

# **L' 'asse attrezzato' del PRG di Roma del 1965: un eccellente studio di caso per una appropriata teoria critica della pianificazione.**

*Franco Archibugi*

*Intervento al convegno sull' 'asse attrezzato' di Roma (PRG Roma 1965)  
promosso dalla Fondazione Bruno Zevi,  
Roma, Accademia di San Luca, 8 Marzo 2006*

La Fondazione Bruno Zevi ha voluto includere nella rievocazione della vicenda urbanistica dell' 'asse attrezzato'<sup>1</sup> (progettato all'epoca della elaborazione del Piano regolatore generale-PRG del 1965), una mia valutazione di carattere generale sul metodo della pianificazione.

Lo faccio molto volentieri, perché ho sempre considerato la vicenda dell' 'asse attrezzato' un eccellente *studio di caso* utile per la discussione e l'approfondimento di una appropriata 'teoria della pianificazione' (peraltro da me utilizzato molto spesso come tale, in molte occasioni esemplificative e didattiche).

Infatti da sempre ho considerato l' 'asse attrezzato':

- a) da un lato uno dei pochi esempi di 'strategia' urbanistica presente nella elaborazione tradizionale dei PRG in questo paese;
- b) nel contempo, un esempio clamoroso di come la cattiva pianificazione e progettazione urbanistica uccide le sue più belle creature.

Cercherò di illustrare queste convinzioni nel modo più breve possibile (dato lo scarso spazio concesso) che sarà anche necessariamente schematico.

## **1. Contenuto strategico dell' 'asse attrezzato'**

L'asse attrezzato è stata una risposta – fra molte possibili, ma ritenuta la più idonea – ad un unico fondamentale problema e, insieme, obiettivo, da sempre avvertito dall'urbanistica romana in tutti i tempi: *creare una centralità alternativa ed esterna al Centro storico.*

---

<sup>1</sup> Al lettore italiano non serve spiegare che con questo nome fu designato un progetto di uso del territorio, incluso nel PGR di Roma del 1965 (Piccinato e associati) che prevedeva un asse infrastrutturale di rapida e consistente ampiezza ad est del Centro storico della città (lungo un 'asse' che univa longitudinalmente la località di Pietralata con quella di Centocelle); 'attrezzato' in quanto corredato da un insieme di edifici e altre opere architettoniche lungo il suo percorso, ospitanti attività "direzionali" (*business*) e commerciali, di carattere pubblico e privato, e mirato a bilanciare la esistente gravitazione per questo tipo di attività, sul Centro storico di Roma,

Infatti, date le caratteristiche storiche e, direi, organiche, assai peculiari, della città, il problema di Roma- è stato sempre<sup>2</sup> quello di sviluppare una centralità alternativa, se non si voleva radere al suolo il suo patrimonio archeologico, storico e monumentale (come avevano già fatto le altre capitali europee in epoche di più scarso rispetto per i valori della storia).

I piani regolatori che dal 1870 in poi si sono succeduti infatti non avevano ignorato questo problema; lo hanno però gestito alla scala demografica e finanziaria più modesta, delle rispettive epoche (l'asse Quirinale/Porta Pia del primo Piano regolatore con i suoi insediamenti ministeriali fu, per esempio, una risposta strategica a questo problema).

L' 'asse attrezzato' di Piccinato e associati era stato concepito con grande lungimiranza (fin dal 1929!), in antitesi alle scelte non molto 'strategiche' dell'urbanistica fascista (se si eccettua un generico obiettivo di 'conquista del mare'). Quella urbanistica era infatti fondata piuttosto su una 'monumentalità' disseminata, ed ebbe nel PRG piacentiniano del 1931 la sua migliore espressione. (L'Eur nacque più tardi non come una risposta urbanistica, ma come risposta 'monumentale' per la Esposizione 42, anche se poi ha costituito un fatto urbanistico di grande importanza e significato per la futura crescita della città).

Insomma, l' 'asse attrezzato' ha costituito il più importante ed autentico *contenuto strategico* del PRG del 1965. Ad esso si sarebbero dovute conformare tutte le altre prestazioni e finalizzazioni del Piano. Con l'asse attrezzato, il Piano voleva creare contemporaneamente sia un "dirottamento" organico dei flussi di traffico più importanti, sia un nuovo *nucleo* alternativo di vita direzionale pubblico-privata. Insomma la sua fondamentale strategia era la formazione di una *nuova centralità*, corrispondendo, come abbiamo detto, ad un bisogno storico permanente della città, di separazione della sua parte moderna dalla sua parte storica.

Pertanto, nelle sue finalità, esso corrispondeva a quanto di meglio un PRG potesse e dovesse contenere per essere un *vero* Piano strategico, capace di incidere sulla vita e sulla struttura futura della città nel lungo periodo.

Pur rispondendo 'alla grande' ad una concezione moderna della pianificazione strategica,<sup>3</sup> tuttavia il progetto di asse attrezzato si portava dietro delle carenze che non riguardavano esso (né i progettisti che su di esso si impegnarono) ma la concezione stessa, teorica e pratica, dell'urbanistica che allora si praticava; e che purtroppo – ahinoi – neppure nei quaranta anni da allora passati è riuscita a rinnovarsi in questo paese, come invece avrebbe potuto e dovuto (e come è avvenuto in altri paesi).

Cercherò - nel poco spazio a disposizione - di concentrare le mie osservazioni su queste 'carenze' (che vorrei fossero intese nel senso anglosassone di *shortcoming*) in alcuni punti essenziali. Esse sono le seguenti (andando via via dal

---

<sup>2</sup> Almeno da quando con l'unità d'Italia, è uscita dal suo secolare ristagno demografico, ed è iniziata la sua inarrestabile geometrica crescita demografica.

<sup>3</sup> La quale: o possiede contenuti strategici oppure *non è una pianificazione degna del nome*, ma solo una modesta sistemazione del territorio, un aggiustamento ordinato di scelte spontanee o micro-territoriali senza visione di lungo periodo, in una parola senza *strategia* alla quale adeguare consequenzialmente molte altre scelte.

più specifico al più generale, trasportando tali osservazioni dall'asse attrezzato di Roma alle questioni più generali di teoria o di metodologia della pianificazione, come peraltro richiestomi):

- 1) la carenza di *tempestività della localizzazione*
- 2) la carenza *rispetto alla crescita demografica e territoriale* registrata e prevedibile della città
- 3) la carenza di una programmazione *uso del territorio/trasporti (land-use/transportation)*
- 4) la carenza di una valutazione delle *fattibilità economiche-operative* del progetto (*project engineering and financing*).

Tali punti riguardano pertanto non tanto il progetto in se stesso, ma il suo inquadramento, di piano e di metodo. Un inquadramento in generale entro il quale ogni progetto di tal genere – per quanto ottimo, auspicabile e necessario - dovrebbe essere sempre, sia concepito che attuato.

## **2. Carenza di tempestività (o inattualità storica) nella localizzazione**

Una prima carenza storica del Piano fu quella di localizzare l'asse attrezzato *in ritardo* rispetto alla evoluzione della crescita urbana di Roma per la quale era stato concepito e in parte progettato (negli anni trenta e nell'immediato dopoguerra).

Si era avuto infatti – nel frattempo - il cosiddetto 'miracolo economico' con tutti i suoi fatti e misfatti. La Roma degli anni 60 si presentava assai differente da quella prebellica: la popolazione più che raddoppiata e il territorio invaso disordinatamente, a macchia d'olio, in tutte le direzioni. Le località che erano state prescelte da tempo per realizzare l'asse attrezzato (l'asse tra Pietralata e Centocelle e adiacenze) si trovavano ormai *a ridosso* di un 'Centro storico' già espanso e arrivato fino a loro. L'obiettivo della strategia per la quale doveva servire quell'asse attrezzato - creare una efficiente alternativa alla concentrazione e congestione del Centro storico - veniva a presentarsi, al contrario, un ulteriore fattore di *compattazione* e di *congestionamento* del Centro stesso, ormai spontaneamente allargatosi.

Insistere su quella localizzazione, significava contraddire – non perseguire – la stessa strategia dalla quale il progetto di asse attrezzato era stato ispirato ed era imbevuto.

Le località su cui si era pensato di localizzare l'asse attrezzato presentavano allora dei requisiti vantaggiosi che avrebbero potuto facilitare le operazioni da parte dell'autorità comunale. Molte delle aree indiziate erano aree già pubbliche (si pensi per es. all'area ancora 'libera' dell'aeroporto di Centocelle!) e comunque facilmente riscattabili nel processo di progettazione economico-finanziaria su cui inevitabilmente una operazione delle dimensioni preventivate doveva far conto.

Ma la crescita della città aveva già rapidamente reso obsoleta l'area indiziata ai fini degli effetti e risultati attesi. Anzi la rendeva pericolosa e sconsigliabile per il perseguimento di quegli stessi effetti e risultati. L'operazione – pur sempre valida in se stessa e fundamentalmente 'strategica' e meritevole sempre di essere

attuata – doveva essere spostata in luoghi più distanti dal Centro, più consoni alla dimensione ormai raggiunta dalla città. E se si fosse voluto – perché considerato opportuno – in quegli anni sessanta - conservare la stessa direttrice, ebbene era emersa più appropriata – agli occhi di molti, fra i quali i miei – una localizzazione all'altezza del Raccordo anulare e all'incrocio con la via Tuscolana, insomma intorno a Cinecittà (dove si è fatta arrivare successivamente la linea A metropolitana).

Non credo che sia solo casuale che, poi, in tale località e a quella distanza dal Centro storico, si è venuta a creare nei decenni che si sono succeduti - e senza una precisa scelta di piano alternativa, ma di fatto, per forza di espansione autonoma - una agglomerazione di insediamenti urbani che possono essere considerati un inizio di *Centro direzionale e commerciale alternativo* al Centro storico. Se questa espansione spontanea fosse stata guidata, coordinata, precisamente calcolata e contrattata con gli operatori singoli con lo stesso spirito che aveva animato l'idea e la progettazione dell'asse attrezzato, tutti, amministrazione comunale e società commerciali, operatori e cittadini, avrebbero sicuramente guadagnato una diminuzione dei costi e un aumento dei benefici sia 'sociali' che 'individuali', e una accelerazione della infra-strutturazione necessaria. Invece si sono dispersi nel territorio, senza coordinamento una serie di risorse e di insediamenti che hanno complicato gli accessi, le distanze, le contraddizioni: insomma non si è applicata la progettazione che aveva animato l'idea e le prime realizzazioni dell'asse attrezzato.

Particolare curioso: quell'area 'libera' che si pensava (secondo me erroneamente) potesse facilitare la realizzazione dell'asse attrezzato, anche se ormai largamente compromessa dal disordine casuale insediativo e dalla scarsa presenza di un piano,<sup>4</sup> oggi dovrebbe essere drasticamente riservata ad una funzione del tutto opposta a quella cui la si voleva destinare. Oggi dovrebbe essere rigorosamente lasciata *libera* e con sforzo destinata ad *area verde*. Un area di respiro capace di demarcare ancora più nettamente la distanza e la alternatività della nuova area, intensiva direzionale e commerciale, dal Centro storico, che era la *ratio* dell'asse attrezzato'.

### **3. Carenza di una visione più 'policentrica' dello sviluppo urbano**

Un'altra carenza del Piano stava in una visione limitata della forma urbana. Con l'asse attrezzato si applicava un'idea di crescita urbanistica fondata su "grandi direttrici di traffico", idea a sua volta tributaria di una teoria – in quell'epoca molto gettonata, (anche perché conteneva degli elementi di indubbia utilità e valore) - quella della forma 'lineare'.

Tuttavia, qualsiasi siano le preferenze che i singoli urbanisti nutrono per una o l'altra "forma urbana", tali preferenze vanno adattate alla struttura fisica e alle dimensioni della città in questione. Una forma di 'tipo lineare' quale quella

---

<sup>4</sup> Che è stato definito "inesistente" con le sue innumerevoli 'varianti' tese a rincorrere e aggiustare una realtà uscita totalmente dal controllo urbanistico.

dell'asse attrezzato poteva essere di grande valore se la città di cui si dovesse creare una centralità alternativa fosse una città al massimo di un milione di abitanti, e se di centralità alternative se ne dovessero creare solo *una*, sufficientemente potente da contrastare ed alterare la forte attrattività di quella 'storica'.

Ma la Roma degli anni sessanta aveva già raggiunto quasi due milioni e mezzo di abitanti, e già si prevedevano crescite ancora maggiori. Già si stavano creando altre enucleazioni sia pure in modo caotico e non controllato, che seppure del tutto insufficienti a dirottare la crescita, rispondevano alla crescita 'a macchia d'olio' che si voleva giustamente contrastare. Inoltre c'era l'EUR che aveva già incominciato la sua marcia per divenire un autentico centro alternativo nell'area Sud di Roma. Con esso si veniva a 'razionalizzare' la presenza di numerosi insediamenti che lo stesso PRG, che progettava l'asse attrezzato, aveva progettato (e che di lì a poco avrebbero assunto il ruolo di quartieri della 167).

Il progetto di asse attrezzato, per forza di cose, era inevitabile che si trasformasse in "SDO", in un progetto di 'Sistema Direzionale Orientale', non più unica alternativa, ma alternativa fra altre, magari prioritaria, per soddisfare e razionalizzare la crescita degli insediamenti nell'area Est della città. E ciò rafforzava il bisogno di spostare più a Est il baricentro del progetto – come già detto – onde renderlo funzione di un 'bacino' di attrazione più definito, a scala demografica e territoriale più vasta della città. Insomma, la situazione era, negli anni sessanta, già matura per una visione più 'policentrica' del sistema urbano romano, nel quale il bisogno di centralità alternative doveva tener conto di strategie analoghe a quelle dell'asse attrezzato ma su pochi e forti centri plurimi, come già il Progetto 80 (negli stessi anni sessanta) aveva già preconizzato alla scala nazionale e il Piano della Regione Lazio alla fine degli anni settanta aveva indicato (e poi messo nel cassetto in base ad un becero pragmatismo da parte delle stesse sinistre al potere).

Questa visione pseudo-pragmatica ha continuato ad allignare nella sinistra in tutti questi anni: con il rifiuto per trent'anni di studiare un nuovo Piano regolatore, di cui tutti – con Bruno Zevi in testa – reclamavamo da tempo l'urgenza; e quando finalmente, al termine della Giunta Rutelli, si giunse, con una capriola inattesa, ad accettare l'idea di un *nuovo Piano regolatore*, quest'ultimo lo si è narcotizzato con la micro-progettualità, facendolo diventare una marmellata di singole iniziative senza strategia. Mi riferisco soprattutto al preteso 'decentramento' fondato su una trentina di piccoli centri, assolutamente incapaci di costituire una valida alternativa al Centro storico. Di fronte a questa carenza di strategia, il progetto dell'asse attrezzato, con tutte le sue 'carenze', ci appare ancora l'unica grande progettazione urbanistica a Roma dalla fine della guerra ad oggi.

#### **4. La carenza di una visione integrata insediamenti/trasporti**

La terza grave carenza – ma questo era sostanzialmente un grande difetto del urbanistica tradizionale non solo di quella romana – è quella della assenza di valutazione della relazione *uso del territorio/trasporti*; In ragione della quale gli

insediamenti o gli usi del territorio non dovrebbero mai essere progettati, valutati *prima di conoscere e quantificare la generazione di traffico* che da essi stessi può scaturire. Rovesciare questo approccio, e far sì che la generazione di traffico sia studiata almeno *contemporaneamente* e in *tutt'uno* con le scelte localizzative, è questione che riguarda, ripeto, tutti i PRG, e il metodo dell'urbanistica in genere; e non solo i processi di pianificazione alla scala di singoli progetti.

Tuttavia, l'asse attrezzato doveva comunque essere considerato e strutturato sull'analisi della domanda dei flussi di traffico che generava. Non si trattava solo di calcolare, come si fa usualmente nella microprogettazione, il numero di parcheggi-auto da riservare per i residenti, in determinati nuovi quartieri, (ciò che è relativamente ovvio e facile, sebbene lunghi dall'essere sistematicamente praticato). Ma l'asse attrezzato era un progetto strutturale di tale ampiezza, che implicava un difficile ma necessario (anche se rischioso) calcolo del traffico indotto, per generazione propria o per la infrastruttura che esso offriva. Le localizzazioni di tali imponenti insediamenti ed infrastrutturazioni non possono e non devono essere progettate senza una valutazione d'insieme del traffico generato.<sup>5</sup>

Ma questa questione della mancata visione integrata *uso del territorio/trasporti*, offre l'occasione per scandalizzarci della tenacia con la quale ancora oggi tale visione viene disattesa nella professione urbanistica. (Tenacia, ripeto, che proviene dai forti condizionamenti della formazione solo architettonica dei pianificatori, almeno in questo paese, e dalla inadeguatezza grave dei nostri programmi universitari mirati alla formazione di urbanisti e pianificatori)<sup>6</sup>.

Se nelle aule universitarie anglosassoni ciò è insegnato già fin dagli inizi degli anni cinquanta (svolta riconosciuta, rappresentata già dal celebre classico libro di Mitchell e Rapkin del 1954<sup>7</sup>), e praticato colà - sia pure con molta lentezza e scarsa estensione - nei piani dai professionisti, qui ho l'impressione che siamo all'anno zero sia in un caso che nell'altro. E mi sembra urgente porvi rimedio, se vogliamo che l'urbanistica guadagni un minimo di credibilità.

## **5. La carenza di programmazione economica delle realizzazioni**

Ma la carenza più grave, che coinvolge tutta la cultura urbanistica in questo paese, (e certo va a carico non solo della progettazione dell'«asse attrezzato»), carenza che sopravvive fino ad oggi (il nuovo PRG di Roma ne è un nuovo esempio), è inerente al modo stesso di concepire l'urbanistica, il suo ruolo, la sua

---

<sup>5</sup> Probabilmente, un calcolo siffatto avrebbe permesso di valutare già fin da allora - in modo più serio che solamente intuitivo - la inadeguatezza di quella localizzazione e i rischi di compattamento con l'area del Centro che si voleva decongestionare.

<sup>6</sup> Personalmente, da moltissimi anni continuo a sfidare i colleghi a farmi conoscere un solo piano regolatore in Italia che dimostri di avere deciso gli insediamenti sulla base anche di una valutazione quantitativa (e non solo generica e intuitiva) degli effetti sul traffico delle sue scelte e soluzioni progettate. Come si fa a pretendere che i Piani regolatori introducano questa visione, se essa non è nella testa di coloro che dovrebbero insegnare come fare i Piani?

<sup>7</sup> *Urban Traffic: a Function of Land Use*, Columbia University Press, 1954.

capacità di incidere nella realtà e di essere veramente di guida per la crescita fisica e socio-economica della città.

Essa sta nella assenza di convinzione, nel concetto di pianificazione, che il primo dovere di ogni progettista o pianificatore - alla scala del singolo manufatto come alla scala di una intera città (e la stessa cosa mi sento di sostenerla se passiamo perfino alle scale nazionali e internazionali, e mondiali) - dovrebbe essere quello di rendere conforme il suo progetto o piano (qualsiasi esso sia) alle risorse e ai mezzi e strumenti che si hanno a disposizione per attuarlo – nei tempi dati e adeguati traguardi.

Poiché penso di parlare in casa soprattutto di architetti, mi domando: ce lo immaginiamo un progetto architettonico che venga impostato senza avere l'ordine di grandezza delle risorse materiali e finanziarie che il progetto può mobilitare?

E ce lo immaginiamo un progetto che non chiuda il suo *budget* senza una calcolata e preventiva coerenza con i mezzi a disposizione e il consenso di chi lo finanzia?

Pensiamo forse che i vincoli economici e finanziari possano essere ignorati nella stessa concezione del progetto o piano che andiamo a elaborare?

E, allora, perché questo non deve avvenire anche per i piani urbanistici?

E' intrinseco al concetto di piano o progetto l'articolazione e la declinazione "obiettivi/mezzi", quella che in sede di programmazione strategica – così ignorata dagli architetti della vecchia generazione, come anche da tutti i managers dei programmi pubblici! - si chiama (con brutta parola, ne convengo) 'ingegnerizzazione' del piano; senza la quale il piano non merita di essere chiamato *piano*, ma si riduce ad un documento di intenzioni, o di desideri, fatalmente tradotti ben presto in 'sogni', se non in chiacchiere.

Ci penserà poi la storia, le circostanze o il tempo a mutare obiettivi e mezzi di qualsiasi piano, e ad imporre adeguate procedure di monitoraggio, di revisione, di iterazione. Ma se partiamo con piani senza coerente valutazione dei mezzi, non avremo mai neppure le decisioni, le scelte, le opzioni da monitorare, da revisionare, da aggiornare, e da sottoporre ad uno scadenzato processo di iterazione. Non avremo mai la possibilità di esercitare quello che nelle attività economiche pubbliche e private si chiama 'controllo di gestione'; e che nelle attività in particolare degli enti pubblici, viene chiamata, appunto, 'programmazione strategica'. Senza di ciò, si hanno solo liste di desideri ed una loro gestione caotica.

E' questo che vogliamo chiamiamo 'pianificazione'? Ebbene, per quanto assurdo possa apparire, è proprio questo che *si fa* normalmente nel campo urbanistico!

E' vero, alcuni barlumi di consapevolezza in questo campo si accendono, qui e là, specialmente in alcune amministrazioni urbane. Ma l'inveterata abitudine a considerare i problemi dello sviluppo urbano solo dal punto di vista della *gestione fisica degli spazi e dei manufatti da locare in essi*, induce molti a considerare che i problemi economici siano sì molto importanti, ma da affrontare 'successivamente', 'in sede di attuazione', o di "gestione corrente". Mentre essi devono essere considerati una condizione non solo per la stessa attuazione delle

progettazioni fisiche e architettoniche, ma addirittura per la loro stessa progettazione.

Questa è una grave carenza concettuale e mentale, che ha screditato e distrutto la stessa attività urbanistica, lo stesso pensiero urbanistico. La carenza di una visione *integrata* dell'urbanistica nella quale aspetti fisico-ambientali e aspetti economici, siano studiati e tenuti in conto *contemporaneamente e nella piena coscienza della loro interattività*, ha da un lato disarmato l'attuazione dei piani e progetti fisici, ma dall'altro non ha permesso neppure di svolgere degli investimenti e delle spese pubbliche ad un ritmo possibile e soddisfacente. E questo è venuto a costituire un supporto alla tesi di coloro – nemici della pianificazione – che hanno sempre asserito che la pianificazione danneggia lo sviluppo economico.

E così questo concetto limitato ed errato della pianificazione ha oscurato il fatto che un approccio integrato alla pianificazione favorirebbe la canalizzazione degli investimenti economici privati e della spesa pubblica, lungo le linee del piano, con soluzioni vincolate alla disponibilità dei mezzi, con un metodo che avrebbe i requisiti di associare nella progettazione gli interessi delle scelte private, orientandole verso più 'razionali, e così, nello stesso tempo più fattibili soluzioni, , in quanto vincolate ad un processo di finanziamento misto e concertato.

All'epoca (anni sessanta), fu proprio l'asse attrezzato che indusse un gruppo di economisti (di cui facevo parte, legati al tentativo, poi abortito, di programmazione economica nazionale), l'idea di suggerire una negoziazione con alcuni grossi centri di investimento (sia pubblici che privati) delle modalità finanziarie per la realizzazione dello stesso asse attrezzato (introducendo dei processi di *project financing*, che avrebbero potuto costituire un modello operativo interessante in molti altri casi)<sup>8</sup>. La proposta suscitò scandalo a destra e a sinistra: a destra si gridò al pericolo di invadere pericolosamente con mano pubblica il campo proprio dell'iniziativa privata, unica fonte di efficienza e di produttività; a sinistra si gridò alla lesa sovranità delle autonomie locali (per voce, ahimé, anche di molti urbanisti legati al modo tradizionale di concepire l'urbanistica (quella 'del pennarello').

La proposta fu seppellita, ma con essa anche l'asse attrezzato. E fu seppellito lo stesso PRG, nelle sue cose migliori e significative. Rimase una gestione del giorno per giorno, di destra o di sinistra, più o meno onesta a seconda del tipo di amministratori 'rampanti' che subentravano, ma niente che somigliasse a qualcosa di pianificazione, di cui peraltro veniva dichiarata ufficialmente e arrogantemente – da tutte le parti - l'inutilità e l'inefficacia. Si teorizzò l'assenza di piano con acrobazie linguistiche e metodologiche, subentrarono scuole di pensiero quali la pianificazione 'strutturale' contrapposta a quella 'strategica', quella 'cianografica da quella 'negoziata' o 'comunicativa', quella razionale da quella 'incrementale', rivelando, ciò malgrado, scarse attitudini sia alle lingue che al metodo.

---

<sup>8</sup> Una mia nota che circolò in quei tempi, e in cui si riassumeva la proposta, trovò pubblicazione fortuita (e non molto corretta) in una rivista diretta da Beniamino Finocchiaro: "Enti pubblici, imprese pubbliche e governo del territorio, Nota sul problema della realizzazione del 'Centro direzionale di Roma', in: *Politica e Mezzogiorno*, Anno VI, 1968.



E tutto ciò in azioni impregnate di populismo clientelare e abusivista, di ‘urbanistichese’ casereccio, nonché di fognature, di rifiuti, di condoni e di effimere estati romane, di *panem et circenses*.

Ha fatto bene la Fondazione Zevi, a rimettere in discussione - attraverso la riesumazione critica dell’episodio ‘asse attrezzato’ - la gestione urbanistica presente e futura di Roma . Infatti uno dei temi sul quale Bruno Zevi non ha mai cessato fino alla fine dei suoi giorni di dedicare la sua critica mordace e severa, è stato proprio il modo attraverso cui per molti anni il “complesso urbanistico-politico” che ha governato la città ha addormentato e ‘oscurato’ e avvolto nel buio i problemi strategici della città.

Con il nuovo PRG, le cose non sono gran ché cambiate (come ho creduto di doverlo spiegare aggiungendo un ultimo capitolo al libro nel quale mi sono occupato di una *nuova strategia di sviluppo urbanistico* per Roma da me elaborata e proposta da più di venti, forse trent’anni)<sup>9</sup>. Ma proprio perché nel nuovo PRG non c’è una strategia, né vecchia né nuova, e non ce ne è neppure una sbagliata, (salvo una disseminazione di centralità, che non può non avere come risultato che un rafforzamento della centralità ‘storica’), gli si può ‘iniettare’ una nuova.

Non sarebbe inutile perciò aprire e intensificare un dibattito su di essa, a correzione e complemento del Piano. Non tanto per ‘criticare’ il nuovo PRG, del tutto dignitoso in alcune sue parti analitiche, ma per vedere se non si può integrarlo, migliorarlo, proprio *dal punto di vista strategico*. E per rilanciare la progettazione dei ‘centri attrezzati’ – che io valuto non dovrebbero essere superiori a quattro/cinque (incluso quello di Roma-Sud Eur) , con relative ‘aree di utenza’, con lo stesso spirito, magari aggiornato, da cui fu ispirato l’*Asse attrezzato* negli anni sessanta.

---

<sup>9</sup> Segnalo il libro uscito quest’anno con l’editore inglese Routledge: *Rome: a new planning strategy*, London 2005 (che spero presto di essere in grado di farlo conoscere anche al lettore italiano). A questo libro rinvio lo studioso desideroso di approfondire le mie critiche alle vicende urbanistiche romane ed italiane negli ultimi quaranta anni.