



GIOVANNI PIETRANGELI

INDUSTRIA CAPITALE

DECENTRAMENTO PRODUTTIVO E PIANIFICAZIONE METROPOLITANA A ROMA NEL SECONDO DOPOGUERRA

VERSO UNA CITTÀ "QUATERNARIA"? CENTRI DIREZIONALI E
DELOCALIZZAZIONE INDUSTRIALE

Nel dicembre 1962, dopo un decennio di faticosa elaborazione, il consiglio comunale di Roma approvò il primo Piano regolatore generale (Prg) del dopoguerra. Tra gli elementi che lo caratterizzavano, nel quadrante orientale della città venne previsto un "asse attrezzato", ovvero una infrastruttura viaria lungo la quale collocare attività di carattere direzionale e di servizio. L'asse attrezzato sarebbe dovuto diventare infatti la spina dorsale del cosiddetto Sistema direzionale orientale (Sdo), sul quale si centrava la riorganizzazione delle funzioni amministrative della città in previsione della possibile espansione verso il sud-est della provincia. Il progetto di Sdo, rimasto sostanzialmente incompiuto, si collocava in un dibattito che nel dopoguerra coinvolse il mondo economico, politico e culturale, portando urbanisti e architetti a interrogarsi sull'organizzazione funzionale all'interno dei tessuti urbani¹. In Italia, nel giugno 1962 la rivista di architettura e urbanistica «Casabella» dedicò un intero numero monografico al tema dei centri direzionali, definiti come «infrastrutture capaci di offrire la garanzia di sviluppo della città per punti [...]». Il maggiore momento di applicazione dell'urbanistica italiana di questi ultimi anni [...]»².

Nella penisola i centri direzionali, già diffusi nelle grandi città occidentali e giapponesi, andarono necessariamente a confrontarsi con la conservazione dei centri storici e dei tessuti urbani esistenti, tanto che l'architetto Carlo Aymonino nella stessa pubblicazione riconobbe nell'asse attrezzato di Roma un «nuovo sventramento»³. Spostando il centro amministrativo della città verso la periferia sud-orientale si sarebbe infatti trasformato in maniera radicale il territorio compreso tra le consolari Tiburtina e Tuscolana, sede di una delle principali aree di localizzazione industriale romane. A partire dai primi anni del dopoguerra si erano qui insediate attività manifatturiere rilevanti per dimensioni e tipo di produzioni, attratte dagli incentivi previsti dalla legge del 6 febbra-

¹ Cfr. David Harvey, *La crisi della modernità*, il Saggiatore, 2010 (I ed. Oxford, 1990), pp. 89-99; sull'Italia cfr. Carlo Aymonino e Pierluigi Giordani, *I centri direzionali. La teoria e la pratica. Gli esempi italiani e stranieri. Il sistema direzionale della città di Bologna*, De Donato, 1967, pp. 16-18.

² Aldo Rossi, *Nuovi problemi*, in «Casabella-continuità. Rivista internazionale di architettura e urbanistica», n. 264, *Centri direzionali italiani*, giugno 1962, p. 4. Al centro della monografia erano i casi di Milano, Roma e Padova.

³ C. Aymonino, *Il sistema dei centri direzionali della capitale*, Ivi, p. 23.

io 1941, n. 346 *Norme per la creazione e per l'esercizio di una nuova Zona industriale di Roma* e rinnovati fino al 1956⁴. Con il Prg del 1962, tuttavia, la presenza di questo tessuto industriale venne vista come una possibile limitazione all'espansione urbana, per cui si preferì stralciare alcune località precedentemente individuate come aree industriali⁵. Il Prg avrebbe quindi dovuto proiettare Roma verso nuovi orizzonti geografici e produttivi. Istituito nel quadrante orientale un vasto programma di ristrutturazione urbanistica come quello del Sdo si sarebbe potuta ipotizzare per Roma una



Piano regolatore generale approvato dal consiglio comunale di Roma nel dicembre 1962

evoluzione verso il modello di "città quaternaria" proposto da Marcel Roncayolo: un centro di attività «nobili e non materiali», che avrebbe promosso lo spostamento verso l'esterno di alcune funzioni produttive e sociali⁶.

Questo processo di ristrutturazione urbana avvenne negli stessi anni in cui la Cassa del Mezzogiorno (Casmez) ampliava il suo intervento alla provincia di Roma e alle aree di Castel Romano e Santa Palomba nello stesso territorio capitolino. Con la Casmez la programmazione economica nazionale venne quindi incontro ai progetti di pianificazione territoriale di respiro sub-regionale sottintesi dal Prg del 1962 e da un Piano intercomunale il cui studio era stato avviato nel 1958, che si sperava «regolasse l'intero territorio circostante alla capitale, in funzione sia delle esigenze della incompleta pianificazione urbana, sia dello sviluppo economico-sociale del suo hinterland»⁷.

⁴ Archivio storico della camera di commercio di Roma (d'ora in poi Ascc), Titolo X, b.124, *Zona Industriale di Roma 1949-1966, Riferimenti di legge normativi della Z.I.*

⁵ Archivio storico capitolino, consiglio comunale di Roma, sessione straordinaria 1962-1963, verbale n. 41, seduta pubblica del 14 dicembre 1962 (h. 18).

⁶ Marcel Roncayolo, *La città. Storia e problemi della dimensione urbana*, Einaudi, 1988, (I ed. Torino, 1978) p. 155.

⁷ Ascc, Titolo IX, b.42, f.7 *Piano regolatore intercomunale*, comunicato della Camera di commercio di Roma sul Piano regolatore intercomunale-sistema viario, 18 ottobre 1960. Di programmazione territoriale del Lazio si incominciò a parlare già nei primi anni cinquanta, con il Piano territoriale di coordinamento. Si veda Ascc, Titolo IX, b.43, f.9 *Piano regolatore urbanistico del Lazio 1953-1973, Piano territoriale di coordinamento del Lazio. Insediamento del comitato direttivo regionale*, Istituto poligrafico dello Stato, Roma, 1953.



Una vista di Pomezia con elementi di archeologia industriale in mezzo alle nuove edificazioni residenziali

visto dalla Casmez per organizzare le zone di investimento, si passò da 2 attività industriali nel 1959 a 181 nel 1973⁸. È importante sottolineare come alcune industrie trasferissero qui impianti ormai inglobati dallo sviluppo della città di Roma. La delocalizzazione industriale, in quegli anni non ancora un processo di respiro globale, venne incentivata dalle agevolazioni della Casmez, dalle esigenze dell'espansione immobiliare e dalle diseconomie derivanti dalla promiscuità di aree industriali e residenziali. Naturalmente la delocalizzazione ebbe i suoi costi sociali: la vertenza alla tipografia Apollon sulla via Tiburtina per evitarne lo spostamento a Torvaianica, sul litorale pometino, fu un caso emblematico. Nel giugno 1968, alla notizia di un finanziamento dell'Istituto per lo sviluppo economico dell'Italia meridionale (Isveimer) per lo spostamento degli impianti in area agevolata, i 300 dipendenti della Apollon occuparono lo stabilimento, rimanendo al suo interno per 10 mesi quasi continuativamente. La società Apollon aveva infatti scorporato le attività aziendali in due: da una parte l'immobiliare Nuova Tiburtina per gestire la proprietà fondiaria su cui sorgeva la tipografia, dall'altra la Raimbow (sic), che sarebbe stata la denominazione del nuovo impianto in area agevolata⁹. La lotta della Apollon ebbe una forte risonanza in tutta Italia, portando realtà studentesche e personaggi del mondo della cultura a solidarizzare con gli occupanti, i quali anche grazie a questa mobilitazione vinsero la loro battaglia contro la dismissione¹⁰.

Come si vedrà, nelle aree di intervento della Casmez, specie in quelle prossime a Roma, si andarono concentrando investimenti diretti in misura esponenziale, con l'apertura di decine di nuovi impianti industriali in appena un decennio. Nella sola Pomezia, dove si andarono a installare oltre il 30% delle fabbriche dell'Area di sviluppo industriale (Asi) Roma-Latina, dispositivo pre-

⁸ Cfr. Manlio Vendittelli, *Roma capitale Roma comune*, Gangemi, 1984, pp. 100-101.

⁹ *Chi tira le fila dell'affare Apollon?*, in «L'Unità», 14 giugno 1968.

¹⁰ Sull'occupazione della fabbrica cfr. Giuseppe Sircana (a cura di), *A partire dall'Apollon. Testimonianze e riflessioni su cultura, cinema e mondo del lavoro a quarant'anni dall'autunno caldo*, Ediesse, 2010 e il film *Apollon. Una fabbrica occupata*, regia di Ugo Gregoretti (Italia, 1969), girato pochi mesi dopo la conclusione della vertenza con le stesse maestranze a interpretare la vicenda e Gian Maria Volontè come voce narrante. Sottoscrizioni in denaro arrivarono da Pier Paolo Pasolini, Gillo Pontecorvo e perfino da giocatori e dirigenti dell'As Roma. Archivio storico Cgil Lazio, Sezione I, Comunicati, 1969 (I), 4 gennaio 1969.

Altre imprese, come la fabbrica di apparecchiature militari Elmer, si mossero da Roma imponendo a centinaia di dipendenti tragitti quotidiani di decine di chilometri.

Per altre aziende la delocalizzazione in zona Casmez riguardò solo alcune lavorazioni. In proposito la fabbrica elettronica Voxson nel 1968 aprì ad Anagni un impianto per la produzione di cinescopi, cercando di sviluppare un'autonoma linea di componenti e un decennio dopo, nel 1979, spostò il reparto galvanica, lavorazione per altro nociva, in piccoli stabilimenti a Frosinone e Albano Laziale. In questo caso, i costi sociali furono in qualche misura distribuiti tra i dipendenti dei reparti delocalizzati, sottoposti a regime di integrazione salariale e riduzione di orario, e quelli delle aziende cui vennero affidati procedimenti mal tollerati nelle fabbriche più sindacalizzate. Le scelte e le strategie legate alla delocalizzazione furono dunque differenti, ma in ogni caso contribuirono alla progressiva espulsione delle lavorazioni industriali dalla città "consolidata"¹¹, lasciando spazio all'edilizia residenziale e alle attività di servizio e direzionali oggi rappresentate dalle sedi amministrative di multinazionali e grandi aziende a partecipazione statale¹².

GLI EFFETTI DELLA DINAMICA DEMOGRAFICA: TROPPI PENDOLARI, POCCHI TRASPORTI

Le nuove localizzazioni industriali nelle zone Casmez, insieme agli investimenti industriali portarono ad un consistente spostamento di popolazione verso questi nuovi bacini produttivi.

Roma per tutta la prima metà degli anni sessanta mantenne un saldo migratorio attivo, con un brusco calo tra 1964 e 1965¹³, un dato che andrebbe messo in relazione con la contestuale crescita dei comuni più vicini alla città¹⁴. Nel periodo 1951-81, a discapito di un generale svuotamento dei comuni dell'entroterra, cittadine come Ciampino, Pomezia e Guidonia segnarono infatti una crescita sostenuta. È possibile spiegare questa dinamica con l'abbandono della capitale da parte di un numero crescente di persone impiegate nel sistema

¹¹ Per una definizione di città consolidata rispetto a Roma, rimando alle norme tecniche del Prg comunale del 2008, consultabili sul portale del Sistema informativo territoriale del Comune di Roma: «Art. 45: Tessuti della Città consolidata. Norme generali 1. Si intendono per Tessuti della Città consolidata l'insieme di uno o più isolati, riconducibile a regole omogenee d'impianto, [...], per lo più definite dalla strumentazione urbanistica generale ed esecutiva intervenuta a partire dal Piano regolatore del 1931 [...]» <http://www.h501.net/art46-prg-roma-tessuti-della-citta-consolidat.aspx> [ultima consultazione 04 agosto 2014].

¹² Cfr. Fabrizio Bartaletti, *Le aree metropolitane in Italia e nel mondo. Il quadro teorico e i riflessi territoriali*, Bollati Boringhieri, 2009, pp. 131-132.

¹³ Archivio storico Confindustria (d'ora in poi AsConfind), Serie 0014: Mezzogiorno\Sottos. 0002: Piani regionali per lo sviluppo del Mezzogiorno, b.41, f.96 Lazio.*Piani di sviluppo Lazio. Costituzione associazione per lo sviluppo Lazio*, Unione industriali del Lazio, *Aspetti sociologici ed economici dello sviluppo industriale di Roma*, maggio 1966. Tra il 1963 e la prima metà del 1965 il saldo migratorio romano passò da 70.071 unità a 42.203, nel 1964 a 16.092.

¹⁴ Cfr. Lidia Piccioni, *Città e dintorni. Trasformazioni e identità in età contemporanea: Roma a confronto*, Franco Angeli, 2012.



produttivo regionale¹⁵. La stessa Ciampino, a metà strada tra Roma e i Castelli, era sia un raccordo tra chi veniva espulso dal mercato immobiliare romano e quanti cercavano di avvicinarsi il più possibile al mercato del lavoro capitolino, sia un bacino di impiego per le imprese dell'Asi Roma-Latina¹⁶.

Pomezia, che oggi conta 60.000 abitanti, al censimento del 1951 non raggiungeva i 10.000 residenti. Grazie al flusso continuo, proveniente per lo più dalla città di Roma, già nei primissimi anni settanta arrivò ad averne circa 20.000 e raggiunse i 30.000 nel 1981. L'intensità del pendolarismo rimase sempre consistente: al 1970 si contavano circa 6.600 pendolari, provenienti per oltre il 50% da Roma¹⁷. In questo senso era stato previsto l'ampliamento dei quartieri di Spinaceto e Tor de' Cenci, due propaggini meridionali della città che presentavano le caratteristiche di veri e propri bacini di insediamento per la forza-lavoro pendolare¹⁸.

Nonostante il flusso quotidiano, l'inadeguatezza del sistema di trasporto rimase una costante dell'Asi Roma-Latina, a cui le grandi aziende supplirono attraverso appalti privati, nonostante dagli anni sessanta si susseguirono proposte più o meno realistiche di un collegamento ferroviario metropolitano tra Roma e Pomezia, ancora oggi servita per il trasporto merci e pendolare dalla sola stazione di Santa Palomba, a circa tre chilometri dall'area industriale. Fabrizio Tola, ex dipendente della Elmer, spiega come fosse organizzato in una grande azienda lo spostamento pendolare in assenza di una adeguata infrastruttura di trasporto pubblico locale:

Io ero fortunato perché essendo una grande azienda c'era anche un buon livello di contrattazione [...]. Mi hanno dato il camice, mi hanno dato il buono pasto e mi hanno detto «Lei dove abita?». Perché c'erano dei pullman. Noi avevamo 10 linee di pullman, contrattati. Pagavamo una quota. Una quota la mettevamo noi, una quota la metteva l'azienda e la mia linea, io abitavo a Gregorio VII, a piazza Carpegna, passava vicino a piazza Pio XI. Arrivava da Ponte Milvio, faceva tutto il giro e andava fino a Pomezia. Quindi diciamo che io prendevo l'autobus, alle sette prendevo questo pullman e alle otto meno dieci, se non c'era casino per strada ero nella fabbrica e timbravamo. Perché noi entro le otto meno dieci dovevamo timbrare e alle otto si iniziava il lavoro. E alle cinque meno dieci suonava la sirena e i pullman ripartivano. Quindi è chiaro che chi si fermava per fare lo straordinario non poteva prendere il pullman e doveva prendere il proprio mezzo¹⁹.

Le ripercussioni di una crescita così rapida su territori poco organizzati dal punto di vista delle risorse e dei servizi, furono altrettanto profonde di quelle che abbiamo visto rispetto alla concentrazione industriale. Località balneari quale Torvaianica o Tor San Lorenzo si trasformarono da spazi residenziali

¹⁵ Cfr. Marcella Delle Donne, *I motivi di una ricerca*, in Luciano Mocchi, *Pomezia, città-industria. Uno studio socio-economico a cinquant'anni dalla nascita della città*, Epi, 1988, p. 15.

¹⁶ Ivi, p. 32. Al 1970 i pendolari dai Castelli verso Pomezia erano circa 1.500, il 22% del totale.

¹⁷ Cfr. *Ibidem*.

¹⁸ Cfr. Camera di commercio di Roma, *Indagine su alcuni fattori condizionanti l'assetto territoriale dell'area di sviluppo industriale del Lazio (Roma-Latina)*, 1967, p. 13.

¹⁹ Intervista con Fabrizio Tola, 11 febbraio 2014.

stagionali in quartieri periferici di Pomezia, con ovvie conseguenze sul sistema di trasporto pubblico locale. Questo rappresentò uno dei nodi problematici più evidenti nel caso pometino. La prevalenza del trasporto su gomma, a fronte del mancato raccordo con la rete ferroviaria regionale, incise non solo sul trasporto pendolare, come abbiamo visto affidato alle compagnie private, ma anche su quello industriale e commerciale. La stazione più vicina era, e tuttora rimane, Santa Palomba, a circa dieci chilometri da Pomezia. È la voce di Gino Mazzone, dal 1971 responsabile del consiglio di zona di Pomezia, a illustrare l'organizzazione del servizio:

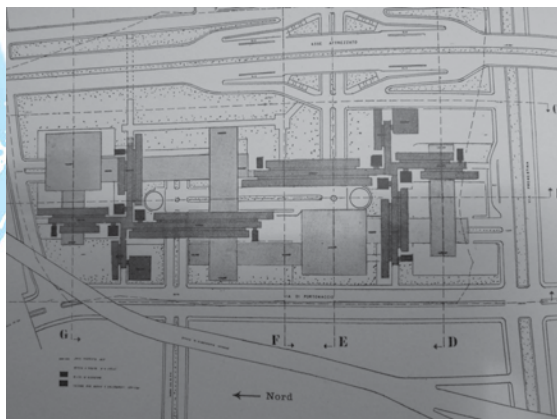
La stazione c'è, con il treno che passa ad Albano e poi lì a Santa Palomba. Lì c'è il treno e tant'è vero che c'è un raccordo, una stazione di interscambio per le merci e poi il trasporto con i camion verso la zona industriale. Hai presente dove sta Santa Palomba? [...] lì c'era un'azienda che faceva grandi trasformatori, non ricordo come si chiama. Una grossa azienda, la Sace. La Sace sì, sempre Sace Sud. [...] questa fabbrica utilizzava materiali importanti. Sai i grandi trasformatori utilizzano il lamierino d'acciaio: arrivavano i rotoli di lamierino d'acciaio, utilizzavano lo snodo ferroviario di Santa Palomba, così come là vicino a Santa Palomba c'erano i depositi, con i silos per quello che riguardava generi d'alimentazione, granaglie e anche altre cose che servivano per la chimica. Quindi lo snodo ferroviario più vicino era quello, dopodiché andavi ad Anzio-Nettuno. [...] l'utilizzo delle strade principali era inevitabile, con il passaggio di mezzi pesanti [...]»²⁰.

Questo stralcio di intervista introduce un'altra questione: l'organizzazione delle infrastrutture necessarie alle imprese per ottimizzare le loro capacità produttive rimase in gran parte sulla carta e decisamente inadeguata. Il risultato fu la riproduzione di nuovi squilibri là dove i progetti di pianificazione si erano proposti di superarne di vecchi.

UN'ORGANIZZAZIONE INFRASTRUTTURALE INCOMPLETA: ASSI VIARI E PORTI

L'ampliamento dell'intervento della Casmez e la pressione demografica sull'hinterland imposero una riorganizzazione dell'infrastruttura viaria del Lazio. A cavallo tra gli anni sessanta e settanta un piano elaborato dal Provveditorato alle opere pubbliche e recepito successivamente dal Comitato regionale per lo sviluppo economico (Crpe) divenne il "pilastro" della pianificazione economica regionale. Questo modello si articolava in tre sistemi: settentrionale, ovvero parte della provincia di Roma e le province di Rieti, Viterbo e Terni; centrale, con il resto di Roma e l'area urbana; meridionale, le province di Frosinone e Latina con esclusione di Aprilia. L'arteria di collegamento Civitavecchia-Orte-Rieti, le "trasversali" Frosinone-Latina e Valle del Liri-Avezzano e il raccordo Magliano Sabino-Valmontone avrebbero dovuto

²⁰ Intervista con Gino Mazzone, 4 febbraio 2014.



Progetto del centro direzionale di Roma

rendere fluidi i collegamenti per il traffico di merci e manodopera²¹. Questo piano venne criticato all'epoca dall'urbanista Vincenzo Cabianca (membro dell'Istituto nazionale di urbanistica e dell'Istituto nazionale di architettura): insistere sul solo potenziamento degli assi paralleli alla costa avrebbe infatti impedito un corretto sviluppo autonomo dei nuclei produttivi e urbani rispetto alla città di Roma. Una più corretta configurazione "a pettine"

"grazie a trasversali collegate all'Autostrada del sole («grande supporto allo sviluppo»), avrebbe consentito finalmente di valorizzare l'entroterra, altrimenti "chiuso" dalla concentrazione industriale e demografica lungo le arterie longitudinali, in particolare la già congestionata via Pontina²². Una preoccupazione fondata, quella di Cabianca, se si pensa che nel 1962, sui 95 comuni del Lazio giudicati "economicamente depressi", solo 11 erano collegati a strade statali, mentre per molti centri minori non risultavano strade sufficientemente larghe per godere di comunicazioni e trasporti efficienti²³ e che ancora oggi il tema della viabilità regionale è fermo a queste indicazioni di circa mezzo secolo fa.

Ad aumentare la complessità dell'organizzazione infrastrutturale avrebbe concorso l'ammodernamento dei nodi portuali della regione, su cui credo sia fondamentale soffermarci, per l'importanza del trasporto marittimo nei processi produttivi²⁴.

Ancora nel 1961, lo storico porto di Civitavecchia, a nord di Roma, non era collegato in maniera regolare ai maggiori scali del Mediterraneo occidentale²⁵. Ciò nonostante, nel corso degli anni sessanta era ancora ritenuto «la linfa dei

²¹ Ascc, Titolo IX, b.42, f.4 *Piani territoriali di coordinamento della regione Lazio 1973-1985*, Camera di commercio di Roma, Ufficio affari economici e studi, *Rapporto sulle proposte per la formazione del quadro di riferimento della regione*, cit.

²² AsConfind, Serie 0014: Mezzogiorno\Sottos. 0008: Aree di sviluppo industriale e nuclei di industrializzazione, b.87, f. non numerato *Aree di sviluppo industriale e nucleo di industrializzazione Roma-Latina*, 1 giugno 1967-[?], Cabianca, V., *Problemi dell'assetto territoriale e del modello spaziale*, intervento al convegno di studi "Prospettive di sviluppo e problemi infrastrutturali dell'area Roma-Latina", promosso dall'Assopontina, Latina 18 dicembre 1967.

²³ Ascc, Titolo X, b.148, f.2 *Indagine sugli investimenti delle aree depresse 1958-1961*, *Brevi note illustrative ai quesiti del questionario del Ministero dell'Industria e del Commercio, direzione generale del commercio, sull'indagine sugli investimenti nelle aree depresse* [1962].

²⁴ Su questo aspetto è utile lo studio di Sergio Bologna sull'attuale quadro del traffico navale globale. Cfr. Sergio Bologna, *Banche e crisi. Dal petrolio al container*, DeriveApprodi, 2013.

²⁵ Ascc, Titolo X, b.124, f.3 *Zona industriale di Roma 1949-1966*, lettera del presidente della Camera di commercio di Roma Anacleto Gianni all'Institut Battelle di Ginevra, 7 marzo 1961. L'Institut Battelle, per conto di una società industriale rimasta anonima, aveva precedentemente interrogato l'ente su quale fosse l'area più adeguata per un'eventuale localizzazione produttiva in provincia di Roma.

rifornimenti commerciali di Roma e del Lazio»²⁶ e il porto di riferimento per l'Italia centrale²⁷. Tuttavia, negli stessi anni il bacino vide crescere la competizione da parte di Gaeta, approdo già attrezzato dagli anni cinquanta come terminal petrolifero, sul quale sia il consorzio per il Nucleo di industrializzazione della città, sia la Getty oil italiana, titolare di una raffineria in città, avevano predisposto un piano per il potenziamento delle strutture di scarico²⁸. In un *libro bianco* dedicato al sistema nazionale dei trasporti, quindici anni dopo non sembrava essere ancora sciolta la questione di quale sarebbe dovuto essere il porto di riferimento per le attività produttive della regione. La distribuzione delle infrastrutture su più attracchi, distanti anche 200 km tra di loro e con una rete viaria in via di progettazione, non avrebbe saputo rispondere ad esigenze di carattere produttivo e commerciale: a contendersi il ruolo di *hub* industriale e petrolifero del Lazio non concorrevano le sole Civitavecchia e Gaeta, ma anche Fiumicino, grazie al nodo petrolifero a isola, e Anzio, per la prossimità all'Asi Roma-Latina²⁹. Va tenuto conto, tuttavia, che la somma del movimento merci di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta nel 1976 era appena il 7,3% del totale nazionale. Confrontando questo dato con il 10,4% di Augusta, il 9,4% di Venezia e il 7,7% di Genova³⁰, mi sembra quindi fondata l'ipotesi di Sergio Bologna, per cui «la nave cerca la merce non cerca i fondali» e che senza un entroterra che potesse offrire condizioni di scambio e merce a un livello adeguato per il mercato internazionale era difficile che si costituisse un nodo portuale di una qualche rilevanza³¹. Le attività del territorio hanno così orientato i propri flussi di merce



«Casabella-continuità. Rivista internazionale di architettura e urbanistica», n. 264, Centri direzionali italiani, giugno 1962 (copertina)

²⁶ AsConfind, Serie 0014: Mezzogiorno\Sottos. 0002: Piani regionali per lo sviluppo del Mezzogiorno, b.41, f.96 Lazio. *Piani di sviluppo Lazio. Costituzione associazione per lo sviluppo Lazio*, Unione industriali del Lazio, *Aspetti sociologici ed economici dello sviluppo industriale di Roma*, 1966.


²⁷ AsConfind, Serie 0014: Mezzogiorno\Sottos. 0008: Aree di sviluppo industriale e nuclei di industrializzazione, b.87, f. non numerato *Aree di sviluppo industriale e nucleo di industrializzazione Roma-Latina*, 1 giugno 1967-?, Ente autonomo fiera di Roma, *I consorzi industriali del Lazio e del Porto di Civitavecchia*, 3 giugno 1969, Edizioni Ente autonomo fiera di Roma. Servizio studi e documentazione, 1969, p. 7.

²⁸ AsConfind, Serie 0014: Mezzogiorno\Sottos. 0008: Aree di sviluppo industriale e Nuclei di industrializzazione, b.87, f.250 *Aree di sviluppo industriale e nucleo di industrializzazione Gaeta*, Istituto per l'assistenza allo sviluppo del Mezzogiorno, *Il consorzio per il Nucleo di industrializzazione di Gaeta-Formia*, Supplemento a «Iasm-Notizie», n. 39, 4 agosto 1969.

²⁹ Ministero dei Trasporti (a cura di), *I trasporti in Italia*, Istituto poligrafico dello Stato, 1977, pp. 42-43.

³⁰ Ivi, p. 372.

³¹ S. Bologna, *Banche e crisi*, cit., pp. 146-147.



verso il porto di Gioia Tauro, come sostiene Fabio Filippi, segretario Fiom per la zona Pomezia-Castelli-Valle del Sacco:

Ecco la logistica hai fatto bene a citarla, è uno dei settori che comunque è importante sul territorio ed è rimasto. Anzi forse a maggior ragione per il tipo di vocazione, perché comunque la grande distribuzione e quello che ruota intorno ad essa suppone uno scambio e un volume di merci abbastanza frequente. Alcuni siti dismessi da attività industriali come i grandi trasformatori della Abb sono diventati, o l'ex Ibm ancora dopo [...] un grande centro della Laziale Distribuzione. Come l'ex Abb è diventato un centro della Sifte-Berti che sono tutte aziende di logistica che puntano sul fatto che comunque questo è un punto, chiaramente per la vicinanza a Roma, considerato ormai area metropolitana che però guarda a sud e quindi la logistica assorbe questo tipo di funzione. Sud fino al Mediterraneo, il porto di Gioia Tauro quindi³².

Un'ipotesi sensata dal momento che lo scalo calabrese è insieme a Genova forse l'unico in Italia in grado di operare in condizioni efficienti di economia di scala.

CONCLUSIONI

La realizzazione del Sdo e del Piano intercomunale avrebbe contribuito a costituire una nuova «relazione dinamica che si sostituisce alla condizione statica della città tradizionale»³³, creando tra Roma e l'interland quell'intreccio di rapporti economici identificati da Alberto Aquarone come «organizzazione di produttori strettamente dipendenti gli uni dagli altri per lo scambio dei beni e dei servizi, [...] un sistema di rapporti non già estemporanei, oppure anche regolari ma intervallati nel tempo, bensì stabili e quotidiani»³⁴. Tuttavia non solo il Sistema direzionale orientale rimase solo sulla carta, ma anche l'integrazione sub-regionale fu un processo disarmonico e controverso. Lo stanziamento spontaneo di attività produttive e popolazione nelle aree limitrofe a Roma non sempre venne accompagnato dall'integrazione di funzioni e infrastrutture tra la città centrale e il territorio periferico. La delocalizzazione rappresentò la maniera con cui amministratori e operatori economici tentarono di distribuire il peso demografico e ampliare il mercato del lavoro, liberandosi dalle diseconomie connesse al mantenimento di un tessuto industriale urbano, non dimenticando la lezione di Harvey riguardo «le speculazioni e lo sviluppo della proprietà immobiliare» come «forze dominanti» le scelte urbanistiche postbelliche³⁵. Espellendo, seppur indirettamente, le attività industriali dal quadrante orientale della città, venne infatti facilitata

³² Intervista con Fabio Filippi, 12 febbraio 2014.

³³ A. Rossi, *Nuovi problemi*, cit., pp. 4-5.

³⁴ Alberto Aquarone, *Grandi città e aree metropolitane in Italia. Problemi amministrativi e prospettive di riforma*, Zanichelli, 1961, p. 8.

³⁵ D. Harvey, *La crisi della modernità*, cit., pp. 94-98.

l'espansione residenziale prevista dal Prg ed auspicata dalla potente proprietà fondiaria capitolina³⁶.

I risultati possono essere considerati decisamente contraddittori: se a cavallo degli anni sessanta e settanta alcune aree del Lazio videro crescere in maniera sostenuta gli investimenti diretti e la domanda di lavoro, questo non comportò un reale riequilibrio delle condizioni socio-economiche per l'intera regione. Solo alcuni comuni beneficiarono della ridefinizione delle tratte migratorie intra-regionali, creando grandi e disordinati agglomerati come Ciampino e Pomezia, grazie all'ampia domanda di lavoro nei settori industriale e di servizio alle imprese, ma ancora dipendenti da Roma per i servizi alla persona e con deboli infrastrutture. Il sistema industriale romano-laziale, fino ai primi anni ottanta caratterizzato da interessanti esperienze imprenditoriali in settori innovativi, subì inoltre un drastico ridimensionamento prima con la crisi degli anni settanta e il collasso del settore elettronico italiano, e successivamente con la fine delle sovvenzioni della Casmez, che aveva sostenuto lo sviluppo del dopoguerra.

Per quanto mai formalizzato, se non con la recente costituzione dell'ente Roma capitale, l'intreccio funzionale tra la città e il territorio circostante ebbe comunque un importante spazio di sperimentazione negli anni sessanta e settanta. Tuttavia, il tentativo di appianare alcuni squilibri socio-economici della regione, ne ha, di fatto, prodotti altri: le stesse aree che beneficiarono degli investimenti diretti, si sono trasformate sostanzialmente in grandi periferie mai del tutto autonome e alternative al polo romano, concorrendo allo stesso tempo all'abbandono dei piccoli centri montani. È difficile dare un giudizio netto sul rapporto tra Roma e il suo circondario. Mi sento tuttavia di sostenere che l'assenza di un sistema infrastrutturale integrato ed efficiente abbia con ogni probabilità contribuito alla mancata realizzazione di una dimensione organica di città-regione.

³⁶ L'espansione residenziale privata interessò le aree nord-occidentale, prevalentemente fuori piano, e sud-orientale. Qui le indicazioni del Prg vennero tuttavia "sovvertite", dando vita a grandi complessi di carattere intensivo quali Tiburtino-Portonaccio, Collatino, Prenestino. Cfr. Mario Sanfilippo, *La costruzione di una capitale. Roma 1945-1991*, Silvana, 1994, pp. 45-46.