradale e la sua connessione con la viabilità primaria della città ~~potranno~~ costituire un primo intervento.

Conseguenza inderogabile del Piano infatti, o meglio premessa al Piano stesso, è la esecuzione, a scadenza brevissima, di alcune opere pubbliche in determinati settori della città. La mancata esecuzione di tali opere potrebbe compromettere irreparabilmente la riuscita del Piano e la vita stessa della città. Così, ad esempio, è necessaria l'esecuzione a breve termine di un vasto tratto dall'asse attrezzato, come detto, dei raccordi con l'asse stesso delle nuove penetrazioni, delle due arterie longitudinali nella fascia edilizia (Prenestina, Centocelle, Tuscolano) comprese fra l'asse attrezzato e il G.R.A..

E' necessario inoltre che siano posti rapidamente allo studio i piani delle nuove zone di espansione, verso le quali è indirizzata l'attività edilizia, a preferenza delle zone più interne della città; e che siano incoraggiate e sollecitate le convenzioni per tali zone, onde costituire rapidamente settori di lavoro e di attività a catena per iniziative imprenditoriali intese a sviluppare l'indispensabile produzione edilizia.

Bisogna inoltre dare notevole impulso e indirizzo al trasferimento delle attività direzionali di carattere pubblico nelle zone per esse previste.

Tali trasferimenti costituiscono una chiara dichiarazione programmatica ed esercitano la migliore forza d'attrazione per le attività private : è noto che queste "seguano" infallibilmente le iniziative di carattere pubblico.

IV) I nuovi quartieri residenziali

Tra le maglie della rete primaria delle comunicazioni si articolano i quartieri residenziali, antichi, recenti e futuri e si dispongono le varie attrezzature collettive a servizio della città.

I nuovi quartieri di espansione sono concepiti come unità di dimensione medie di circa 30 mila abitanti, articolate in nuclei minori di circa 5 mila abitanti.

In ogni nucleo sono previsti i servizi primari ad esso pertinenti: zone verdi, campi da giuoco, scuole elementari, centri sociali, commerciali, culturali, ecc. Ogni gruppo di nuclei è completato dai servizi che si richiedono : campi sportivi e parchi, scuole medie e di grado superiore, centri commerciali, sociali, servizi ospedalieri, ecc.

Per la più agevole attuazione dei nuclei e dei quartieri questi sono stati inclusi, con tutte le loro attrezzature, in precisi comprensori nei quali è stata definita la densità e la ubicazione di massima delle strutture principali.

Entro questi perimetri, attraverso consorzi tra proprietari o attraverso altre forme amministrative (Demani Comunali, applicazione dell'art.18 della legge urbanistica, convenzioni) si potrà arrivare ad una concreta e ordinata realizzazione.

Gli sconnessi attuali quartieri (Tuscolano, Casilino, Prenestino, Pietralata ecc.) acquisteranno così una diversa funzione e una conseguente riqualificazione.

Sull'intera compagine attuale della città si è operato nell'intento di identificare quartieri o gruppi di quartieri, dotandoli di servizi e collegandoli con chiarezza al sistema viario principale.

V) Il centro storico

Il centro storico rappresenta nell'organismo del piano, uno dei complessi urbani che rientrano nel quadro generale dei problemi della città: uno dei tanti, ma certo il più ricco di significato.

Sottratto alla grande circolazione, lambito ed in parte servito da arterie principali, posto in condizione di poter essere alleggerito dalle pesanti funzioni direzionali che lo minacciano continuamente, il centro storico può trovare le premesse urbanistiche per essere conservato, restaurato, risanato.

I problemi della viabilità, avviati a soluzione dalle operazioni viarie esterne, intese a distornare le correnti di attraversamento, potranno essere ridotti a dimensioni che non impongono più soluzioni drastiche. La consistenza edilizia sottratta all'impeto della grande e pesante attività costruttrice trasferita altrove, è commisurata al problema del restauro e del risanamento.

La conservazione degli ambienti architettonici e dei monumenti richiede così di essere solamente sorretta dal buon gusto, dalla comprensione e dalla cultura. Lo studio metodico, già iniziato ed affidato alle facoltà di Architettura e di Ingegneria, potrà consentire di:

- a) impostare i piani di risanamento per isolati e per gruppi di isolati;
- b) consentire i restauri degli edifici singoli che possono essere estratti dai comprensori di risanamento;

c) dare norme precise per la trasformazione di quegli edifici di valore ambientale, che consentono interventi di bonifica edilizia e di rifacimento architettonico.

A questo fine il Comitato stima assolutamente indispensabile la creazione di un apposito "Centro Studi" che imposti i problemi generali ed analitici della Roma storica, che provveda a coordinare le ricerche e a qualificarle, che appunti i rilievi di tutti gli edifici; che proponga i necessari piani di risanamento. Ad una speciale "Sottocommissione urbanistica ed edilizia" sempre in contatto con il "Centro Studi" dovrebbe essere demandato il compito dell'esame dei progetti.

Occorrerà infine incentivare iniziative e consolidare programmi con adeguati interventi amministrativi e finanziari. A questo fine, e in attesa della nuova legge urbanistica che regolerà la difficile materia, il Comitato stima necessario che l'Amministrazione comunale affronti il problema degli espropri dove si dimostrino necessari; faciliti i consorzi fra i proprietari; trovi modo, al pari di quanto si fa da parte di molte amministrazioni di altri Paesi, di aiutare con mutui di favore a basso interesse i consorzi e i singoli e provveda a opportuni sgravi fiscali.

Allo stato attuale degli studi, è chiaro che è necessario limitare la normazione edilizia della vecchia Roma storica ad alcune norme di fondo ed escludere, attraverso vincoli d'uso, gli interventi più pesanti, permettendo invece solo quegli interventi che non sono pregiudizievoli alla soluzione del problema nel suo complesso.

Il vincolo di destinazione d'uso, infatti, è stato già visto anche per altre zone della città in modo da poterle qualificare ed indirizzare alle funzioni loro assegnate e dimensionarle ed attrezzarle in conseguenza.

Nuovi insediamenti di carattere direzionale (già pubblico che privato) sono inibiti nel centro storico e nei quartieri di più recente costruzione (Zona B) che lo circondano. Tali zone direzionali sono previste come detto in prevalenza lungo l'asse attrezzato e sono escluse, per il momento, nelle zone di ridimensionamento viario ed edilizio (Zona C).

Tale vincolo non costituisce solamente una previsione urbanistica, ma risulta tassativo e determinante per la concessione delle licenze edilizie, di quelle di abitabilità, di esercizio, etc.

VI) I centri di lavoro e le zone industriali

Il piano del 1959 si limitava a definire un settore di zone per industrie polarizzandole solo intorno alla Via Tiburtina in posizione non del tutto accettabile. Un comprensorio compatto di 1.700 ettari che non permetteva l'articolazione dei quartieri e dei centri di lavoro.

Il Comitato ha ritenuto conveniente alleggerire l'antico comprensorio delle zone non ancora compromesse da strade e da edifici riducendone la dimensione, e nel contempo ha disposto altrettante zone industriali e centri di produzione collegati ai nuovi settori di espansione (Pedemontana, Casilina ed altri) così da avviare la integrazione della residenza con le fonti di lavoro.

E' da osservare ancora una volta come le indicazioni di piano intercomunale e le ipotesi di una pianificazione territoriale confermino queste ubicazioni. Nella regione Fontina sono già in atto notevoli insediamenti industriali, ancora non pianificati per il mancato perfezionamento giuridico delle indicazioni del piano intercomunale.

Tuttavia Roma con il suo piano regolatore è in grado oggi di indicare un primo gruppo di orientamenti contribuendo alla solidificazione di alcune zone di lavoro che appaiono fin d'ora valide e giustificate.

VII - Le zone verdi

Le spazature verdi sono parte integrante dell'organismo urbano. Oltre alla loro funzione igienica e sociale specifica, costituiscono la base per la identificazione morfologica dell'organismo edilizio, per la sua strutturazione, per la qualificazione dei settori e delle unità abitative. Giustamente il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici lo propone a sistema, al fine di trarne un quadro unitario. Seguendo queste indicazioni, il piano regolatore identifica e rafforza quattro principali settori penetranti nella struttura urbana. Un primo settore è costituito dalla valle del corso superiore del Tevere che discende da nord e raggiunge e si compone con gli spazi dell'Aeroporto dell'Urbe, con la collina Savoia, con Tor di Quinto e con il Foro Italico. Questo tratto della valle tiberina presenta un notevole carattere paesistico, sottolineato, oltre che dal corso sinuoso del fiume, anche dal sistema collinare reso particolarmente attraente dalla presenza dei borghi medioevali. Attraversato dalla Tiberina, dalla Salaria e dall'Autostrada, sarà sempre una delle principali porte d'ingresso alla capitale.

Il secondo settore, segnalato dal voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, è costituito dalla valle dell'Aniene che, scendendo da Tivoli e Villa Adriana, si raccorda al precedente completandosi con il parco di Villa Savoia.

E' da notare anche che oltre ai recenti insediamenti industriali, il classico paesaggio, vario e mosso lungo le curve del fiume, è oggi sotto la grave minaccia di una arginatura rigida. Il piano regolatore tende a proteggere la valle con un parco pubblico, proponendo un nuovo studio della regolazione delle acque in modo da allargare gli invasi, lasciando intatto il corso del fiume ed il paesaggio circostante. E qui il Comitato insiste sulla necessità di abbandonare gli attuali piani particolareggiati che, mantenuti, annullerebbero definitivamente ogni possibilità di futura sistemazione del settore.

Il terzo dei principali settori di verde, è rappresentato dalla zona della Via Appia Antica che, scendendo dai Colli Albani, si conclude nel centro storico della città, al Campidoglio.

I vari tentativi per superare i gravissimi pericoli che la zona dell'Appia Antica ha in corso e corre per le indicazioni del piano del 1931 sono sfociati alla fine - presso il Ministero della Pubblica Istruzione - in un piano paesistico forzatamente si limita a quanto compete a quel dicastero, operando in base a criteri di conservazione paesistica e proponendo, attraverso permuta e reciproche concessioni, la creazione di strisce marginali di parchi pubblici.

Il problema dell'Appia deve essere affrontato invece come tema urbanistico unitario e va risolto nella sua giusta sede, che è quella del piano regolatore. Come tale è stato assunto nel piano.

La densità dei nuovi immensi quartieri sviluppatisi soprattutto verso ~~Sud~~-Est e verso Sud, impone da tempo e renderà indispensabile domani, la creazione di un grande parco proporzionato a quell'immenso settore che ormai conta quasi un milione di abitanti. Quale altro sito può offrire più favorevoli indicazioni di spazi, maggiori attrattive per il turista e nel contempo migliore utilizzazione per la città ?

Il quarto settore verde è costituito dalla valle inferiore del Tevere da San Paolo al centro direzionale dell'E.U.R. Da questo prosegue verso la Magliana, verso il parco Archeologico di Ostia Antica per giungere a Castel Porziano e a Castel Fusano. Non si può qui parlare naturalmente di parco pubblico, ma, piuttosto, di zone verdi con attrezzature sportive, di svago e di riposto.

Ma se questi sono i principali settori di spaziatura verde, un altro sistema minore di parchi, passeggi, campi di giuoco, è rivolto a creare una rete nell'interno dei quartieri; a collegarli uno all'altro e a creare le pause verdi tra gruppo e gruppo, tra quartiere e quartiere, seguendo le indicazioni espresse dal voto del Consiglio Superiore dei LL.PP.

Il voto è stato seguito anche nel destinare ad uso pubblico molti parchi che completano il sistema del verde.

Ma oltre al grande sistema del verde si sono individuate, attraverso la ristrutturazione dei quartieri, le aree necessarie alle attrezzature verdi minori (spazi di giuoco per bambini, piccoli campi sportivi, giardini, ecc.) che, insieme alle scuole costituiscono gli elementi indispensabili alla vita del quartiere.

Zonizzazione

La zonizzazione è stata indicata nelle "Norme" e pertanto se ne riporta solamente un rapido riassunto.

Al di fuori della zona A (centro storico), della quale già si è detto, il principio che ha presieduto alla caratterizzazione della zona B è quello della conservazione dei volumi edilizi; concetto già espresso nel P.R. 1959, confermato dal Voto del Consiglio Superiore ed ispirato dalla necessità di non creare aumenti di densità e di traffico. Tale concetto è stato opportunamente rafforzato introducendo la limitazione delle superfici utili comprese nei vari piani degli immobili, aumentabili, nelle nuove costruzioni, **solamente** fino al limite del 30%. Tale vincolo, unitamente a quello della destinazione d'uso di zona, comporterà una diminuzione d'interesse per le operazioni edilizie nella città costruita: ne risulteranno non appesantite la circolazione e le strutture e ne deriverà una maggiore spinta delle operazioni stesse verso i nuovi centri e le nuove zone.

Quanto alla zona C (ristrutturazione viaria ed edilizia) la norma descrive chiaramente i limiti di densità previsti per i vari quartieri, rinviando ai Piani Particolareggiati la definizione della destinazione d'uso.

Per la zona D le densità dei futuri Piani Particolareggiati sono indicate dai tratteggi, ed è stato previsto un regime provvisorio, in attesa di tali Piani, con riduzione delle densità previste dagli attuali Piani Particolareggiati e con la inserzione dei servizi mancanti.

Per le altre zone si rinvia alle "Norme" che ne identificano chiaramente la fisionomia e le caratteristiche.

Quanto alla zona dell'Agro Romano, il Piano Regolatore Generale ha tenuto nel debito conto le indicazioni fornite dagli studi per il Piano Intercomunale, ricercando in essi un orientamento di massima.

Il Piano Regolatore Generale ha dovuto limitarsi forzatamente a considerare il territorio amministrativo del Comune e ad accogliere solo le indicazioni del Piano Intercomunale ad esso pertinenti.

Tra queste indicazioni, di somma importanza dovrebbero essere quelle che, partendo da uno studio analitico delle condizioni pedologiche, dovrebbero portare ad un proporzionamento e ad un dimensionamento della unità poderalo, in relazione con la possibilità della produzione. Tale studio va condotto nell'intento di raggiungere un programma di interventi, quegli interventi che oggi avvengono sporadicamente e disordinatamente, creati dalla sovrapposizione di leggi: bonifica consorziale, Ente Maremma, Cassa del Mezzogiorno, ecc., che giungono a qualificare persino territori ormai urbani al di fuori delle indicazioni e delle densità zonali previste dal Piano. Solo sulla base dello studio programmatico del problema agricolo, sarà possibile un più vasto Piano urbanistico sull'Agro Romano con le previsioni dei borghi di servizio, delle scuole rurali, degli insediamenti e dei relativi servizi.

Pertanto l'organismo urbano è stato articolato in modo da sostenere un eventuale grado di variabilità degli insediamenti.

La norma relativa all'Agro Romano che rende possibili varianti successive al Piano Regolatore Generale, in relazione ad eventuali nuove indicazioni fornite da nuovi studi, assicura sia la stabilità del Piano Regolatore Generale sia la sua più ampia flessibilità nel tempo e nello spazio.

Il Piano Regolatore Generale mentre non può fare a meno di stabilire in forma definitiva e vincolativa il luogo, la dimensione, la densità e il carattere dei nuovi insediamenti e la loro dotazione di servizi e di verde, non può d'altra parte esimersi dal considerare l'eventualità di nuove localizzazioni.

Tali nuove localizzazioni, che allo stato attuale degli studi di Piano Intercomunale hanno potuto essere previste e definite solo in prima approssimazione, dovranno scaturire

da indicazioni provenienti da indagini sviluppate da un apposito ente di ricerche, alla formazione del quale l'Amministrazione comunale dovrà al più presto provvedere.

La norma che prevede l'inserimento di nuove residenze, fonti di lavoro, centri e attrezzature, ecc., in base a "piani di variante" al Piano Regolatore Generale consente perciò di adeguare il piano nel tempo alle possibili modificazioni e alle mutevoli situazioni dell'avvenire.

I servizi

Un'altra delle osservazioni fatte al Piano del 1959 dal voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, è stata la mancanza di indicazioni precise sulle aree destinate ai servizi generali della città.

Sulla scorta degli elementi raccolti dall'Ufficio Speciale, sono state individuate le aree necessarie a tali servizi, cercando di risolvere i problemi relativi alle strutture delle singole istituzioni.

Per i mercati generali e per il mattatoio il Piano divide le due strutture: abbandona l'ubicazione sulla Prenestina, troppo interna alla città e non collegata con l'anello ANAS, necessario ai percorsi di distribuzione. Dispone quindi il mattatoio a nord, esternamente all'anello ANAS, in prossimità delle grandi strade di provenienza; il mercato generale ortofrutticolo invece a sud, presso la Pedemontana, in collegamento con le provenienze dai principali centri di produzione.

Le attrezzature ospedaliere sono state riordinate secondo le richieste fatte dagli organi competenti. Nell'impossibilità di reperire aree prossime ai settori edilizi interni, onde ingrandire alcuni degli attuali complessi o crearne dei nuovi, il Piano dispone le necessarie nuove attrezzature, proporzionate a circa 750 letti l'una, secondo le indicazioni dei tecnici ospedalieri, nei settori esterni, in modo da alleggerire quelle più

interne, che in tal modo potranno far fronte al fabbisogno locale.

La Università degli Studi ha richiesto una area di notevole ampiezza (500 ha. circa) localizzata nel settore sud-est, lungo la penetrazione dell'Autostrada del Sole per realizzare un programma di completo riordino delle attrezzature universitarie, risultando ovviamente a questo fine carenti sia le aree dell'attuale città universitaria, sia le altre sparse della città.

Le stazioni delle autolinee sono state disposte in modo da non interferire con la circolazione cittadina interna, sono attestate nei punti di penetrazione delle varie provenienze esterne e sono ubicate in prossimità delle stazioni principali della metropolitana.

Per la stazione delle aviolinee è apparsa la necessità di provvedervi in sede di studio dettagliato della zona dell'asse attrezzato, o presso la Stazione Termini, ristrutturando il settore di via Giolitti. Ma non v'ha dubbio che la zona del nuovo centro direzionale di Centocelle presenti una somma di condizioni estremamente favorevoli per la creazione di una grande stazione di aviolinee. Ottima ubicazione rispetto alla penetrazione delle autostrade, rispetto all'asse attrezzato, rispetto alla stazione ferroviaria, rispetto, infine, alle possibilità di smistamento e di distribuzione nella rete viaria generale.

Questo cenno ad alcuni dei principali servizi non esaurisce il tema. Esso andrebbe completato con un più esteso discorso sui servizi locali che, distribuiti in ogni quartiere, assicureranno la coesione, la compiutezza e la efficienza di ogni insediamento. Delegazioni comunali, stazioni per i vigili, mercati, stazioni sanitarie, scuole primarie e medie, attrezzature per lo svago e lo sport, ecc., distribuiti in ogni quartiere, serviranno a configurare le grandi unità cittadine.

VIII Metropolitana -

Concomitante con la rete viaria va esaminato il tema dei grandi trasporti collettivi.

Il ritardo con cui il tema dei trasporti collettivi viene affrontato, costringe ormai alla creazione di linee di trasporti sotterranei, giacchè nessun piano precedente aveva mai provveduto seriamente a precisare vincoli per linee di superficie o in trincea secondo un preciso programma.

Nello studio di un così importante servizio la posizione degli specialisti limita spesso il tema a soluzioni di settore e contingenti: si tende cioè a risolvere per via sotterranea le attuali congestioni di traffico che non possono essere risolte in superficie.

Tale visione è estremamente limitata. Al pari della rete viaria, la intera rete metropolitana deve essere considerata un mezzo per rafforzare l'organismo urbano qualificarne i poli, risolvere le superate soluzioni accentrate in nuove prospettive di decentramento.

Nel nostro caso, non è tanto la vecchia città storica ad avere bisogno della metropolitana, quanto piuttosto la città futura e i nuovi centri direzionali che dovranno essere collegati alle strutture urbane attuali, al fine di facilitare la qualificazione di queste ultime ed assicurare il successo delle prime.

Il tema della circolazione di superficie nel centro storico va risolto in un secondo tempo, quando l'organismo urbano si sarà rafforzato proprio a mezzo delle prime linee metropolitane e i problemi della viabilità del centro storico si saranno ridotti a diversa dimensione.

Allora sarà possibile riportare il traffico nel centro storico a dimensioni e caratteristiche compatibili con il suo rinnovato carattere.

Dobbiamo dire infine che avere scartata fin d'ora una impostazione di rete anulare collegata da radiali è un atto conseguente e consapevole: tale schema avrebbe ancora una volta contribuito a rafforzare il vecchio schema monocentrico che la impostazione del nuovo piano regolatore rifiuta decisamente.

Ciò premesso, il Comitato indica lo schema della rete metropolitana precisando le seguenti linee:

a) una linea est-ovest, dalla Tuscolana a Termini e da qui a Prati e Piazza d'Armi. E' la linea per la quale è stato indetto un appalto-concorso nel quale, strana procedura invece in un piano regolatore, i concorrenti sono liberi di scegliere il tracciato. Una stazione a Piazzale Flaminio avrebbe il compito di creare un caposaldo marginale nord, a servizio dell'antico centro. Ma è ben noto che un notevole numero di concorrenti propone anche una stazione a Piazza di Spagna allo scopo evidente di rendere così più economica la gestione.

Il Comitato giudica estremamente pericolosa tale soluzione specialmente per una linea da realizzare con priorità rispetto alle altre). Ciò porterebbe (25 mila viaggiatori/ora, questa è la portata di una metropolitana) -ad un impressionante aumento dei valori edilizi là dove si vorrebbero evitare, per impedire la pressione degli interni imprenditoriali.

b) Una linea a prolungamento fino a Monte Sacro dell'attuale linea EUR-Colosseo-Termini. Tracciato di estrema importanza valido, tra l'altro, ad alleggerire la pressione del traffico di superficie che oggi gravita su Porta Pia e San Bernardo.

CONCLUSIONI

Più volte è stato ripetuto che un piano regolatore ha un suo forte contenuto programmatico. Come tale, esso va sorretto e guidato da una adeguata e costante politica amministrativa, senza la quale perderebbe il suo significato.

Questo piano impone una tempestività nella esecuzione delle opere di fondo ed una continua cura per far corrispondere le realizzazioni particolari ad un indirizzo unitario.

Il successo del piano è strettamente legato alla sequenza dei tempi di esecuzione delle "opere determinanti"; questa sequenza non può essere abbandonata alle iniziative disordinate e sporadiche, che farebbero perdere il contenuto programmatico dell'intero piano regolatore. Queste opere, che sono determinanti, sono legate tra loro da uno stretto rapporto di causa ed effetto. Si potrà ottenere il decentramento in programma, le espansioni previste e gli obbiettivi individuati, solo se saranno predisposti tempestivamente, in logica successione, interventi ed operazioni che avvieranno i previsti sviluppi.

E' chiaro che il primo sforzo deve essere diretto fin da ora alla realizzazione dell'asse attrezzato, spine dorsale del sistema cittadino e, contemporaneamente, allo studio dei piani particolareggiati di alcune zone di espansione (Pedemontana e Casilina).

Nello stesso tempo occorre condurre a termine il lungo studio analitico del centro storico onde programmarne poi il risanamento.

Uno schema della successione dei tempi di esecuzione può essere così disposto:

1° tempo - Asse attrezzato, suo collegamento con l'Olimpica; piani particolareggiati delle zone comprese tra questo e l'anello ANAS, impostazione dello studio analitico del

centro storico, concorsi di idee per il comprensorio dell'asse attrezzato e dei centri direzionali, prime attrezzature ospedaliere. Attrezzatura viaria di Corso d'Italia. Prima linea metropolitana (A) limitatamente al tracciato Termini-Curato, ed esteso al secondo tratto Termini-Piazza Risorgimento, sempreché non sia attraversato il centro storico.

2° tempo - Piani di dettagli delle opere viarie relative all'asse attrezzato; piani particolareggiati della zona di influenza; tracciati della nuova Casilina e della Pedemontana. Studio dei piani di risanamento del centro storico. Seconda linea metropolitana Termini-Monte Sacro.

Impostazione del nuovo tronco dell'Aurelia mediana.

3° tempo - Viabilità principale interna del settore orientale tra l'asse attrezzato e l'Anello ANAS.

Arteria parallela all'Ardeatina di raccordo diretto con la Pontina. Autostrada per i Castelli. Nuova Tiburtina.

Per assolvere un compito così complesso l'Amministrazione non potrà avvalersi degli strumenti attuali né dell'organizzazione tecnica di cui dispone. Da un lato una larga applicazione dell'art.18 della Legge Urbanistica può dare forza alla realizzazione di una politica delle aree, dall'altro le possibilità offerte dai Consorzi dei proprietari, con l'onere di realizzare le attrezzature primarie, possono aprire le porte ad una notevole attività imprenditoriale.

Ma va ricordato qui come sia indispensabile una più moderna strutturazione degli uffici destinati a dirigere con coerenza e continuità lo sviluppo urbanistico della città. Tali uffici oggi agiscono entro sfere d'azione settoriali, privi spesso delle reciproche informazioni e perciò spesso in maniera contraddittoria.

Troppo spesso i piani particolareggiati fin qui redatti hanno contribuito a falsare il contenuto delle previsioni del piano.

Il Comitato di consulenza, nel licenziare queste brevi note, conscio della vastità del tema, esprime il convincimento di aver contribuito a programmare una soluzione che, se condotta con fermezza, porrà la vita della capitale su un piano moderno, superando coraggiosamente lunghi anni di incertezza e di disordine e potrà rappresentare un valido primo passo per lo sviluppo della città.

Roma, 9 giugno 1962

Mario Fiorentino	<i>Mario Fiorentino</i>
Piero M. Lugli	<i>Piero Maria Lugli</i>
Vincenzo Passarelli	<i>V. Passarelli</i>
Luigi Piccinato	<i>Luigi Piccinato</i>
Michele Valori	<i>Michele Valori</i>

IL SUB COMMISSARIO
(Dott. Ing. Alberto Bianchi)

A. Bianchi