

A cura di Claudio Cerreti e Alice Salimbeni

L'OMBRA DELLA CAPITALE

L'impatto del trasferimento della capitale sulla geografia di Roma e d'Italia,
150 anni dopo



© Società Geografica Italiana
Roma, 2022

Collana *Geografia a libero accesso*
a cura di Claudio Cerreti



Licenza Creative Commons:

Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

Volumi precedentemente pubblicati

1. Elena dell'Agnese e Massimiliano Tabusi (a cura di), *La musica come geografia: suoni, luoghi, territori*.
2. Margherita Ciervo, *Il disseccamento degli ulivi in Puglia. Evidenze, contraddizioni, anomalie, scenari. Un punto di vista geografico*.
3. Gianluca Casagrande, *The Polarquest2018 Arctic expedition. A geographical report*.
4. Sara Carallo, Rebekka Dossche, Federica Epifani, Nadia Matarazzo e Ginevra Pierucci, *Geo-pratiche per la cura dei territori. Strumenti di mitigazione, prevenzione e gestione per comunità resilienti*.

In copertina, la prima stazione romana: Porta Maggiore nel 1856.
Fonte: www.bassavelocita.it

ISBN 978-88-85445-08-6

L'OMBRA DELLA CAPITALE

L'impatto del trasferimento della capitale sulla geografia di Roma e d'Italia,
150 anni dopo

A cura di Claudio Cerreti e Alice Salimbeni

Collana *Geografia a libero accesso*
della Società Geografica Italiana

INDICE

<i>Città, capitale e territorio</i>	9
Claudio Cerreti	
<i>Roma Capitale.</i>	19
<i>Narrazioni mitologiche e culture politiche tra XIX e XX secolo</i>	
Paolo Carusi	
<i>La costruzione dell'immagine di Roma come città moderna e mondana e l'immigrazione qualificata dal Mezzogiorno all'indomani del 20 settembre 1870</i>	33
Sandro Rinauro	
<i>Roma e dintorni. Quali trasformazioni dopo il 1870 per il territorio circostante la neo-Capitale?</i>	61
Lidia Piccioni	
<i>L'evoluzione infrastrutturale di Roma Capitale.</i>	81
<i>Il caso delle ferrovie</i>	
Paolo Sellari	

Il campo trincerato di Roma. 117
L'anacronistico anello difensivo della Capitale d'Italia
Danilo Testa

Maledetta fortuna. 145
Le conseguenze economiche e sociospaziali
dello status di Capitale
Filippo Celata, Silvia Lucciarini, Rossana Galdini,
Andrea Simone

Claudio Cerreti

Città, capitale e territorio

Il trasferimento delle funzioni di capitale da un luogo a un altro – da una città a un'altra – è un evento estremamente significativo, per svariate e abbastanza ovvie questioni: perché si decida di abbandonare una sede a favore di un'altra; come si proceda a localizzare, scegliere, la nuova sede; se il trasferimento abbia un intento prevalentemente «morale» o politico o funzionale o altro; la forma urbana che la nuova capitale assume in conseguenza del ruolo assunto; quali conseguenze territoriali (locali e sovralocali) comporti il trasferimento. E qui mi fermo, ma di questioni che meritano una risposta ce ne sono ancora altre: come il tipo di modifiche qualitative e quantitative individuabili nel processo di (ri)popolamento e quindi nella popolazione di una nuova capitale.

Il caso di Roma non si sottrae a queste domande, anche se – come sempre – ogni caso ha particolarità sue proprie. Ma non sembra ozioso confrontare anche il caso romano con quelle questioni. Benché, sia chiaro, i contributi che seguono non pretendono di affrontarle, né tanto meno risolverle, tutte quante. L'occasione del 150° anniversario dell'ufficiale trasferimento a Roma delle funzioni apicali dello Stato ha offerto poi anche la possibilità di proporre, se non un «bilancio», almeno una lettura e una prospettiva di lungo periodo.

I punti di vista assunti dagli autori sono e non potevano che essere ben distinti fra loro, come l'insieme dei rispettivi discorsi non può che comporre un quadro parziale. Tra le ambizioni di questa raccolta di saggi, tuttavia, come della giornata di discussione che l'ha preceduta, era in particolare una intenzione: uscire per quanto possibile dall'ambito della storia e della geografia della città, di Roma in quanto tale, tema su cui già esiste una letteratura che definire vasta è riduttivo – e riteniamo che in buona misura l'obiettivo sia raggiunto. Lo scopo era, piuttosto, sondare almeno qualcuna delle possibili analisi sulle premesse e sulle conseguenze territoriali – o geografiche – del trasferimento a Roma delle funzioni di capitale di uno Stato italiano che, 150 anni fa, era stato da poco e per la prima

volta costituito: la «nuova» capitale, dunque (il motivo delle virgolette risulterà chiaro più avanti), *nel* e *con* il suo «nuovo» territorio, alle varie scale. Torno a dire: i saggi che seguono non possono che proporre qualche possibile direzione di ricerca; in un quadro di studi che, peraltro, non sembra aver preso in considerazione, se non di rado e incidentalmente, *questo specifico rapporto* tra la capitale, il suo spazio politico, i cittadini, le funzioni vitali dello Stato. Un rapporto che è inevitabilmente mutato, e per certi versi non poco, nello spostare il centro direttivo, la capitale, la sede degli organi centrali che presiedono ai poteri dello Stato – nella canonica tripartizione dei sistemi costituzionali: esecutivo, legislativo, giudiziario.

È pacifico, come anticipavo, che ciascun caso di trasferimento di capitale abbia una storia a sé e motivazioni specifiche. Un rapido confronto con altri casi mostra, credo con sufficiente evidenza, quanto particolare sia il caso romano.

Molti trasferimenti di capitale hanno avuto un carattere anche più radicale di un trasferimento da una città a un'altra, nel senso che hanno investito siti disabitati o quasi, in cui edificare *ex novo* un insediamento urbano o riedificarlo in maniera radicale, il più delle volte in un intento di bilanciamento dei pesi territoriali (economici, demografici, politici) e delle rappresentazioni mentali.

Alcuni esempi di capitali «di fondazione» in senso proprio sono notissimi: a cominciare da Pechino (1267), che nel tempo perse e recuperò più volte il ruolo di capitale; Washington (1800), fondata per essere capitale (con)federale dopo una rapidissima girandola di sedi, anche per sterilizzare la competizione fra le principali città già esistenti; non molto diversa la storia di Ottawa (1857), prima capoluogo coloniale, poi capitale, scelta e praticamente edificata per aggirare le controversie fra Québec, Montréal e Toronto; caso in parte simile è Brasilia (1960), rispetto alla tradizione e alla preminenza delle città costiere, anche se qui intervenne esplicitamente l'intento di mettere in valore le regioni

interne del Paese. Anche San Pietroburgo venne fondata (1703) per diventare capitale dell'impero russo, così da spostare l'asse russo verso occidente, alternandosi poi nel ruolo con Mosca; e anche Addis Abeba venne fondata (1886); più recentemente Islamabad (1967), sostituendo Rawalpindi che aveva sostituito Karachi; Abuja (1982-1991), trasferendovi la capitale nigeriana da Lagos. In qualche caso si è avuta una quasi-fondazione, cioè la trasformazione integrale di un piccolo insediamento preesistente: Madrid, così, fu sostanzialmente fondata (1561), come vera città, per trasferirvi la Corte da Toledo, a sottolineare la discontinuità del nuovo regno di Spagna rispetto alla precedente organizzazione territoriale, ma di fatto riaffermando il primato castigliano. Qualcosa di simile si può dire per Berlino, capitale prussiana dal 1701 (ma dal XV secolo lo era del Brandeburgo), quando se ne iniziò una totale ricostruzione – malgrado la concorrenza di Potsdam, residenza dei sovrani – e poi tedesca.

Non si riconosce in questi esempi una affinità con il caso di Roma italiana, evidentemente. Con una certa forzatura e in base alla teoria del primordiale sinecismo latino, la Roma del Palatino potrebbe anche essere stata fondata per diventare una sorta di «capitale» di una lega di villaggi preesistenti: ma è tutt'altra cosa.

Negli esempi ricordati sopra (e altri ce ne sarebbero), la ricerca di un sito «inedito» per la capitale ha risposto a esigenze differenti, dalla ricerca di una maggiore coesione territoriale (come per le capitali federali americane), alla riaffermazione di un primato etnico-politico interno (Pechino, Addis Abeba, in certa misura Madrid e anche Berlino), a un disegno geopolitico interstatale (San Pietroburgo) o insieme interno e internazionale come si può ritenere che sia nei casi di ex colonie europee (Abuja, Islamabad).

Nei casi di effettivo trasferimento delle funzioni da una località a un'altra già esistente, operano le stesse motivazioni, con la frequente aggiunta di una preoccupazione di riequilibrio propriamente territoriale fra le

varie regioni dei Paesi interessati – preoccupazione che difficilmente appare essere la ragione sostanziale del trasferimento, ma che pure ha un suo ruolo: di Brasilia si è già accennato in questo senso; Yamoussoukro, capitale dal 1983, quasi al centro della Costa d’Avorio, ha sostituito Abidjan, città costiera, quindi periferica come le altre località che l’avevano preceduta a capoluogo di colonia. La localizzazione della ricordata Abuja nell’interno della Nigeria risponde alla stessa logica, oltre che all’opportunità di decongestionare l’area urbana costiera attorno a Lagos. Non diverso il caso della Tanzania che nel 1974 ha trasferito a Dodoma, nell’interno, le funzioni di capitale prima svolte da Dar-es-Salaam, sulla costa (e prima ancora da Zanzibar, su un’isola). Il Burundi ha recentissimamente (2019) trasferito a Gitega, al centro del Paese, il ruolo di capitale prima rivestito da Bujumbura, prossima al confine con lo Zaire. Poco prima, la Birmania aveva eletto a capitale Naypyidaw (2005), ben addentro il territorio, sostituendo Rangoon/Yangon che è sulla costa. È facile notare che si tratta in questi casi di ex colonie: dove, alla logica funzionale della ricerca di una maggiore centralità territoriale della città capitale, si assomma certamente il rifiuto di un lascito coloniale ed estrattivo (non per nulla i capoluoghi coloniali erano il più spesso città portuali); lo stesso rifiuto che in altri casi si è manifestato nel cambiare il nome della città capoluogo e poi capitale (Fort Lamy/N’Djamena, Léopoldville/Kinshasa, Salisbury/Harare...). Non troppo dissimile, per motivazioni, il trasferimento (1997) della capitale del Kazachistan da Alma Ata/Almaty, prossima al confine meridionale del Paese, a Nur-Sultan (già Astana e anche in precedenza più volte ribattezzata), decisamente più centrale e meno legata alla storia russa. Quest’ultimo esempio richiama, anche sulla scorta delle affermazioni ufficiali, il caso di Ankara che nel 1923 sostituì Istanbul/Costantinopoli come capitale turca, spostando al centro del territorio la capitale, segnando una chiara discontinuità con il passato sultaniale, ribadendo la natura profondamente etnica e non più cosmopolita del nuovo Stato repubblicano – ma quindi anche sottolineando un certo distacco, almeno sul piano della retorica ufficiale,

dall'Europa (Bisanzio fu fondata sulla sponda europea del Bosforo, e i quartieri più antichi della città sono «in Europa»).

Per quanto la posizione di Roma sia quasi perfettamente centrale – se si considerano anche le grandi isole – rispetto all'insieme del territorio italiano, non è certo per la sua posizione geografica che il Regno d'Italia la scelse per capitale unitaria. Nemmeno gli ultimi esempi fatti, dunque, si adattano al caso. Tutto sommato, l'esempio forse più prossimo, pur con tutte le differenze che è possibile individuare, è quello di Tokyo, che fu scelta come capitale del Giappone (1868) all'inizio dell'era Meiji, abbandonando Kyoto che era da moltissimo tempo sede dell'imperatore. Tokyo, invece, con il nome di Edo, da alcuni secoli era la sede dello *shogun*, cioè dell'effettivo potere militare, politico ed economico. Il trasferimento fu quindi da una città capitale a un'altra città di fatto capitale anch'essa.

È in fondo quanto accadde nel 1871 a Roma, che non aveva praticamente mai dismesso una funzione di capitale, esercitata su spazi politici mutevoli, a tratti quasi inesistenti, ma riaffermata costantemente lungo due buone dozzine di secoli. Si potrebbe anche dire, allora, sfidando il paradosso e la serie degli eventi, che nel caso di Roma non si trattò tanto di un trasferimento di capitale, ma dell'ampliamento del territorio di una città già capitale. In quello che sembra un empito di municipalismo, qualcuno ha potuto addirittura argomentare che si trattò della «restituzione», all'antica capitale, del territorio che aveva già governato (benché svariati secoli prima...): eppure, in un certo senso, è proprio questa la postura che assunse la retorica unitaria risorgimentale – e poi quella fascista con enfasi se possibile maggiore. Capitale d'Italia, cioè, non poteva che essere, nel senso di tornare a essere, Roma.

Ma nel 1871 il contesto era del tutto cambiato, rispetto a un passato lontano, a cominciare dalle strutture territoriali dell'Italia intera, che si erano profondamente modificate in secoli di vicende distinte, quindi in maniera difforme secondo le regioni.

Portare (o riportare) la capitale a Roma, non solo significò un traguardo ideale, morale, culturale e quanto altro si vuole aggettivare, ma anche e in ogni caso una ricostruzione del territorio italiano attorno a un centro, se non inedito, certamente reso obsoleto dal tempo trascorso.

Senza dubbio obsoleto, e proprio come città, sembrò ai nuovi governanti, che ne confrontavano i paesaggi urbani e gli aspetti funzionali con la riconfigurazione urbana che stava interessando Vienna, Barcellona e soprattutto Parigi... e che trovarono ovvio e necessario indurre nel tessuto urbano romano una svolta verso la modernità. Come avevano fatto a Firenze, nei pochissimi anni in cui fu capitale d'Italia: pochissimi ma sufficienti ad avviare il totale e irrimediabile stravolgimento dell'aspetto e dell'assetto della città. La stessa logica del «risanamento» e la stessa «sindrome dei boulevards» vennero coerentemente applicate a Roma, come sappiamo bene, almeno nelle intenzioni.

Per la verità, la letteratura specifica sembra un po' sottovalutare la portata degli interventi attuati a Roma nei decenni precedenti la Grande Guerra: che portarono a demolizioni estese e continue, all'apertura di rettifili (o quasi) chilometrici, all'innalzamento di mastodonti di pietra in stili ben poco romani (Palazzo di Giustizia, il Vittoriano, la Galleria Colonna...). L'arginatura del Tevere e la costruzione dei lungotevere comportarono demolizioni per decine di ettari fittamente edificati, specie sulla riva sinistra; l'ampliamento («rettificazione») dell'attuale Corso Vittorio, di Corso Rinascimento, Via Zanardelli, Via Tomacelli, Via del Corso, Via Cavour, il «risanamento» del Ghetto e del «quartiere dell'Oca» lungo Via Ripetta, l'apertura di Via del Tritone, Via Arenula, Viale Trastevere, Via degli Annibaldi, le demolizioni nell'area di Piazza Colonna-Piazza San Silvestro-Piazza Santi Apostoli, insieme con l'assalto alla collina di Termini, e di qui al Quirinale e all'Esquilino, sono solo una parte del lungo repertorio di vasti tratti di città rasi al suolo e «modernizzati». Ci si aggiunse poi anche la localizzazione del Vittoriano, nel 1885, così da sconvolgere la vecchia Piazza Venezia e avviare la demolizione degli edifici attorno al Campidoglio.

Una modernizzazione che per la verità in parte risaliva ad anni addirittura precedenti la presa di Roma, con i progetti e le lottizzazioni di monsignor de Mérode appunto nelle aree di Termini e Via Nazionale e poi nell'area di Prati – progetti che in seguito vennero realizzati quasi interamente, in gran parte a cura del fratello del prelado, intersecandosi con i molti altri interventi speculativi del periodo.

Dopo la conquista di Roma, ad ogni buon conto, il primo tentativo di piano regolatore, il Piano Viviani del 1873, già prevedeva praticamente tutte queste operazioni, come prevedeva la demolizione della «spina dei Borghi», di solito imputata alla *grandeur* fascista e alla firma del Concordato. Il successivo piano (ancora Viviani, 1883) riprendeva e rafforzava la stessa logica, proponendo inoltre l'apertura di un percorso tra Piazza Venezia e il Colosseo, ad anticipare Via dei Fori Imperiali, solitamente accreditata al «piccone demolitore» di Mussolini. Il Piano di Sanjust di Teulada (1909), attento soprattutto a una lungimirante regolamentazione delle aree di nuova edificazione, non modificava nella sostanza le previsioni precedenti relative al centro storico della città. Previsioni che non tutte furono realizzate oppure furono realizzate solo decenni dopo, più o meno modificate, potendo così essere assunte dalla retorica di regime (e dalla posteriore aspra critica democratica) come opere sue proprie – mentre segnalavano, anche in questo ambito, una continuità di fondo con le scelte «liberali»; del resto, a loro volta, le scelte «fasciste» sarebbero state proseguite nei fatti da quelle «democratiche»: nelle modalità dell'espansione urbana, nella prepotenza della rendita e dell'edilizia, e specialmente nella sostanziale inefficacia, per non dire assenza, di ogni logica di progetto. Ma su questi aspetti, quali più, quali meno approfonditi, esiste una letteratura sterminata. Mentre è piuttosto scarsa quella che prenda in esame gli effetti, a scala regionale e nazionale, dell'insediamento a Roma del governo del nuovo Stato, al di là delle conseguenze più immediate e dirette sulla città in quanto tale e sul suo immediato intorno: effetti

demografici in primissimo luogo, e quindi sociali, economici, amministrativi, infrastrutturali, strategici, ma anche quelli legati alla percezione, alla retorica, al senso di appartenenza, alla fruizione quotidiana.

È appunto su alcuni di questi aspetti che i saggi che seguono si soffermano, crediamo utilmente.

Paolo Carusi

Roma Capitale. Narrazioni mitologiche e
culture politiche tra XIX e XX secolo

Recentemente, a proposito della conclamata crisi culturale ed economico-sociale della Capitale della Repubblica, uno studioso ha scritto che «il progressivo declino della capacità di pensare Roma ha condotto ad una sua sostanziale provincializzazione» (D'Angelo, 2020, p. 27). Se *pensare* la città significa immaginarne prospettive di sviluppo e progetti per il futuro, è innegabile che la classe dirigente italiana abbia smesso di *pensare* Roma da circa tre decenni. Eppure, la capitale del Regno e poi della Repubblica aveva mantenuto, per più di un secolo, una indiscutibile capacità di stimolare il dibattito pubblico. Ciò, a ben vedere, era spesso avvenuto attraverso il ricorso ad immagini mitiche, allo schema narrativo, cioè, in base al quale non si racconta ciò che *si è fatto* o ciò che *si sta facendo*, ma piuttosto ciò che *non si è fatto* e ciò che *si vorrebbe fare*. Ripercorriamo, in estrema sintesi, le principali immagini mitiche capaci di alimentare le grandi narrazioni pubbliche di Roma.

Dopo l'entrata dei bersaglieri in città, il 20 settembre 1870, la nuova classe dirigente italiana elaborò la propria autorappresentazione sul mito della «terza Roma»: la futura capitale non avrebbe più dovuto essere la città dell'oscurantismo papalino, ma sarebbe dovuta diventare il centro della scienza e del progresso¹. Le realizzazioni concrete in questa direzione, a dire il vero, non sarebbero state molte, ma liberali e democratici furono abili a dare linfa ad un immaginario capace di costituire la base per una seducente autorappresentazione. A tal proposito si può ricordare l'edificazione del rione Prati, un'area con un impianto urbanistico studiato appositamente per impedire la visione della cupola di S. Pietro, nella quale la toponomastica doveva costituire un vero e proprio *pantheon* risorgimentale e laico: le grandi piazze sarebbero state intitolate a Cavour, Mazzini e al Risorgimento, mentre i principali viali

1 Sul mito della terza Roma, cfr. Belardelli (1999). Si veda, inoltre, il recente Dau Novelli (2020).

avrebbero recato il nome di Mazzini² e di Cola di Rienzo. Dello stesso tenore fu l'operazione lanciata da Crispi durante il suo ultimo governo (giugno 1894-marzo 1896), quando, deluso dai ripetuti dinieghi del mondo cattolico alle sue offerte di collaborazione, rimodellava la sua immagine pubblica recuperando il proprio passato democratico e laicista: egli, dunque, agevolava l'istituzione della festività del 20 settembre, promuovendo una grande manifestazione a Roma, incentrata sull'inaugurazione del monumento a Giordano Bruno in Campo de' Fiori³.

Nonostante questa autorappresentazione, però, la classe dirigente risorgimentale aveva cominciato da tempo a legarsi alle grandi famiglie cattoliche romane e persino il sindaco campione della democrazia laica, Luigi Pianciani, si era trovato nelle condizioni di dover avvicinarsi agli ambienti «clericali»; come ha ricordato Maurizio Ridolfi, infatti, «assai conflittuali furono i rapporti [di Pianciani] con le capillari istituzioni cattoliche, laiche e religiose, nonché con la diffusa stampa clericale. Pur promuovendo un programma di laicizzazione e di secolarizzazione della vita pubblica, non mancarono occasioni di incontro, anche tramite la mediazione del fratello minore Adolfo, che ricopriva la carica di presidente della Società romana per gli interessi cattolici; e, non a caso, nel 1873 il Comune stipulò il compromesso per le nuove case operaie con una società di costruzioni di ascendenza cattolica» (Ridolfi, 2015). Di fronte a tali convergenze, sempre più visibili nel corso degli anni Ottanta, da parte di radicali, repubblicani e del nascente movimento socialista si cominciò ad elaborare l'immagine di una capitale del Regno che, lungi dall'essere la città della scienza e del progresso propagandata dalla classe di governo, si rivelava, invece, una città improduttiva, corrotta e filoclericale. Tale narrazione, nata a sostegno delle denunce contro gli scandali

2 Sull'uso, spesso deideologizzato e contraddittorio, dell'immagine di Mazzini nella comunicazione politica della classe dirigente liberale si vedano le acute osservazioni di Finelli (2004).

3 Sulla strategia crispina, cfr. Fonzi (1965). Sull'inaugurazione del monumento a Giordano Bruno, invece, si vedano Tobia (1991) e Berggren e Sjöstedt (1996).

generati dalla «febbre edilizia» degli anni Ottanta, si sarebbe mantenuta in vita e si sarebbe corroborata, nei due decenni successivi, sostenuta anche dalle élites culturali di destra; pensiamo, ad esempio, a questa pagina de *Le vergini delle rocce*, pubblicato da Gabriele D'Annunzio nel 1895:

Sembrava che soffiase su Roma un vento di barbarie e minacciasse di strapparle quella raggiante corona di ville gentilizie a cui nulla è paragonabile nel mondo delle memorie e della poesia. Perfino sui bussi della Villa Albani, che eran parsi immortali come le cariatidi e le erme, pendeva la minaccia dei barbari. Il contagio si propagava da per tutto, rapidamente. Nel contrasto incessante degli affari, nella furia feroce degli appetiti e delle passioni, nell'esercizio disordinato ed esclusivo delle attività utili, ogni senso di decoro era smarrito, ogni rispetto del passato era depresso. La lotta per il guadagno era combattuta con un accanimento implacabile, senza alcun freno. Il piccone, la cazzuola e la mala fede erano le armi. E, da una settimana all'altra, con una rapidità quasi chimerica, sorgevano sulle fondamenta riempite di macerie, le gabbie enormi e vacue, crivellate di buchi rettangolari, sormontate da cornicioni posticci, incrostate di stucchi obbrobriosi. Una specie d'immenso tumore bianco sporgeva dal fianco della vecchia Urbe e ne assorbiva la vita. Poi di giorno in giorno, sui tramonti, quando le torme degli operai si sparpagliavano per le osterie della via Salaria e della via Nomentana, giù per i viali principeschi della Villa Borghese si vedevano apparire in carrozze lucidissime i nuovi eletti della fortuna, a cui né il parrucchiere né il sarto né il calzolaio avevano potuto togliere l'impronta ignobile; si vedevano passare e ripassare al trotto sonoro dei bai e dei morelli, riconoscibili alla goffaggine insolente delle loro pose, all'impaccio delle loro mani rapaci e nascoste in guanti troppo larghi o troppo stretti. E parevano dire: «noi siamo i nuovi padroni di Roma: inchinatevi!»

Allo stesso modo, un quindicennio più tardi, una celebre firma legata all'anti giolittismo di destra, Giuseppe Prezzolini, poteva lanciare strali velenosi contro il parassitismo romano: Roma è la sanguisuga centrale dell'Italia, il paese meno produttivo, il ritrovo di tutti i fanulloni e gli sbafatori, il centro della corruzione e della meschineria di spirito, il punto neutro che attira gli imbroglioni e le mezze coscienze e i cavalocchi e gli azzecagarbugli e i becchi pagati e gli sfruttatori di donne e gli arrivisti politici e i giornalisti da appigionare e gli impiegati compiacenti; Roma rappresenta la causa fondamentale d'ogni nostra deficienza economica, morale e intellettuale, e rappresenta, nella sua stessa origine, il tributo d'imbecillità che noi paghiamo alla nostra tradizione retorica e bagolona. Non c'è in Roma e fuori di Roma nulla che provenga da Roma; non un pezzo da cinque lire circolante per il regno è prodotto da attività romana. Roma è la città che sfrutta tutta l'Italia, e il miglior modo di festeggiare l'unità italiana sarebbe quello di togliere a Roma tre quarti del potere mafioso che ha, restituendo alle province larghe autonomie (Prezzolini, 1910).

Non è il caso di spendere molte parole – perché il tema è ben noto – sulla costruzione dell'immagine fascista della grande Roma imperiale da giustapporre alla piccolo-borghese e «panciafichista» *Rometta* liberale. Ricordando che il tema è stato oggetto di numerose e qualificate analisi⁴, mi limito a rimarcare che per un ventennio, nell'immaginario fascista, Roma sarebbe stata posta alla base di ogni elaborazione simbolica: elemento centrale della formazione del futuro duce⁵ e scenografia di tutti i cerimoniali, le parate e i trionfi del regime. Passiamo, quindi, direttamente ad esaminare simbologie ed immaginari legati alla città liberata nel giugno del 1944, alla conquista della quale, dopo la fine della guerra, si lanciarono le culture

4 Tra queste, si vedano almeno Caracciolo (1996); Vidotto (1997); Giardina e Vauchez (2000); Vidotto (2002); Gentile (2007).

5 «Roma era per lui [Mussolini adolescente] la mamma e l'amorosa, e scriveva quella parola, sempre la stessa, dai dieci ai sedici anni, con frenesia». Sarfatti (1926. p. 42).

politiche uscite dalla Resistenza. Nel momento in cui le prime elezioni amministrative (se ne tennero due, nel 1946 e nel 1947)⁶ certificarono la prevalenza delle componenti moderate e conservatrici, da parte delle forze della sinistra social-comunista venne elaborata l'immagine di Roma quale «mancata città operaia»: dirigenti di partito, giornalisti e storici⁷ costruirono, cioè, una narrazione secondo la quale la pervicace volontà della classe dirigente liberale e poi fascista di mettere al riparo Roma dalle mobilitazioni operaie, aveva privato la città di uno sviluppo industriale, letto come elemento decisamente positivo sia dal punto di vista del progresso della struttura economica, sia da quello delle ricadute sociali.

Attraverso questa costruzione narrativa, si giustificava, così, una percentuale di voti all'area social-comunista che si manteneva intorno ad un terzo dell'elettorato: un risultato notevole, ma che non apriva alcuna prospettiva per una conquista a breve termine del governo capitolino. Partendo da tale assiomatica visione, il blocco delle sinistre (unite da un patto di unità d'azione fino al 1956) si impegnava in una sistematica denuncia delle inefficienze, dell'incapacità e della scarsa moralità della nuova classe dirigente cittadina. Paradigmatico di tale campagna di comunicazione era la costruzione del mito della «capitale corrotta di una nazione infetta», come recitava il titolo di una celebre inchiesta condotta da Manlio Cancogni e pubblicata dall'«Espresso» nel dicembre 1955.

Certo, quell'inchiesta denunciava alcuni deprecabili e conclamati episodi di speculazione edilizia, ma il suo impianto mitologico ci appare oggi evidente alla luce di uno sviluppo urbanistico che ha

6 Su immagini e simboli utilizzati in quella doppia campagna elettorale, sia consentito il rinvio a Carusi (2013).

7 Perfetto esempio di intellettuale, politico e storico impegnato in questa operazione fu Alberto Caracciolo, il quale, prima in un articolo (*La continuità della struttura economica di Roma*, uscito sulla «Nuova Rivista Storica» nel 1954), poi in un fortunatissimo volume (*Roma Capitale. Dal Risorgimento alla crisi dello Stato liberale*, uscito in prima edizione nel 1956) sistematizzò questa interpretazione.

visto emergere scandali che fanno letteralmente impallidire quelli dell'epoca del sindaco Rebecchini. Basti pensare che oggi, dopo aver visto edificare stazioni di metropolitane mai entrate in funzione⁸ e dopo aver assistito alla costruzione di faraonici impianti sportivi mai inaugurati⁹, l'opinione pubblica ricorda il percorso che portò ai Giochi Olimpici del 1960 – percorso che cominciò proprio all'epoca dell'inchiesta dell'«Espresso» – come una trionfale cavalcata che vide straordinari risultati sul piano della viabilità, delle infrastrutture e degli impianti sportivi¹⁰. Queste considerazioni non vogliono essere la base per una narrazione mitologica delle narrazioni mitologiche: in altre parole, non intendo certo cedere alla perniciosa tendenza – oggi molto in voga – di giudicare moralmente il passato con i valori ed i parametri del presente.

Il mio ragionamento è volto, piuttosto, a comprendere su quali binari abbia viaggiato la costruzione degli universi simbolici all'interno delle famiglie politiche e cosa ciò abbia comportato nelle scelte e nei programmi di queste ultime. A me pare che il ricorso alle narrazioni mitologiche sia sempre nato dallo scontro delle culture politiche e cioè dalla competizione tra diversi sistemi di interpretazione complessiva della società e del suo sviluppo. Ciò ha portato certamente a distorsioni della realtà e ha generato rappresentazioni forzate se non apertamente artificiose. Lo scontro delle immagini e delle rappresentazioni, però, – è questa la tesi di questo saggio – ha contribuito in modo determinante a tenere viva la progettualità politica. Vorrei fare, in tal senso, due esempi che mi appaiono paradigmatici: la Giunta Comunale guidata

8 Mi riferisco alla tristemente famosa stazione di Vigna Clara, edificata nell'anno dei Campionati mondiali di calcio del 1990 a completamento della mai entrata in funzione linea metropolitana «Cintura Nord».

9 Tra i tanti esempi che si possono fare, ineludibile è quello della «città dello sport», pensata dall'architetto spagnolo Santiago Calatrava per i Campionati mondiali di nuoto del 2009, edificata in larga parte e mai portata a compimento.

10 L'opposizione delle sinistre al progetto delle Olimpiadi di Roma, ormai storicizzata, è stata recentemente studiata in Imperi (2020).

da Ernesto Nathan, nella seconda fase dell'età giolittiana (1907-1913)¹¹, elaborò una comunicazione pubblica – diremmo oggi – che si nutriva appieno delle narrazioni mitologiche che la democrazia laica aveva utilizzato contro la Roma papalina e contro la Roma clerico-moderata di fine Ottocento e inizio Novecento. La fascinazione per tale insieme di narrazioni, però, fu capace di spingere il governo comunale verso un'azione risoluta verso le due questioni che più erano avvertite da quella cultura politica come urgenti e fondamentali: la lotta alla speculazione edilizia e la promozione dell'educazione laica.

Sul primo punto non si può non ricordare la realizzazione del primo Piano regolatore della città nel 1909 e l'introduzione di un sistema impositivo sulla rendita fondiaria; sul secondo punto, l'azione di Nathan si concentrò su un notevole potenziamento del sistema degli asili infantili (ne nacquero circa 150) e dell'istruzione professionale.

Allo stesso modo, un'ottantina di anni più tardi, la Giunta Rutelli I (1993-1997) seppe fare delle narrazioni mitologiche elaborate dai partiti della sinistra in età repubblicana una benzina efficace da mettere nel motore della propria progettualità politica. L'azione del governo comunale, in effetti, si concentrò principalmente sui temi che erano stati al centro dell'elaborazione simbolica delle forze progressiste nei cinque decenni precedenti: la lotta alla speculazione edilizia – criticata di lungo periodo nella storia della capitale del Regno e, poi, della Repubblica – e la promozione della socialità e della cultura diffusa. Sul primo aspetto, quella Giunta operò in direzione di «politiche verdi» (fondate sul potenziamento del trasporto su ferro e sulle pedonalizzazioni) e seppe condurre in porto la variante al Piano regolatore; riguardo al secondo, invece, essa concentrò i propri sforzi sulla riqualificazione del centro storico e sulla pianificazione di strutture culturali polifunzionali come l'Auditorium e il Macro.

¹¹ Della sterminata bibliografia relativa a quella stagione di governo capitolino, si vedano il dato, ma sempre utilissimo, Ugolini et al. (1986) e i recenti Maciotti (2021) e Martini (2021).

Quanto questi temi fossero ancora fortemente sentiti nell'immaginario politico della sinistra italiana ci è perfettamente esemplificato da un film coevo. Proprio nel 1993, anno della prima vittoria elettorale di Rutelli, usciva «Caro Diario» di Nanni Moretti e in questo il cineasta romano¹², unanimemente considerato un paladino della cultura «di sinistra», costruiva una scena nella quale il protagonista andava a zonzo, a bordo di una Vespa, per le strade della capitale, spingendosi in periferia e giungendo fino a Casal Palocco, un'area residenziale edificata, al principio degli anni Sessanta, una decina di chilometri oltre il confine sud-ovest della città.

Il personaggio, interpretato dallo stesso Moretti, aggirandosi tra ville e vialetti, incontrava un esponente di quella borghesia che aveva lasciato la città negli anni Sessanta (quando «Roma era bellissima» osservava il protagonista) e si era rifugiata dove riteneva di poter disporre di un'edilizia moderna e di servizi efficienti, senza comprendere quanto questa scelta comportasse la totale perdita del senso della comunità; la vita a Casal Palocco, infatti, si riduceva ad una quotidianità individualista da *suburb* statunitense, vissuta in tuta da ginnastica, con cani da guardia dietro i cancelli e con una socialità azzerata fatta di pizze in contenitori di cartone e di film in videocassetta. La perplessità, mista di stupore e indignazione, del personaggio morettiano di fronte a tale realtà testimoniava quanto le narrazioni mitologiche legate alle culture politiche fossero ancora vive al principio del decennio Novanta. La stagione di Tangentopoli e il crollo del sistema dei partiti «storici», però, stavano aprendo una fase nuova, caratterizzata dall'innesco di una serie di fattori (sui quali molto hanno insistito storici e politologi¹³) capaci di provocare lo sfarinamento e poi la sparizione delle culture politiche. Progressivamente, dunque, le Giunte che da quel momento si sono susseguite alla guida della capitale, orfane di organici sistemi

12 Ricordo che, cresciuto a Roma, Moretti è nato – da genitori romani – a Brunico (Bolzano) nel 1953.

13 Si vedano almeno Cafagna et al. (1998); Caciagli (2010); Florida (2014); Pasquino (2015) e Bisignani (2016).

di interpretazione della società, si sono cimentate in politiche sempre più orientate al soddisfacimento dei bisogni elementari ed immediati, perdendo irrimediabilmente ogni progettualità per il futuro. Quanto questo sia costato – e stia costando – a Roma e ai romani è sotto gli occhi di tutti; ogni città, e in special modo ogni grande capitale, se privata di uno sguardo prospettico da parte della sua classe dirigente, è destinata a perdere il proprio tessuto connettivo e a sfilacciarsi in tante realtà diverse e contraddittorie, sempre meno riconducibili ad una positiva visione progettuale.

Ricominciare a *pensare Roma*: è questa la sfida che dovrà assumere su di sé chi vorrà rilanciare le prospettive di sviluppo della città.

Riferimenti bibliografici

- Belardelli Giovanni (1999), *La terza Roma*, in Belardelli Giovanni, Cafagna Luciano, Galli della Loggia Ernesto e Sabbatucci Giovanni (a cura di), *Miti e storia dell'Italia unita*, Il Mulino, Bologna, pp. 13-20.
- Berggren Lars, Sjöstedt Lennart (1996), *L'ombra dei grandi. Monumenti e politica monumentale a Roma (1870-1895)*, Roma, Artemide.
- Bisignani Adelina (a cura di) (2016), *Le culture politiche nell'Italia della «Prima Repubblica»*, Bari, Cacucci.
- Caciagli Mario (2010), *Fra Arlecchino e Pulcinella. La cultura politica degli italiani nell'Età di Berlusconi*, Trapani, Girolamo editore.
- Cafagna Luciano, Giovagnoli Agostino, Sasso Walter, Vacca Giuseppe (1998), *Le culture della Prima Repubblica*, Milano, Reset libri.
- Caracciolo Alberto (1996), *Roma*, in Isnenghi Mario (a cura di), *I luoghi della memoria. Simboli e miti dell'Italia unita*, Roma-Bari, Laterza, pp. 165-172.
- Caracciolo Alberto (1956), *Roma Capitale. Dal Risorgimento alla crisi dello Stato liberale*, Roma, Edizioni Rinascita.

- Caracciolo Antonio (1954), *La continuità della struttura economica di Roma*, in «Nuova Rivista Storica», 38, pp. 182-206.
- Carusi Paolo (2013), *Un laboratorio politico per il centrismo: la DC e le elezioni amministrative romane del 1946-47*, in «Roma Moderna e Contemporanea», 1-2, pp. 207-223.
- D'Angelo Augusto (2020), *Qualche idea dal passato di Roma Capitale*, in Caravita di Toritto Beniamino (a cura di), *A centocinquant'anni da Roma Capitale. Costruire il futuro della città eterna*, Soveria Mannelli, Rubbettino.
- Dau Novelli Cecilia (2020), *Nascita di una capitale. Roma dal mito alla realtà (1870-1915)*, Roma, Castelvechchi.
- Finelli Michele (2004), *Il monumento di carta. L'edizione nazionale degli scritti di Giuseppe Mazzini*, Verucchio, Pazzini.
- Floridia Antonio (2014), *Il cambiamento delle culture politiche in Italia. Note per un programma di ricerca*, in «Cambio», dicembre 2014, pp. 67-80;
- Fonzi Fausto (1965), *Crispi e lo «Stato di Milano»*, Milano, Giuffrè.
- Gentile Emilio (2007), *Fascismo di pietra*, Roma-Bari, Laterza.
- Giardina Andrea, Vauchez André (2000), *Il mito di Roma. Da Carlo Magno a Mussolini*, Roma-Bari, Laterza.
- Imperi Adelmo M. (2020), *L'affare Olimpiadi. Storia dell'opposizione del Partito comunista italiano ai Giochi di Roma del 1960*, Roma, Aracne.
- Maciotti Maria I. (2021), *Nathan. Il sindaco di Roma dalla parte del popolo*, Guidonia, Jacobelli.
- Martini Fabio (2021), *Nathan e l'invenzione di Roma. Il sindaco che cambiò la città eterna*, Venezia, Marsilio.
- Pasquino Gianfranco (2015), *Perché sono scomparse le culture politiche in Italia*, in «Paradoxa», ottobre-dicembre, pp. 13-26.
- Prezzolini Giuseppe, *I fatti di Romagna*, in «La Voce», 11 agosto 1910.
- Ridolfi Maurizio (2015), *Pianciani Luigi*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 83, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana.
- Sarfatti Margherita (1926), *Dux*, Milano, Mondadori.
- Tobia Bruno (1991), *Una patria per gli italiani. Spazi, itinerari, monumenti nell'Italia unita (1870-1900)*, Roma-Bari, Laterza.

- Ugolini Romano, Arpino Alberto M., Ciampi Gabriella, Pacifici Vincenzo G. (a cura di) (1986), *Roma nell'età giolittiana: l'amministrazione Nathan*, Roma, Edizioni dell'Ateneo.
- Vidotto Vittorio (1997), *Roma: una capitale per la nazione*, in «Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée», 1, pp. 7-20.
- Vidotto Vittorio (2002), *La capitale del fascismo*, in Vidotto Vittorio (a cura di), *Roma Capitale*, Roma-Bari, Laterza, pp. 379-413.

Sandro Rinauro

La costruzione dell'immagine di Roma
come città moderna e mondana
e l'immigrazione qualificata dal Mezzogiorno
all'indomani del 20 settembre 1870

L'immigrazione a Roma all'indomani del 20 settembre 1870 e la sua eccezionalità

Se paragonata alle principali capitali dell'Europa occidentale, al tempo di Porta Pia Roma era una piccola città, aveva toccato i 150 mila abitanti al 1831, i 200 mila al 1863 e ne contava 244.484 al censimento del 1871, periodo in cui Parigi si aggirava intorno ai due milioni e Londra ai tre. Tuttavia, era già la seconda città più popolosa d'Italia, preceduta da Napoli (448.335) e seguita da Palermo (219.398), Torino (212.644) e Milano (199.009). La popolazione romana mostrava, inoltre, una sua caratteristica di lungo periodo, ossia la netta prevalenza dei maschi sulle femmine (rispettivamente 139.267 e 105.212 al 1871), differenza che determinava anche un tasso di natalità piuttosto basso per l'epoca (Martinelli, 1964 pp. 35-38)¹⁴. La sproporzione di genere derivava certamente dalla forte presenza dei prelati, dei diplomatici e dei militari papalini, ma anche dal fatto che Roma era da sempre destinazione di immigrazione dal resto dello Stato pontificio, dal resto d'Italia e in misura minore da olttralpe. Si trattava di una immigrazione prevalentemente maschile e in buona parte temporanea (Esposito, 2019, 2020 pp. 139-156; Canepari, 2003, pp. 33-76 e 2007, Rizzo, 2003, pp. 133-162; Sonnino, 1998; Sanfilippo, 2009, pp. 19-32 e 2019, pp. 625-649). L'assunzione del ruolo di capitale, però, non solo suscitò un'immigrazione molto più massiccia che nel periodo precedente, non solo allargò e diversificò le aree di origine dei suoi immigrati, ma soprattutto fece di Roma la prima città italiana per ritmo di crescita

14 Per tali aspetti demografici di Roma si veda anche Friz Giuliano (1974), *La popolazione di Roma dal 1770 al 1990*, Roma, Edindustria; Bartolini Francesca (2002), *Condizioni di vita e identità sociali: nascita di una metropoli*, in Vidotto Vittorio (a cura di), *Roma Capitale. Storia di Roma dall'antichità ad oggi*, Roma-Bari, Laterza, pp. 3-9; Vidotto Vittorio (2001), *Roma contemporanea*, Laterza, Roma-Bari, pp. 96-99; Crisci Massimiliano (2021), *Migrazioni e trasformazione urbana a Roma dalla metà dell'Ottocento alla fine dell'età liberale (1850-1920)*, in «Giornale di Storia», 35, pp. 1-19 <https://www.giornaledistoria.net/saggi/articoli/migrazioni-e-trasformazione-urbana-a-roma-dalla-meta-dellottocento-alla-fine-delleta-liberale-1850-1920/> (ultimo accesso 10/05/2022).

Periodo	Incremento medio annuo per mille *
1871-1881	25,8
1881-1891	34,3
1891-1901	9,5
1901-1911	20,7
1911-1921	24,3
1921-1931	35,0
1931-1936	42,7
1936-1951	24,0
1951-1961	28,4
1871-1961	26,2

Tabella 1. Incremento medio annuo della popolazione residente a Roma tra i censimenti del 1871 al 1961. Fonte: Martinelli, 1964, p. 40.

Anni	Censimento	Numero abitanti	Indici incremento
1871	II	213.633	100
1881	III	275.637	129
1901	IV	424.943	198,9
1911	V	522.123	244,4
1921	VI	663.848	310,7
1931	VII	937.177	438,7
1936	VIII	1.155.722	541
1951	IX	1.651.754	773,2
1961	X	2.188.160	1.024,2

Tabella 2. Popolazione residente ai Censimenti Generali della popolazione. Fonte: Martinelli, 1964, p. 40.

Quinquenni	Ecc. nati vivi		Ecc. immigrati		Complesso	
	Numero	%	Numero	%	Numero	%
1872-1876	-9.182	—	26.059	100	16.877	100
1877-1881	-4.948	—	37.784	100	32.836	100
1882-1886	4.191	8,12	47.405	91,88	51.596	100
1887-1891	10.284	15,88	54.508	84,12	64.792	100
1892-1896	11.157	28,32	28.263	71,68	39.420	100
1897-1901	12.214	27,41	32.345	72,59	44.559	100
1902-1906	10.823	20,36	42.329	79,64	53.152	100
1907-1911	14.548	24,60	44.584	75,40	59.132	100
1912-1916	21.318	30,72	48.073	68,28	69.391	100
1917-1921	1.451	3,52	39.765	96,48	41.216	100
1922-1926	31.775	28,32	80.421	71,68	112.196	100
1927-1931	36.289	19,98	145.348	80,02	181.637	100
1932-1935	40.271	24,66	128.763	75,34	169.034	100

Tabella 3. Eccedenza del movimento naturale e migratorio per il quinquennio del 1872-76 al 1932-35. Fonte: Martinelli, 1964 p. 43.

demografica, considerato che il tasso medio di crescita annuo tra 1871 e 1961 ammontò a ben il 26,2‰, contro il 23,2‰ di Milano e il 20,1‰ di Genova nel medesimo periodo (Martinelli, 1964 pp. 40-42). Se si pensa che, a causa delle limitate differenze di sviluppo economico tra le macro aree geografiche italiane, nei primi decenni di unità nazionale l'emigrazione di massa all'estero ha preceduto di parecchi lustri le migrazioni di massa interne interregionali (esplose massicciamente solo dagli anni Trenta del Novecento), l'immigrazione a Roma all'indomani del 20 settembre è stata veramente un fenomeno rivoluzionario rispetto al resto del Paese¹⁵.

Fu, dunque, grazie all'immigrazione massiccia inaugurata da Porta Pia che Roma duplicò la sua popolazione in meno di quarant'anni, toccando i 522.123 abitanti al 1911 e duplicò ancora la popolazione nei vent'anni successivi quando, alla metà degli anni Trenta, superò il milione di anime. Il periodo di maggiore crescita demografica all'indomani del 20 settembre fu il tumultuoso decennio della grande speculazione edilizia conseguente al ruolo di capitale, 1881-1891, con un tasso di crescita che fu superato solo negli anni Venti e Trenta del Novecento.

Fu sempre la massiccia immigrazione a determinare già dai primi anni Ottanta il segno positivo del saldo naturale, mentre il numero degli immigrati durante il medesimo decennio fu superato solo a partire dagli anni Venti del XX sec. Il tracollo degli arrivi nel decennio 1890-1900 fu dovuto all'esplosione della bolla speculativa dell'edilizia che dal 1887 si protrasse sino al 1902-1903, passando per lo scandalo della Banca Romana.

La conseguenza più importante di questa immigrazione per quanto riguarda i caratteri sociali e culturali di Roma e la creazione della sua rappresentazione come città nazionale e moderna fu che già a partire dagli Ottanta del XIX secolo meno di un abitante su due era nato a Roma, dato che si sarebbe confermato anche nei primi decenni del Novecento.

15 Per le migrazioni interne dall'indomani dell'Unità cfr. Treves Anna (1976), *Le migrazioni interne nell'Italia fascista. Politica e realtà demografica*, Torino, Einaudi; Gallo Stefano (2012), *Senza attraversare le frontiere. Le migrazioni interne dall'Unità a oggi*, Roma-Bari, Laterza.

Luogo di nascita	Censimenti		
	1881	1901	1911
Comune di Roma	44,97	46,38	46,60
Altri Comuni Prov. Roma . . .	13,62	12,94	14,42
Regioni Italia settentrionale . .	9,82	7,97	7,64
Regioni Italia centrale	25,53	23,30	21,04
Regioni Italia meridionale e Isole	6,85	6,83	8,33
Estero	2,21	2,58	1,97
IN COMPLESSO	100	100	100

Tabella 4. Proporzioni dei censiti negli ultimi tre censimenti (1881, 1901 e 1911) classificati secondo il luogo di nascita. Fonte: Martinelli, 1964, p. 45.

Circoscrizioni		Censimenti			
		1901	1911	1921	1931
Italia settentrionale	N.	36.894	41.662	52.760	97.107
	%	7,9	7,6	8,0	9,6
Italia centrale escluso Lazio . . .	N.	107.897	114.094	120.026	177.996
	%	23,3	21,0	18,0	17,6
Italia centrale escluso Lazio e com- presa Roma	N.	167.769	192.202	201.980	273.030
	%	36,2	35,4	30,7	27,0
Italia meridionale e Isole	N.	31.499	45.183	65.486	105.275
	%	6,8	8,3	9,9	10,4
Estero	N.	11.973	10.658	15.735	26.895
	%	2,5	1,9	2,3	2,6

Tabella 5. Popolazione presente a Roma nei Censimenti del 1901, 1911, 1921, 1931 per circoscrizioni regionali. Fonte: Martinelli, p. 49, 1964.

La composizione regionale dell'immigrazione a Roma e il peso limitato dell'immigrazione dal Mezzogiorno

Elementi di continuità con il passato e di novità caratterizzavano l'immigrazione degli «italiani» – come i romani chiamavano l'*élite* forestiera – e dei «buzzurri» – come chiamavano gli immigrati di estrazione popolare (Dau Novelli, 2020, p. 41). Come nei secoli dell'Età Moderna, infatti, prevaleva nettamente l'immigrazione dall'Italia centrale e specialmente dalle regioni che avevano fatto parte dello Stato pontificio. Nell'ordine gli immigrati provenivano innanzitutto dal resto del Lazio, dall'Umbria, dalle Marche, dall'Abruzzo, dalla Toscana e dall'Emilia. Al 1881, però, quasi il 10% degli immigrati proveniva dall'Italia settentrionale e si trattava soprattutto degli uomini politici, dei funzionari di Stato e dei militari portati a Roma con le proprie famiglie dal trasferimento della capitale. Era questa una presenza destinata a crescere ancora per qualche decennio sia in cifra assoluta sia in peso percentuale. L'immigrazione dal Mezzogiorno, al contrario, era più limitata e solo verso il 1910 avrebbe scavalcato in cifra assoluta e percentualmente quella settentrionale, sia pure di poco¹⁶.

Per quanto riguarda le *élites* meridionali, la loro limitata presenza derivava dal fatto che la capitale con i suoi uomini si spostava dal Settentrione e dal Centro, anche se un certo numero di esuli meridionali ostili all'annessione del Regno delle Due Sicilie era giunto a Roma prima di Porta Pia (Negro, 2015, p. 7). Per quanto riguarda i ceti popolari, la scarsa presenza dei meridionali derivava, da un lato, dal fatto che le plurisecolari catene migratorie dirette a Roma provenivano prevalentemente dai territori della Chiesa, mentre i meridionali, pur presenti,

16 Oltre che ai censimenti urbani e nazionali, Martinelli ricorre anche al geografo Assunto Mori: Mori Assunto (1938), *Il contributo delle varie regioni italiane al popolamento di Roma secondo i censimenti del 1901, 1911, 1921, 1931*, in *Atti del IV Congresso di studi romani*, vol. V, Istituto di Studi Romani, Roma, pp. 138-145.

Regione di nascita	Censimenti							
	1901		1911		1921		1931	
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%
Piemonte	9.563	2,0	9.624	1,7	10.628	1,6	13.861	1,4
Liguria	2.440	0,5	3.043	0,5	4.025	0,6	6.035	0,6
Lombardia	6.373	1,3	8.314	1,5	10.580	1,6	18.863	1,9
Venezia Tridentina .	—	—	—	—	678	0,1	2.522	0,3
Veneto	5.128	1,1	6.974	1,2	10.712	1,6	25.698	2,6
Venezia Giulia e Zara	—	—	—	—	1.062	0,1	3.993	0,4
Emilia	13.360	2,8	13.707	2,5	15.075	2,2	26.225	2,7
Toscana	18.123	3,9	21.314	3,9	23.881	3,6	36.387	3,7
Lazio	59.872	12,9	78.108	14,4	81.954	1,4	95.034	9,7
Marche	35.204	7,6	32.536	6,0	31.498	4,8	55.317	5,6
Umbria	24.145	5,2	29.854	5,5	32.861	5,0	39.129	4,0
Abruzzi e Molise . . .	30.425	6,5	30.390	5,6	31.786	4,8	47.163	4,8
Campania	19.312	4,1	21.928	4,0	26.442	4,0	29.800	3,0
Puglie	3.315	0,7	5.983	1,1	10.970	1,6	27.834	2,8
Lucania	778	0,1	1.138	0,2	1.793	0,2	3.591	0,4
Calabria	2.261	0,4	4.301	0,7	6.287	0,9	10.576	1,1
Sicilia	4.678	1,0	8.349	1,5	13.614	2,0	22.390	2,3
Sardegna	1.155	0,2	3.484	0,6	6.380	0,9	11.084	1,1
Colonie	—	—	—	—	160	0,2	432	0,4
Estero	11.973	2,5	10.658	1,9	15.735	2,3	26.895	2,7
Altri	—	—	—	—	3.169	0,4	934	0,1
IN COMPLESSO	248.144	53,6	289.705	53,5	339.290	50,7	503.673	51,2

Tabella 6. Distribuzione regionale dei cittadini nati fuori Comune di Roma nei Censimenti dal 1901 al 1931. Fonte: Martinelli F., 1964 p. 49.

Piemonte	59	28,8
Liguria e Lombardia	21	10,2
Emilia-Romagna	18	8,8
Toscana	17	8,3
Sicilia e Campania	14	6,8
Veneto	11	5,3
Calabria	7	3,4
Sardegna	5	2,4
Basilicata e Marche	3	1,4
Puglia, Trentino, Umbria e Friuli	2	0,9
Abruzzo e Lazio	1	0,5

Tabella 7. Provenienza regionale degli altri funzionari del ministero dell'Interno (1861-96). Fonte: Cacioli Manuela, Il Ministero degli Interni. I funzionari, in Le riforme crispine, vol. I, Amministrazione statale, Giuffrè, Milano, 1990, p. 382, citato in Dau Novelli Cecilia, (2020).

fino al 1870 erano stati immigrati stranieri con le restrizioni che ne conseguivano; dall'altro lato, derivava probabilmente dalle stesse cause che allora determinavano il ritardo con il quale gli abitanti del Mezzogiorno si inserirono nell'emigrazione italiana all'estero: le migrazioni di massa decollano come conseguenza delle fasi iniziali di modernizzazione demografica, economica, sociale e culturale e tali forme di modernizzazione si affermarono prima nel Settentrione d'Italia che nel Mezzogiorno. Permaneva, inoltre, il ruolo di Napoli come tradizionale polo di attrazione dei migranti del Mezzogiorno. Secondo Crisci, anche il minore sviluppo delle ferrovie a sud di Napoli limitava l'emigrazione meridionale a Roma rispetto a quella proveniente da altre aree del paese (Crisci, 2016, pp. 12-13). Non solo la presenza degli italiani del Mezzogiorno aumentò lentamente, decollando progressivamente solo quarant'anni dopo Porta Pia, ma soprattutto il suo inserimento nella burocrazia centrale dello Stato fu molto tardivo (Cassese, 1977, pp. 69-97; Melis, 2020, pp. 11-13, 39-47, 180-183) e fu a lungo marginale specialmente nel ruolo dei funzionari superiori. Come detto, inizialmente ciò derivava dal fatto che i funzionari superiori provenivano a Roma dagli anni di Torino e di Firenze capitali. Del resto, lo stesso radicato pregiudizio novecentesco circa la presunta inefficienza e parassitismo della burocrazia dei romani e dei funzionari di origine meridionale è posteriore ai primi decenni unitari: all'indomani del 20 settembre 1870, era il popolo di Roma a lamentare l'inefficienza dei funzionari settentrionali presenti nella capitale e lo stesso topos letterario della figura del *travet* era nato nel Settentrione nei confronti dei burocrati pubblici settentrionali, come dimostrava il successo della commedia *Le miserie 'd Monsù travet* (poi romanzo, *Le miserie del signor Travetti*) del torinese Bersezio, e del romanzo *Demetrio Pianelli* del milanese De Marchi (Dau Novelli, 2020, pp. 74-81). Ad esempio, nei primi decenni di Roma Capitale, assolutamente minoritaria era la presenza dei meridionali tra gli alti funzionari del ministero dell'Interno, nonostante il fatto che questo fosse stato ri-

organizzato da Crispi – siciliano – il quale aveva affidato ben due delle tre direzioni generali ad alti funzionari anch'essi siciliani, il nipote Tommaso Palamenghi e il segretario personale Giuseppe Palumbo Cardella. Altrettanto rari erano gli alti funzionari di origine meridionale nei gradi superiori del ministero della Pubblica istruzione. Si trattava, si badi, dei due ministeri più decisivi per il processo di unificazione amministrativa e culturale della nazione. Vi erano, tuttavia, importanti eccezioni: provenivano dal Mezzogiorno alcuni dei primi prefetti di Roma Capitale, come il napoletano Camillo Caracciolo Di Bella (dal 1876), il patriota siciliano Luigi Gravina (dal 1880 al 1890), che dovette gestire i primi difficili anni del tracollo edilizio, e Andrea Calenda di Taviani (1890-1893), di Nocera Inferiore, sospeso per non aver saputo gestire i moti popolari all'indomani del massacro degli immigrati italiani ad Aigues-Mortes. Così come era della provincia di Avellino Raffaele Masi, provveditore centrale agli studi superiori (Dau Novelli, 2020, pp. 191-195; Barbagallo, 1973; Piccioni, 2002).

L'immigrazione qualifica dal Mezzogiorno. Professori e scienziati

Se, dunque, la presenza delle *élites* meridionali era limitata rispetto a quelle provenienti dalle altre parti del Paese e se aveva ruoli meno apicali nella costruzione delle strutture centrali dello Stato, tuttavia aveva un ruolo qualitativamente elevato sia nella politica che nella cultura della capitale. Per la verità, anche nell'ambito politico la meridionalizzazione di Roma fu tarda (in buona parte successiva all'avvento della Sinistra storica e all'ampliamento del diritto di voto) (Romanelli, 1990, p. 206) e limitata: basti pensare che dalla proclamazione del Regno sino al primo governo Mussolini gli unici presidenti del Consiglio me-

ridionali furono Crispi e Di Rudinì prima del 1900, Salandra, Orlando e Nitti in seguito. È vero, tuttavia, che alcuni influenti uomini meridionali guidarono ministeri chiave, specialmente Mancini (Grazia e Giustizia), Nicotera (Interno), Di San Giuliano (Affari Esteri) e che molti furono i deputati e senatori provenienti dal Mezzogiorno già prima del 1900. A ogni modo, non faremo qui la rassegna degli uomini politici meridionali presenti a Roma sia per l'universale notorietà di quelli più eminenti sia per l'oscurità di quelli meno influenti, ricorderemo, invece, alcuni dei più insigni uomini di cultura e di scienza di origine meridionale che affluirono a Roma in conseguenza del ruolo di capitale e che ebbero anche un ruolo importante nella nuova immagine della città. Del resto, molti di costoro erano presenti nella capitale anche come deputati, senatori e ministri e, inoltre, al contrario degli uomini politici centro-settentrionali che erano spesso di estrazione aristocratica, i più eminenti politici meridionali erano innanzitutto uomini di cultura (Romanelli, 1990, pp. 27-32).

All'indomani di Porta Pia il grande storico Theodor Mommsen aveva sollecitato il governo italiano ad assegnare a Roma un nuovo ruolo di rilevanza universale dopo quelli di capitale dell'Impero romano e di centro mondiale del cristianesimo. Quintino Sella aveva risposto che la capitale sarebbe divenuta sede nazionale e universale della cultura e della scienza e innanzitutto si impegnò, come già Cesare Correnti, nel tentativo di fare della Sapienza la prima università italiana (Vidotto, 2014, pp. 209-232; Soresina, 2014, pp. 209-232). Nella realizzazione pratica del progetto di Sella colui che ebbe un ruolo di primissimo piano fu Ruggiero Bonghi; nato a Napoli da famiglia originaria di Lucera, nel 1848 aveva ricoperto incarichi importanti nel periodo costituzionale di Ferdinando II di Borbone. A seguito della svolta reazionaria di quest'ultimo, Bonghi si era esiliato a Roma e a Firenze per poi essere costretto a fuggire all'estero in povertà, a Torino, Parigi, Londra e ancora a Torino. Letterato, latinista, filologo, storico e filosofo, giornalista, assiduo brillante conversatore nei salotti più mondani, aveva insegnato alle università di Pavia, Napoli,

Firenze e all'Accademia scientifica letteraria di Milano, per poi ricoprire la cattedra di storia antica presso la Sapienza dall'ottobre 1871. Deputato per la Destra Storica, di ispirazione neoguelfa e conservatrice, dal 1865 al 1874 fu membro del Consiglio superiore della Pubblica Istruzione e dal 1874 al 1876 ministro della Pubblica Istruzione. Fu in tale veste che adottò importanti provvedimenti per l'istruzione e gli enti di cultura in Italia e in Roma i cui effetti arrivano in parte sino al giorno d'oggi: nel 1876 chiuse l'Università Vaticana che era stata rifondata a seguito della nazionalizzazione della Sapienza, attribuì alla Accademia dei Lincei il ruolo di maggiore fondazione culturale nazionale e a tale fine ampliò il ventaglio delle discipline scientifiche in essa presenti; dopo aver favorito il trasferimento a Roma dell'Accademia dei XL, creata sotto gli auspici di Bonaparte a Verona, tentò senza riuscirvi la sua fusione con quella dei Lincei per dare a quest'ultima una valenza più nazionale; favorì l'istituzione della Biblioteca nazionale Vittorio Emanuele II a partire dalla requisita biblioteca dei Gesuiti presso il Collegio Romano; presiedette per qualche tempo l'Accademia di Santa Cecilia dopo che era stata nazionalizzata; divenne il primo presidente della Società Dante Alighieri voluta dal Carducci nel 1889 per ostacolare l'assimilazione all'estero degli emigrati; amico di Manzoni e sostenitore del suo indirizzo linguistico, riordinò a Firenze l'Accademia della Crusca; creò in Roma la Direzione generale degli Scavi e Musei con i relativi uffici periferici. Sul piano nazionale favorì l'ampliamento della libertà di insegnamento dei docenti universitari e aggiornò i programmi d'esame delle scuole medie (Dau Novelli, 2020, pp. 233-236; Scoppola, 1971).

Altrettanto influente fu a Roma il magistero culturale e politico di Pasquale Stanislao Mancini. Di nobile famiglia della provincia di Avellino, formatosi a Napoli, anch'egli prese parte al 1848 partenopeo per poi fuggire in esilio a Torino. Avvocato e giornalista brillante, progressista, aderente alla Sinistra Storica, vicino a Depretis, fu ministro della Pubblica istruzione nel 1862. Esperto di diritto costituzionale, pioniere

in Italia del diritto internazionale privato, ricoprì un ruolo importante nell'estensione della legislazione sarda alle nuove province del Regno; criticò la strategia governativa di combattere il brigantaggio nel Mezzogiorno ricorrendo solo alla forza; si batté contro la pena di morte, per l'ampliamento del diritto di stampa, per l'immunità parlamentare, per il primato dello Stato sui diritti e doveri degli ecclesiastici, per una più netta indipendenza del potere giudiziario da quello esecutivo. Divenne ministro di Grazia e Giustizia tra il 1876 e il 1878, fu membro della commissione che elaborò la legge del 1882 per l'allargamento del diritto di voto, diresse infine il ministero degli Esteri dal 1881 al 1885 influenzando in modo decisivo l'adesione dell'Italia al colonialismo e alla Triplice Alleanza. Dopo avere insegnato dal 1850 diritto pubblico internazionale all'Università di Torino, dal 1872 assunse la cattedra di diritto internazionale alla Sapienza. Grande appassionato di musica, tenne in Roma un salotto musicale che divenne uno dei più frequentati dal gran mondo dei notabili italiani e stranieri affluito alla capitale a seguito di Porta Pia (Mancini, 2007; Dau Novelli, 2020, pp. 263-264). Alla prima generazione dei grandi patrioti meridionali e, insieme, uomini di cultura e di governo, apparteneva Francesco De Sanctis, il quale, conservando la sua cattedra a Napoli, non si trasferì mai in modo permanente a Roma. Tuttavia, vi fu molto assiduo non solo per alcuni suoi incarichi di insegnamento alla Sapienza, ma soprattutto per ricoprire il ruolo di ministro della Pubblica istruzione nel 1878 e poi dal 1879 al 1881 (Tessitore, 2019).

Tra i maggiori chimici del suo tempo fu il palermitano Stanislao Cannizzaro, pioniere della teoria dell'atomo e ideatore della formula di misura del peso atomico, scopritore delle aldeidi nel 1853. Patriota e deputato del parlamento siciliano nella rivoluzione del 1848, fu condannato a morte, fuggì quindi a Marsiglia, Lione e Parigi per approdare infine al Piemonte sabauda dove ottenne la cattedra di chimica al Collegio nazionale di Alessandria. Entrò quindi a Palermo con Garibaldi nel

1860, divenne docente e poi rettore presso quella università per poi ricoprire la cattedra di chimica presso la Sapienza subito dopo Porta Pia per quasi quarant'anni. Fu, inoltre, stabilmente presente a Roma anche in virtù del ruolo di senatore del Regno (attribuitogli per i meriti scientifici) e in conseguenza della nomina a socio dell'Accademia dei Lincei (Maggio e Zingales, 2011).

A partire dal 1872 ricoprì la cattedra di geometria alla Sapienza il matematico e ingegnere napoletano Giuseppe Battaglini, importante studioso della geometria non euclidea e del calcolo infinitesimale. Nel 1873-1874 fu rettore dell'ateneo romano. Anch'egli sostenitore dei moti napoletani del 1848, abbandonò volontariamente i suoi incarichi di studioso per protesta contro la svolta anticostituzionale di Ferdinando II e visse dando lezioni private. Nel 1860 Garibaldi lo nominò professore di geometria all'Università di Napoli dove insegnò sino al trasferimento a Roma. Socio dei Lincei, fu membro delle principali accademie culturali italiane e di alcune straniere (Virgopia 1970). Di alcuni anni più giovane era il cagliaritano Antonio Carruccio (1837), anch'egli patriota, medico e zoologo di fama, divenne professore di zoologia prima all'università di Modena e poi, dal 1884, alla Sapienza. In Roma fondò la Società romana di studi zoologici (poi Società zoologica italiana) e il museo zoologico (Gallo, 1977). Tra i più stimati antropologi italiani, Giuseppe Sergi, messinese, approdò alla cattedra di antropologia della Sapienza nel 1884 dopo aver insegnato all'università di Bologna. Coltivò anche la psicologia. Patriota (combatté con Garibaldi a Milazzo nel 1860), di indirizzo positivista, pacifista e anti militarista, fu maestro di Maria Montessori. A Roma creò l'Istituto romano di antropologia (Montanari, 2018; Pizzato, 2015, pp 22-51).

Più giovane e ben più influente nella politica nazionale era Antonio Salandra, nato a Troia in provincia di Foggia. Alla Sapienza dal 1879, ricoprì la cattedra di legislazione economico finanziaria, di diritto amministrativo e scienza dell'amministrazione, fu preside della facoltà di

giurisprudenza e socio dei Lincei. Naturalmente, il ruolo più importante ricoperto a Roma fu quello di presidente del Consiglio tra il 1914 e il 1916, posizione in cui, accanto alla corona, traghettò l'Italia nella Prima guerra mondiale contro l'iniziale neutralità del Parlamento. Deputato per la Destra storica dal 1886, fu ministro dell'Agricoltura, industria e commercio, delle Finanze, del Tesoro e degli Interni. Conservatore, fu vicino alle posizioni di Sonnino in politica interna e internazionale e appoggiò il primo governo Mussolini (Lucarini, 2017).

Antonio De Viti De Marco, leccese, approdò alla Sapienza nel 1887 come docente di scienza delle finanze e divenne socio dei Lincei. Fu con Maffeo Pantaleoni tra i massimi economisti italiani della sua generazione. Liberale di sinistra, meridionalista, collaboratore di Salvemini, in seguito antifascista, fu tra i dodici docenti universitari che nel 1931 rifiutarono di giurare fedeltà al Partito fascista e perciò perse la cattedra e fu sospeso dai Lincei (Cardini, 1991).

Altri eminenti studiosi e scienziati meridionali furono assidui a Roma nei primi lustri del suo ruolo di capitale, pur non insegnandovi, in qualità di soci dell'Accademia dei Lincei e di altre istituzioni culturali. Tra questi era Michele Amari, l'insigne arabista e storico della Sicilia musulmana e aragonese. Fuggito a Parigi nel 1842 a causa della sua ostilità al centralismo di Napoli nei confronti della Sicilia, là studiò greco e arabo. Repubblicano, anticlericale, sino al 1849 sostenitore dell'indipendenza della Sicilia, ebbe quindi un ruolo attivo nei moti siciliani del 1848-1849 per poi rifugiarsi ancora a Parigi dove condusse apostolato mazziniano. Coprì la cattedra di lingua e storia araba all'università di Pisa dal 1859 per poi rientrare a Palermo come ministro dell'Istruzione e dei Lavori pubblici del governo di Garibaldi nel 1860. Senatore dal 1861, fu ministro della Pubblica istruzione nel 1862-1864, professore di lingua e storia araba all'Istituto di studi superiori di Firenze (1860-1873), socio dei Lincei dal 1874, membro del Consiglio superiore della Pubblica istruzione, del Consiglio superiore degli Archivi, dell'Istituto storico italiano, della

Società Geografica Italiana, per i quali incarichi visse a più riprese in Roma (Borruso, 1960; Gabrieli e Romeo, 1960).

Ugualmente presente a Roma in qualità di socio dell'Accademia dei Lincei e di uomo politico fu l'eminente meridionalista napoletano Pasquale Villari. Patriota e storico, insegnò alle università di Pisa e di Firenze dove andò esule dopo i moti partenopei del 1848. Dopo essere stato segretario generale del ministero della Pubblica istruzione (1869-1870), a Roma svolse l'incarico di deputato dal 1873 e il 1876 e poi nel 1880, poi come senatore e specialmente nel ruolo di ministro della Pubblica istruzione tra il 1891 e il 1892 (Moretti, 2005). Era meridionale anche il primo presidente dell'Accademia dei XL all'indomani del trasferimento da Verona a Roma, il medico e geologo Arcangelo Scacchi, di Gravina di Puglia, docente di mineralogia all'università di Napoli dal 1844 e rettore della medesima tra 1865 e 1867, senatore del Regno dal 1861. Rieletto per tre volte, presiedette l'Accademia dei XL per 18 anni (Mottana, 2018).

Diverse personalità più o meno eminenti originarie del Mezzogiorno erano tra i primi soci della Società Geografica Italiana che, fondata a Firenze nel 1867, si trasferì a Roma nel 1872. Ne fu socio sin dal 1868 e per anni vice presidente Michele Amari (Cerreti, 1989, pp. 314-320); sempre da quella data fu socio il geografo napoletano Giuseppe De Luca, più tardi rettore dell'Università di Napoli (Pierangeli, 2009); il botanico palermitano Filippo Parlatore; il contrammiraglio Guglielmo Acton, di Castellammare di Stabia, fratello di Laura, animatrice di uno dei più vivaci salotti di Roma; lo studioso dell'emigrazione italiana Giovanni Florenzano, originario del Vallo di Diano; il geografo cagliaritano Pietro Amat di San Filippo; l'ammiraglio napoletano Paolo Cottrau; il generale Gennaro Moreno, di Gaeta; l'imprenditore ferroviario Giuseppe Telfener, foggiano (ma di famiglia della Val Gardena); il patriota e militare napoletano Giacomo Longo, già ministro della Guerra del governo di Garibaldi e combattente al Volturmo (Carazzi, 1971; Cerreti, 2000; Natili 2008).

I salotti

Nella creazione di Roma come città nazionale e mondana ebbero un ruolo fondamentale i salotti, che divennero tra i luoghi più importanti di incontro delle *élites* romane con quelle del resto del paese e di queste tra di loro. Il più influente spazio di socializzazione mondana e politica fu naturalmente la corte reale una volta stabilitasi al Quirinale. Mentre Vittorio Emanuele II mal tollerava la vita di corte e mal volentieri frequentava la stessa Roma, Umberto I e la regina Margherita si dimostrarono molto sensibili alla mondanità di corte e specialmente al suo ruolo di aggregazione e nazionalizzazione delle *élites* di tutta Italia. Cerimonie, cene e balli furono quindi organizzati sontuosamente ad ogni evento importante di Casa Savoia e ad ogni ricorrenza patriottica (Dau Novelli, 2020 pp. 55-62). Accanto alla corte, però, la nuova presenza degli «italiani» suscitò il fiorire di molti salotti privati che brillavano di luce ben più vivace rispetto alla sobria socialità della corte papale. Tra i tanti salotti (e circoli sportivi, ludici e culturali), alcuni dei più rinomati per eleganza, cultura e mondanità erano tenuti da eminenti personalità provenienti dal Mezzogiorno: innanzitutto quello musicale già ricordato di Pasquale Stanislao Mancini, quello di Antonio Starrabba Rudinì, quello specialmente femminile della baronessa palermitana Francesca Gambacorta Magliani, moglie del sobrio e riservato ministro delle Finanze Agostino Magliani (di Laurino). Reputatissimo come circolo politico oltre che culturale e mondano era anche il salotto della moglie di Marco Minghetti, la napoletana Laura Acton, della nota famiglia degli ammiragli e ufficiali di marina borbonici di origine inglese (Dau Novelli, 2020, pp- 258-265; Mori, 2003, pp. 3-4; Vecchiato, 2011 pp. 187-209). Animava un altro salotto rinomato, prima a Milano, poi a Napoli e infine a Roma, Costanza Bougleux, moglie del già ricordato

prefetto della capitale, il siciliano Luigi Gravina. Livornese, discendente da una famiglia di commercianti francesi, benefattrice, organizzò il suo salotto come cenacolo artistico e letterario, lei stessa, infatti, era una valente pittrice (Piccioni, 2002).

I giornalisti, i letterati e il topos del giovane provinciale alla conquista della capitale

Furono, però, soprattutto il giornalismo e la letteratura che trasferirono a Roma l'immagine che era stata già costruita dalla fine del XVIII secolo per le grandi capitali europee: la città moderna, cosmopolita, mondana, sensuale, raffinata e corrotta, teatro di ogni opportunità e di ogni fortuna, ma insieme indifferente fagocitatrice di destini e di illusioni. In tale ambito gli intellettuali e i borghesi meridionali ebbero un ruolo centrale non solo come autori, ma anche come personaggi protagonisti di una letteratura dove si mescolavano realtà e finzione, autobiografia e cronaca sociale.

L'acquisito ruolo di capitale moltiplicò notevolmente il numero dei quotidiani in Roma e ciò attrasse editori e giornalisti dal resto della Penisola. La politica che si elaborava nella capitale era l'oggetto principale dei giornali, ma il grande rinnovamento umano e sociale della città portato dalle élites italiane e straniere, l'espansione urbana tumultuosa e gli scandali che ne derivavano, il mondo affannato della piccola burocrazia e quello luccicante della corte e dei leader politici fecero delle cronache di costume uno degli oggetti più frequentati dal giornalismo di Roma. Tra i più brillanti scrittori meridionali nella Roma post unitaria spiccava certamente il giovane Gabriele D'Annunzio, che vi abitò tra il 1881 e il 1891. In *Cronaca bizantina*, la rivista romana dell'editore milanese Sommaruga, e ne *La Tribuna* anch'egli alimentava la rubrica

mondana e scandalistica, ma nel suo romanzo di esordio, *Il piacere*, il soggetto non era il recente e vitale afflusso della borghesia italiana nella capitale, ma l'irreversibile e raffinato tramonto dell'aristocrazia romana, tema che più si confaceva al suo canone decadentista (Dau Novelli, 2020, pp. 66, 87-88). La nuova Roma dei parlamentari «italiani», con i loro riti, le loro miserie morali, le loro ambizioni, le illusioni e i logghi caratteristici della loro presenza nella capitale era, invece, il tema centrale del romanzo di Matilde Serao, *La conquista di Roma*, del 1885. Il soggetto era indirettamente autobiografico, Matilde Serao era giunta, infatti, a Roma pochi anni prima dalla sua Napoli con l'ambizione di una brillante carriera giornalistica e letteraria, qui aveva sposato il giornalista abruzzese Edoardo Scarfoglio e insieme avevano fondato il *Corriere di Roma*. Il giornale fallì, però, in breve tempo e la delusione per l'esperienza romana indusse la Serao a ritornare a Napoli già nel 1887. A somiglianza della scrittrice, il protagonista del romanzo era, dunque, un giovane meridionale dalle belle speranze, il deputato Francesco Sangiorgio. Arrivato nella capitale con la ferrea determinazione di ascendere alle più alte cariche e onori in virtù della sola volontà e dell'ingegno, immediatamente dovette rendersi conto che per realizzare il suo sogno doveva entrare nelle grazie di Sua Eccellenza, un potente uomo di Stato circondato dalla sua devota schiera di clienti. Tuttavia, si innamorò, non ricambiato, della giovane moglie di Sua Eccellenza e, divenuta pubblicamente nota la sua passione, fu costretto a ritornare sconfitto nel natio borgo della Basilicata. Accanto all'atmosfera di superba indifferenza che Roma dimostrava nei suoi confronti, dalle pagine del romanzo della Serao emergeva la sensazione del protagonista di trovarsi sperduto, irrimediabilmente solo e rimpicciolito in una città immensa, sensazione spaziale esagerata che chiaramente non derivava dalle effettive dimensioni geografiche della Roma di quel tempo, ma dall'oramai acquisita complessità funzionale e umana tipica delle grandi metropoli (Serao, 1885, pp. 26-28).

La figura del giovane borghese meridionale, brillante e ambizioso, alla conquista della capitale era al centro anche del romanzo d'appendice *La scalata della fortuna*, di Evelina Cattermole, apparso nel 1890 sul giornale *Don Chisciotte della Manzia*. Qui più che mai la finzione letteraria e la vita dell'autrice si mescolavano. Evelina Cattermole, in arte Contessa Lara, era nata a Firenze nel 1849 da padre scozzese e madre di origini russe e italiane; dotata di talento letterario precoce, aveva iniziato giovanissima a frequentare i salotti letterari di quella città. Fu frequentando il salotto di Pasquale Stanislao Mancini che conobbe e poi sposò il figlio, Francesco Saverio Eugenio, con il quale si trasferì a Milano dove, tradita dal marito, allacciò anch'essa una nuova relazione sentimentale. Il Mancini, capitano dei bersaglieri, sfidò quindi a duello e uccise l'amante della moglie e, in coerenza con la morale coniugale del tempo, fu assolto dalla giustizia. Perseguitata dal biasimo del bel mondo milanese fu invece la Cattermole che fu così costretta a fuggire prima a Firenze e di lì a Roma dove, forse anche in virtù della fama di donna fatale che oramai la perseguitava, divenne assidua redattrice delle cronache mondane dei giornali romani. A Firenze si legò sentimentalmente al poeta catanese Mario Rapisardi che l'aiutò nella carriera letteraria, mentre a Roma allacciò una lunga relazione con lo scrittore palermitano Giovanni Alfredo Cesareo che più tardi fece una brillante carriera di letterato e di accademico approdando infine al senato del Regno. Forse furono anche questi suoi compagni di successo giunti dal Mezzogiorno che le ispirarono il protagonista de *La scalata della fortuna*, un brillante giornalista siciliano che, giunto a Roma, attraverso amori, duelli e scandali, riesce a divenire diplomatico. In seguito alla fine della relazione con Cesareo, sempre a Roma la Cattermole si legò sentimentalmente ad un pittore napoletano di scarsa volontà e talento, tal Giuseppe Pierantoni, il quale frequentò la scrittrice più che altro per bisogno economico. Uomo geloso e manesco, la ferì mortalmente durante un ennesimo tentativo di lei di liberarsene (Contessa, 2011; Tiozzo, 2008).

Anche attraverso questi romanzi approdava, dunque, nella capitale ita-

liana la figura letteraria topica del giovane provinciale di talento e dalle grandi ambizioni che, inesperto delle insidie della grande città, vincitore o sconfitto che sia, affina o smarrisce in essa il proprio talento e sprofonda spesso nella corruzione morale. Come si è visto, tali personaggi erano anche reali e provenivano anche dal Mezzogiorno; tuttavia, i modelli di questa nuova letteratura ambientata a Roma erano specialmente i romanzi francesi (si pensi tra i tanti al Julian Sorel di Stendhal, a Eugène de Rastignac in *Il padre Goriot* di Balzac, a Frédéric Moreau in *Educazione sentimentale* di Flaubert, che tanto assomiglia all'avvocato Sangiorgio della Serao, al sogno di vivere a Parigi di Madame Bovary). Del resto, molti degli intellettuali e politici italiani approdati a Roma avevano vissuto durante il Risorgimento le vicissitudini dell'esilio a Parigi e a Londra e avevano conosciuto l'atmosfera esaltante e crudele della grande metropoli tentacolare, dunque, non era difficile trasferire con successo quella rappresentazione della grande metropoli europea alla nuova Roma. Non si trattava solo di finzione letteraria anche perché a ben vedere, sia pure con quindici o vent'anni di distanza, le vicende iniziali di Roma Capitale assomigliavano a quelle della Parigi del Secondo Impero ed è anche perciò che il paesaggio umano era oramai simile: a Parigi era esplosa l'enorme bolla speculativa della ristrutturazione haussmanniana che trascinò con sé le grandi banche di credito come il popolino espropriato, scacciato ai margini della città e infine licenziato dai cantieri edili. Il tracollo immobiliare e finanziario aveva compromesso il prestigio del Secondo Impero e infine era giunta la terribile sconfitta militare di Sedan a segnare il definitivo tramonto di Napoleone III¹⁷. Similmente a Roma dal 1887 era esplosa la bolla della speculazione edilizia, lo scandalo della Banca romana aveva travolto prima Giolitti e poi Crispi e infine le sconfitte di Dogali e specialmente di Adua avevano segnato il definitivo tramonto politico di Crispi. Alla crisi parigina era seguita la Comune e la sua sanguinosissima repressione, alla crisi romana e italiana di fine secolo erano

17 Per una lettura geografica della ristrutturazione haussmanniana di Parigi cfr. Harvey David (2018), *Il capitalismo contro il diritto alla città, Neoliberalismo, urbanizzazione, resistenza*, Verona, Ombre corte.

seguiti i Fasci siciliani e la loro brutale repressione e, nel 1898, la rivolta di Milano, affogata nel sangue da Bava Beccaris. La vendetta anarchica giunse inesorabile con l'assassinio di Umberto I che chiuse definitivamente i fasti mondani del Quirinale, oramai affidato al ben più sobrio e riservato Vittorio Emanuele III.

A ogni modo, l'immagine creata a Roma all'indomani di Porta Pia del giovane provinciale dalle belle speranze che approda nella capitale in cerca di successo divenne da allora in poi un ingrediente centrale della successiva immagine della Roma mondana e venne consacrata definitivamente da *La dolce vita* di Fellini. Il protagonista, Marcello, questa volta non è un meridionale, è l'alter ego del giovane Fellini giunto a Roma alla fine degli anni Trenta in cerca di fortuna artistica ed è dunque romagnolo, ma i modelli letterari, probabilmente inconsapevoli negli autori del soggetto (Fellini, Flaiano e Pinelli), sono ancora quelli della Roma di fine Ottocento: Marcello giunge nella capitale col sogno di diventare un grande scrittore e trova sostegno spirituale alla sua missione letteraria nell'austero amico Enrico Steiner; tuttavia, bisognoso di denaro, si dedica agli articoli di cronaca, viene catturato dal mondo frivolo e sensuale di Cinecittà e, dopo un effimero flirt con la bellissima Sylvia, la diva americana del momento, scosso dal suicidio di Steiner abbandona la letteratura impegnata per darsi al giornalismo di gossip e alla vita gaudente della capitale. Similmente, Lucien Chardon in *Illusioni perdute* di Balzac giunge a Parigi da Angoulême per scrivere un grande romanzo e trova il sostegno necessario nell'amica madame Bargeton, ma, bisognoso di denaro, è travolto dal gran mondo parigino ghiotto di scandali e di pettegolezzi, allaccia una relazione con una attrice teatrale e diviene quindi giornalista mondano fino a quando l'eccesso di disinvoltura nel trapassare tra gli avversi campi politici ne brucia con la reputazione anche la carriera (De Balzac, 1837-1843).

Oltre alla continuità dell'immagine della Roma *fin de siècle* sino a quella del «miracolo economico», emerge la continuità dei luoghi, la via Veneto de *La dolce vita*, infatti, era stata costruita proprio negli anni di Crispi e

Umberto I sui giardini dell'antica villa Ludovisi Boncompagni e da allora cominciò a ospitare ambasciate, alberghi lussuosi e vita mondana (Dau Novelli, 2020, pp. 90-91). Poco distante abitava Crispi, in via Capo Le Case, e la Contessa Lara, tra la medesima e via Sistina.

L'assunzione del ruolo di capitale e le conseguenti figure sociali giunte da tutta Italia avevano cambiato e «modernizzato» negli anni di Crispi e di Umberto I anche le caratteristiche della vita criminale, aprendo anche qui scenari che si sarebbero riprodotti sorprendentemente simili nella grande Roma del secondo Novecento. Era il caso specialmente dell'omicidio dell'editore milanese Raffaele Sonzogno, ucciso con tredici coltellate nella sua redazione romana nel 1875. Giunto a Roma proprio in occasione della breccia di Porta Pia, vi fondò quello che divenne uno dei giornali più letti, *La Capitale*. La moglie lo tradì con un suo affezionato amico, l'ex garibaldino Giuseppe Luciani, Sonzogno intentò, dunque, una complessa causa per adulterio. Oltre che erede del patrimonio della casa editrice, era anche erede per parte di madre dei Crespi, la ricca famiglia di cotonieri lombardi. Il mandante dell'omicidio venne identificato nel Luciani e il movente ufficiale era insieme sentimentale e d'interesse, ossia il tentativo di appropriarsi di parte delle ricchezze dell'ex marito della sua amante. Tuttavia, Sonzogno, amico di Cavallotti, era di orientamento fieramente radicale ed era oggetto di persecuzione giudiziaria sia a Milano che a Roma per avere duramente denunciato nei suoi quotidiani le malversazioni del mondo politico amministrativo e imprenditoriale, di conseguenza emerse il sospetto che dietro al suo omicidio vi fosse anche la mano della borghesia romana più compromessa dalle sue inchieste (Trombetta, 2018). Esattamente un secolo dopo, il 2 novembre 1975, fu trovato sulla spiaggia dell'idroscalo di Ostia il corpo di Pier Paolo Pasolini, anch'egli un intellettuale venuto a Roma dal Settentrione, anch'egli orribilmente martoriato. Anche nel caso di Pasolini, come per Sonzogno, si trattava dell'esito violento di una vicenda di natura intima, sessuale più che sentimentale in questo caso, ma anche Pasolini era stato un radicale fustigatore della borghesia italiana del suo

tempo, benché le sue accuse fossero rivolte all'identità politica e alle trame eversive di quelle *élites* più che alla loro corruzione politico-affaristica. Di conseguenza, anche nel caso di Pasolini il sospetto che dietro all'omicidio vi fosse la reazione dei suoi nemici non ha mai abbandonato le ricostruzioni della vicenda. Il sicario di Sonzogno era stato Pio Frezza, un popolano di Trastevere, l'assassino di Pasolini era Pino Pelosi, un «ragazzo di vita» proveniente da quelle periferie romane degradate dove nel secondo dopoguerra vivevano gli strati popolari e gli immigrati dal resto della Penisola, anche se Guidonia Montecelio, dove Pelosi risiedeva, non era propriamente parte di quelle borgate che il poeta aveva illustrato e idealizzato con gli scritti e con il cinema (Betti, 1977)¹⁸.

Riferimenti bibliografici

- Arru Angiolina, Franco Ramella (a cura di) (2020), *L'Italia delle migrazioni interne. Donne, uomini, mobilità in età moderna e contemporanea*, Roma, Donzelli.
- Barbagallo Francesco, *Calenda di Taviani, Andrea*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, https://www.treccani.it/enciclopedia/calenda-di-taviani-andrea_%28Dizionario-Biografico%29/ Treccani, 1973 (ultimo accesso 10/05/2022)
- Borruso Andra (a cura di) (1990), *Michele Amari storico e politico. Atti del seminario di studi, Palermo 27-30 novembre 1989*, Palermo, Soc. siciliana per la storia patria.
- Briganti Alessandra (1979), *Cattermole Eva Giovanna Antonietta*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, Treccani, [https://www.treccani.it/enciclopedia/eva-giovanna-antonietta-cattermole_\(Dizionario-Biografico\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/eva-giovanna-antonietta-cattermole_(Dizionario-Biografico)/)

18 cfr., tra i tanti, Milani Mino, Villani Luciano (2017), *Borgate romane. Storia e forma urbana*, Melfi, Libria; Villani Luciano (2021), *Le borgate e l'immigrazione dal fascismo a oggi*, in Colucci Michele, Gallo Stefano (a cura di) (2021), *Le strade per Roma. Rapporto 2021 sulle migrazioni interne in Italia*, Bologna, Il Mulino; Crisci Massimiliano, (2011) *Migrazioni e trasformazione urbana a Roma dalla metà dell'Ottocento alla fine dell'età liberale (1850-1920)*, in «Giornale di storia», 35, pp. 1-19.

- Canepari Eleonora (2007), *Stare in campagna. Strategie di inurbamento e forme associative nella Roma del Seicento*, Soveria Mannelli, Rubbettino.
- Canepari Eleonora, (2003) *Mestiere e spazio urbano nella costruzione dei legami sociali degli immigrati a Roma in età moderna*, in Arru Angiolina, Ramella Franco (a cura di), *L'Italia delle migrazioni interne. Donne, uomini, mobilità in età moderna e contemporanea*, Roma, Donzelli.
- Canepari Eleonora, (2007), *Stare in campagna. Strategie di inurbamento e forme associative nella Roma del Seicento*, Soveria Mannelli, Rubbettino.
- Canepari Eleonora, *Mestiere e spazio urbano nella costruzione dei legami sociali degli immigrati a Roma in età moderna*, in Arru, Ramella (2020).
- Carazzi Maria (1972), *La Società geografica italiana e l'esplorazione coloniale in Africa, 1867-1900*, Firenze, La Nuova Italia.
- Cardini Antonio, *De Viti De Marco, Antonio*, in Dizionario biografico degli Italiani, https://www.treccani.it/enciclopedia/de-viti-de-marco-antonio_%28Dizionario-Biografico%29/, Treccani, 1991(ultimo accesso 10/05/2022).
- Cassese Sabino, (1977), *Questione amministrativa e questione meridionale. Dimensioni e reclutamento della burocrazia dall'Unità ad oggi*, Milano, Giuffrè.
- Cerreti Claudio (1989), *Michele Amari e la Società geografica italiana*, in *Michele Amari. Atti del seminario di studi*, Palermo 27-30 novembre 1989, Palermo, Società di storia patria.
- Cerreti Claudio (2000), *Della Società geografica italiana e della sua vicenda storica, 1867-1997*, Roma, Società Geografica Italiana.
- Contessa Lara, (2001), *La scalata della fortuna, romanzo*, Chieti Noubis.
- Crisci Massimiliano, (2011) *Migrazioni e trasformazione urbana a Roma dalla metà dell'Ottocento alla fine dell'età liberale (1850-1920)*, in «Giornale di storia», 35, pp. 1-19.
- Dau Novelli Cecilia (2020), *La città nazionale. Roma Capitale di una nuova élite (1870-1915)*, Bologna, Carocci.
- De Balzac Honoré (1837-1843), *Illusions perdues*, Werdet, H. Souverain, Paris, Furne.
- Esposito Anna (2020) *Immigrazione e integrazione. Migranti e forestieri a Roma e in alcune regioni pontificie dell'Italia centrale tra Quattro e Cinquecento*, in Pagano Emanuele (a cura di), *Immigrati e forestieri in Italia nell'Età moderna*, Roma, Viella.
- Esposito Anna (a cura di) (2019), *Popolazione e immigrazione a Roma nel Rinascimento. In ricordo di Egmont Lee*, Roma nel Rinascimento, Roma.

- Esposito Anna (a cura di) (2019), *Popolazione e immigrazione a Roma nel Rinascimento. In ricordo di Egmont Lee*, Roma, Roma nel Rinascimento.
- Esposito Anna, (2020) *Immigrazione e integrazione. Migranti e forestieri a Roma e in alcune regioni pontificie dell'Italia centrale tra Quattro e Cinquecento*, in Pagano Emanuele (a cura di), *Immigrati e forestieri in Italia nell'Età moderna*, Roma, Viella.
- Gabrieli Francesco, Rosario Romeo, *Amari, Michele*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, https://www.treccani.it/enciclopedia/michele-benedetto-gaetano-amari_%28Dizionario-Biografico%29/, Treccani, 1960 (ultimo accesso 10/05/2022).
- Gallo Fausta, *Carruccio, Antonio*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, https://www.treccani.it/enciclopedia/antonio-carruccio_%28Dizionario-Biografico%29/, Treccani, 1977 (ultimo accesso 10/05/2022).
- Lucarini Federico, *Salandra, Antonio*, in *Dizionario bibliografico degli Italiani* https://www.treccani.it/enciclopedia/antonio-salandra_%28Dizionario-Biografico%29/, Treccani, 2017 (ultimo accesso 10/05/2022).
- Maggio Antonella M., Roberto Zingales (a cura di) (2011), *Stanislao Cannizzaro. Scienziato e politico all'alba dell'Unità d'Italia*, Roma, Aracne.
- Mancini, *Pasquale Stanislao*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, (https://www.treccani.it/enciclopedia/pasquale-stanislao-mancini_%28Dizionario-Biografico%29/), Treccani, 2007 (ultimo accesso 10/05/2022).
- Martinelli Franco (1964), *Ricerche sulla struttura sociale della popolazione di Roma (1871-1961)*, Pisa, Libreria goliardica.
- Melis, Guido, (2020), *Storia dell'amministrazione italiana*, Il Mulino, Bologna, pp. 11-12, 39-47, 180-183.
- Montanari Elisa, *Sergi, Giuseppe*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, [https://www.treccani.it/enciclopedia/giuseppe-sergi_\(Dizionario-Biografico\)](https://www.treccani.it/enciclopedia/giuseppe-sergi_(Dizionario-Biografico)) Treccani, 2018 (ultimo accesso 10/05/2022).
- Moretti Mauro (2005), *Pasquale Villari storico e politico*, Napoli, Liguori.
- Mori Maria Teresa (2003), *Laura Acton Minghetti (1829-1915)*, in Roccella Eugenia, Scaraffia Lucetta (a cura di), *Italiane. Dall'Unità d'Italia alla Prima guerra mondiale*, Roma, Presid. Cons. Ministri, Dip. Pari opportunità.
- Mottana Annibale, *Scacchi, Arcangelo*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, https://www.treccani.it/enciclopedia/arcangelo-scacchi_%28Dizionario-Biografico%29/, Treccani, 2018 (ultimo accesso 10/05/2022).
- Natili Daniele (2008), *Un programma coloniale. La Società geografica italiana e le origini dell'espansione in Etiopia (1867-1884)*, Roma, Cangemi.

- Negro Silvio (2015), *Seconda Roma. 1850-1870*, Vicenza, Neri Pozza.
- Perillo Carola, Protasi Maria Rosa, Sanfilippo Matteo (2019), *L'immigrazione a Roma e nel Lazio: la seconda età moderna*, in «Studi emigrazione», 216, pp. 625-649.
- Piccioni Lidia, *Gravina, Luigi*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, https://www.treccani.it/enciclopedia/luigi-gravina_%28Dizionario-Biografico%29/ Treccani, 2002 (ultimo accesso 10/05/2022)
- Pierangeli Paolo (2009), “*Storia di un docente di geografia del secolo scorso*”. *Vita e opere del geografo Giuseppe De Luca*, Villalba di Guidonia, Aletti editore.
- Pizzato Fedra A., (2015) *Per una storia antropologica della nazione. Mito mediterraneo e costruzione nazionale in Giuseppe Sergi (1880-1919)*, in «Storia del pensiero politico», 1, pp. 25-51.
- Rizzo Domenico (2003) *Forestieri nelle pratiche di giustizia: opportunità e rischi (Roma: secoli XVIII-XIX)*, in Arru, Ramella (2003), pp. 133-162.
- Romanelli Raffaele, (1990), *L'Italia liberale (1861-1900)*, Bologna, Il Mulino.
- Sanfilippo Matteo (2007), *Migrazioni a Roma tra età moderna e contemporanea*, in «Studi emigrazione», 165, pp. 19-32;
- Sanfilippo Matteo (2019), *L'immigrazione a Roma e nel Lazio: la prima età moderna*, in «Studi emigrazione», 216, pp. 573-624.
- Sanfilippo Matteo (a cura di) (2009), *Migrazioni*, Annale 24 di *Storia d'Italia*, Torino, Einaudi.
- Scoppola Pietro, *Bonghi, Ruggiero*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, https://www.treccani.it/enciclopedia/ruggiero-bonghi_%28Dizionario-Biografico%29/, Treccani, 1971 (ultimo accesso 10/05/2022).
- Serao Matilde (1885), *La conquista di Roma*, Firenze, G. Barbera.
- Sonnino Eugenio (2009), *Popolazione e immigrazione a Roma. Stime dei saldi migratori, 1620-1870*, in Corti Paola, Sanfilippo Matteo (a cura di), *Migrazioni*, Torino, Annale.
- Sonnino Eugenio (a cura di) (1998), *Popolazione e società a Roma dal medioevo all'età contemporanea*, Roma, Il Calamo.
- Soresina Marco (2014), *Non potendo essere fiori contentiamoci di essere radici. Una biografia di Cesare Correnti*, Milano, Biblion.
- Tessitore Fulvio (2019), *Francesco De Sanctis. La scienza e la vita*, Bologna, Il Mulino.
- Tiozzo Enrico (2008), *La bambola e il mostro. Un'indagine tematica sull'opera della Contessa Lara*, Roma, Aracne.

Trombetta Simona, *Sonzogno, Raffaele*, in *Dizionario biografico degli italiani*, Treccani, v. 93, https://www.treccani.it/enciclopedia/raffaele-sonzogno_%28Dizionario-Biografico%29/, 2018 (ultimo accesso 10/05/2022)

Vecchiato Francesco, *Angelo Messedaglia e i salotti romani: i carteggi con Giulia Marliani e Laura Acton Minghetti*, in V. Gioia, S. Noto (a cura di), *Angelo Messedaglia e il suo tempo*, Macerata, Ed. dell'Università di Macerata.

Vidotto Vittorio (a cura di) (2021), *Roma contemporanea*, Bari, Laterza.

Virgopia Nicola, *Battaglini, Giuseppe*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, (https://www.treccani.it/enciclopedia/giuseppe-battaglini_%28Dizionario-Biografico%29/), Treccani, 1970 (ultimo accesso 10/05/2022).

Lidia Piccioni

Roma e dintorni. Quali trasformazioni
dopo il 1870 per il territorio circostante la
neo-Capitale?

Prima

Ciò che innanzi tutto sembra utile sottolineare nel cercare di rispondere all'interrogativo del titolo di questo mio contributo è che, parlando di trasformazioni territoriali, la riflessione non può che muoversi su un «tempo», se non lungo, almeno di media lunghezza. Scegliendo, quindi, nel nostro caso, di partire da prima del 1870 portandosi poi fino alla fine dell'Ottocento, lungo un arco temporale di circa mezzo secolo. L'altro punto da definire prima di cominciare, e non potrebbe che essere così confrontandomi con dei geografi, è lo «spazio» di cui stiamo parlando.

Cosa dobbiamo intendere per territorio circostante la città? Il territorio romano, come è noto, ha conosciuto nel corso dei secoli, e in particolare all'interno dell'Ottocento stesso, frequenti e sostanziali cambiamenti nei suoi confini amministrativi. Al momento dell'Unificazione italiana, nel 1860, il Circondario di Roma è molto vasto, coincidendo in gran parte con quel che resta dello Stato pontificio¹⁹. Intorno alla città, ancora chiusa nelle sue mura e scarsamente popolata (circa 220.000 abitanti), si estende inoltre, per chilometri, il «deserto» della Campagna romana, con ampie zone paludose e infestate dalla malaria (Bortolotti, 1988). Subito oltre, però, troviamo una corona di colli che costituiscono di fatto una prima fascia abitata in stretto e antico rapporto con la città, andando a tratteggiare il famoso «giro d'orizzonte» presente in tante descrizioni letterarie e rappresentazioni pittoriche del tempo. Ed è su questo arco territoriale, all'incirca tra i 20 e i 50 km da Roma, che sembra utile qui concentrare l'attenzione²⁰.

19 Si veda: Regione Lazio, Assessorato alla cultura (1996), *Atlante storico-politico del Lazio*, Roma-Bari. Laterza.

20 Per un'analisi più articolata, tra Ottocento e Novecento, si rimanda a: Piccioni Lidia (2002), *Roma e il suo territorio*, in Vidotto Vittorio (a cura di), *Roma Capitale*, Roma-Bari, Laterza, pp. 173-202, e, della stessa (2003), *I «confini» di Roma contemporanea*, in «Storia Urbana», 102, pp. 95-111.

All'interno di questa corona troviamo una gamma di realtà anche molto diverse tra loro. I singoli centri possono essere a loro volta immersi nella malaria, come quelli lungo la direttrice Nord, o quelli sulla costa (dove bisogna arrivare fino ad Anzio e Nettuno, a una sessantina di km verso sud, e dall'altro lato a Civitavecchia, a 80 km da Roma, per avere condizioni vivibili); male e precariamente collegati come Bracciano (a nord-ovest, sulle pendici dei monti Sabatini che ne contornano l'omonimo lago di origine vulcanica, distante una quarantina di km dalla città, ma raggiungibile solo a giorni alterni dopo cinque-sei ore di carrozza); oppure segnalati come meta «da non mancare» per i viaggiatori, come Tivoli, ricca di resti classici e spettacolari «orridi» nel paesaggio, ma meno amata dai romani, che la considerano malsana nel clima e a sua volta scomoda da raggiungere (quattro-cinque ore di vettura per un percorso di meno di 30 km); infine, piuttosto, salubri e ameni nel paesaggio (impreziosito da due specchi d'acqua anch'essi dalla tipica forma circolare propria ai crateri vulcanici) come i Castelli romani, a sud-est, sui colli Albani e Tuscolani, quattordici insediamenti tradizionalmente più vitali e ben collegati, a costituire l'unica area protagonista con continuità di una relazione ricca e particolare con Roma, entro i cui confini territoriali sembra incunarsi anche visivamente²¹. Soprattutto evidenti le differenze tra i paesi della pianura, asserviti al latifondo del grande possesso baronale e caratterizzati dalla coltura estensiva, e quelli «dei colli» dove fin dai primi del Seicento si è venuta sviluppando una piccola e piccolissima proprietà contadina grazie a quei contratti di enfiteusi concessi dai feudatari che, per la loro natura di accordo «perpetuo» e «miglioratorio», hanno incentivato l'impianto

21 Utili indicazioni sulle comunicazioni e i trasporti ci vengono dalle guide di viaggio, sempre più numerose al trascorrere dell'Ottocento. Per notazioni dettagliate all'Unità, ad esempio, Du Pays Augustin Joseph (1870), *Rome et ses environs*, Paris, Hachette e Hare Augustus J.C. (1875), *Days near Rome*, London.

di colture intensive specializzate a lungo termine²².

Come è stato notato da Alberto Caracciolo, però, se Roma ha da sempre intrattenuto rapporti più forti con realtà lontane e cosmopolite che con la sua stessa regione, sicuramente specifica e a parte resta la relazione con questa prima cerchia di «dintorni» (Caracciolo, 1991, pp. 5-39). Qui la sua presenza, anche se con pesi e ritmi diversificati, è di fatto ovunque: nei palazzi e castelli della nobiltà romana proprietaria, insieme alla Chiesa, di tutta la terra, che dominano i paesi, sbarrati per anni o al contrario teatro periodicamente di frequentazioni cittadine, ma comunque referente per possibili intercessioni e occasioni di lavoro; nelle emergenze architettoniche, quando non interi impianti urbani, realizzati tra il Cinque e Seicento dagli stessi grandi artefici che stanno dando forma alla città barocca; nei flussi commerciali dei prodotti da sempre richiesti dalla «Dominante», come Roma non a caso viene definita nell'amministrazione pontificia (dalla legna e i tanti materiali da costruzione forniti in abbondanza da una struttura del suolo, come abbiamo visto, di origine prevalentemente vulcanica, alla carne e la produzione casearia, specialmente dall'allevamento ovino, al frumento, l'olio, il vino, gli ortaggi, in quantitativi insufficienti al consumo cittadino ma comunque in parte drenati da questa prima fascia, fino alla «neve», raccolta e conservata in pozzi sui rilievi più prossimi e da qui trasportata di corsa, a dorso di mulo, lungo appositi itinerari oggetto di particolare manutenzione) (Fritz, 1980, pp. 223-253; Scotoni, 1972, pp. 60-70); nell'ininterrotto passaggio di viaggiatori, artisti, uomini di cultura e pellegrini diretti verso la «città santa», che si fa consuetudine con forestieri e personalità di ogni genere o, addirittura, come nel caso di Castelgandolfo, dal XVII secolo residenza di campagna dei pontefici, con la stessa corte papale.

22 Raggiungendo punte di «alta coltura» diffusa, come nel caso degli oliveti tiburtini e dei vigneti dei Castelli romani: *Atti della Giunta per la Inchiesta agraria e sulle condizioni della classe agricola*, vol. XI, *Relazione del commissario marchese Francesco Nobili Vitelleschi sulla quinta circoscrizione*, tomo I, *Province di Roma e Grosseto*, Roma 1883 [Inchiesta Jacini]. Si veda anche: de Tournon Camille (1831), *Études statistiques sur Rome et la partie occidentale des États romains*, Paris, Didot.

E allora, ecco un primo elemento su cui è utile soffermarsi: se Roma come è stato ormai evidenziato, non arriva poi così immobile alla fatidica data del 20 settembre 1870, come tante volte in passato era stata rappresentata, allo stesso modo possiamo immaginare il suo territorio di fatto attraversato da fremiti di novità già da prima. In particolare, un insieme di analisi sul decennio tra il 1860 e il 1870, quando il potere temporale del papato è ormai ristretto allo «Stato del Lazio» e la fine già nell'aria, hanno notato, «dietro la facciata delle ripulse e delle dichiarazioni ufficiali», una tacita tensione di adeguamento verso parametri e sensibilità nuove, tramite «iniziative istituzionali e culturali, finanziarie ed economiche» che vanno animando la città in un sottile processo di anticipata italianizzazione (Bartocchini e Strangio, 1997, p. 7)²³. Una tensione che in qualche modo non può non riverberare anche all'intorno.

In tal senso due monografie, più specificatamente mirate al tessuto sociale del territorio romano, hanno contribuito (in anni passati ma con uno strumentario metodologico tuttora di grande attualità) a mettere in evidenza come, nonostante arretratezze e opposizioni, proprio grazie a quegli elementi di ponte tra campagna e città, e a singole figure a fare da mediatori, anche in queste piccole comunità – per usare una bella immagine di Andreina De Clementi – sembra arrivare «l'onda lunga della modernizzazione», propagata, lungo la prima metà dell'Ottocento, a partire dalle più forti realtà del mondo occidentale in trasformazione.

Un'eco che si diffonde nelle strade circola per caffè e osterie, rilanciata, dunque, in modi frammentati e spesso casuali, attraverso il lento movimento di uomini e cose (ancora una volta i viaggiatori, e poi vetturini, carrettieri, barcaioli, mercanti di campagna e quanti, per lavoro, parentela o piacere, anche solo una volta nella vita, si trovano a fare la spola tra la città e i centri all'intorno) e finisce col coagularsi grazie a specifici momenti emergenti. Primo tra

23 Si veda anche Fondazione Lelio e Lisli Basso, *Subalterni in tempo di modernizzazione. Nove studi sulla società romana nell'Ottocento* (1985), Annali, vol. VII, Milano, Franco Angeli. Per una lettura di lungo periodo sulla città, aggiornata sull'articolarsi degli studi: Formica Marina (2019), *Roma, Romae, Una capitale in Età moderna*, Roma-Bari, Laterza.

tutti il biennio rivoluzionario 1848-1849, quando uomini, idee, programmi filtrati da Roma arrivano a scuotere anche questi paesi e per la Repubblica romana vengono innalzati alberi della libertà, intonate canzoni rivoluzionarie e allestite feste popolari, mentre cominciano a prendere forma tentativi di rinnovamento rispetto alle *élites* tradizionalmente consolidate che, pur se subito riassorbiti dal precipitare degli eventi (nel 1850 il popolo di Genzano correrà incontro a Pio IX, di ritorno dall'esilio di Gaeta, finalmente «a casa», acclamandolo), non possono che lasciare dei segni nell'assetto complessivo delle società locali (De Clementi, 1989; Rizzi, 1988).

Una realtà, in definitiva, quella del territorio romano, piena di contraddizioni e difformità, un vero e proprio ritorno al passato per chi provenga, intorno alla metà dell'Ottocento, da una delle principali città europee o americane, dove è ormai in fase di decollo (o si è addirittura avviato da tempo, come nel caso di Londra) quel processo di progressiva dilatazione del centro sul territorio circostante che caratterizza l'urbanizzazione degli ultimi due secoli²⁴, ma pure non così «antica». Da un lato molecolarizzata in tante specificità locali, dall'altra comunque da tempo fortemente condizionata dalla vicinanza con Roma. È in questo quadro che arriviamo al 1870 e all'entrata di Roma nelle nuove coordinate dell'Italia unita, come capitale²⁵.

La prima ripercussione, immediatamente rilevabile, rispetto all'assetto del territorio è la modifica nei suoi confini amministrativi (che poi cambieranno ulteriormente), e più complessivamente nei pesi relativi delle diverse realtà. Come già era avvenuto per il pro-

24 In visita al lago di Nemi, nota stupito lo scrittore e paesaggista inglese Lear, nel 1841: «C'è una calma e una solitudine sulle sue rive, viste al tramonto dai pergolati del piccolo paese, tale che è rara da trovare a così poca distanza da una metropoli» (Lear Edward, 1841, *Views in Rome and its Environs, Drawn from Nature and on Stone*, s.l., tav. 10); mentre botanici ed entomologi d'oltre oceano passeggiano entusiasti nell'Agro, rapiti dal suo aspetto selvaggio (Centro di studi americani, Pinto Surdi Alessandra (a cura di) (1999), *Scrittori americani nella Campagna Romana. L'Ottocento*, Roma, Palombi Editori).

25 Temi e momenti di questo passaggio in Vidotto Vittorio (2020), *20 settembre 1870*, Roma-Bari, Laterza.

cesso di unificazione del resto d'Italia, la ridefinizione delle aree di riferimento istituzionali e delle funzioni riconosciute all'interno del nuovo contesto può cambiare profondamente la vita delle società locali. Ridisegna, come acutamente notato a suo tempo da Lucio Gambi, le «gerarchie urbane» regionali (Gambi, 1974).

Due esempi saltano agli occhi nel nostro caso. Da un lato la città di Velletri che da capoluogo di Legazione pontificia retrocede a capoluogo di Circondario all'interno della nuova Provincia di Roma, e poi, da metà anni Venti del Novecento, a semplice Comune del suo versante meridionale. Dall'altro Civitavecchia, che da principale porto dello Stato pontificio sul Tirreno, essenziale approdo fino a Ottocento inoltrato per i viaggi verso Roma (con cui, già dal 1859, è inoltre collegata tramite linea ferroviaria), è accantonata nella ristrutturazione complessiva dei porti italiani dello Stato liberale, scarsamente dotata di attrezzature e relegata a un ruolo minore. Fino agli anni del secondo dopoguerra quando piuttosto decollerà in funzione del turismo grazie ai traghetti per le isole (Mioni, 1986, pp. 108-135).

Nell'insieme però, nei primi dieci anni di Roma Capitale, tutto appare un po' fermo, come sospeso in un reciproco stare a guardare tra vecchi e nuovi attori.

Tanto più rispetto all'area circostante la città, per riuscire a cogliere con più evidenza la trasformazione comunque avviata dalla profonda cesura istituzionale dobbiamo attendere gli anni Ottanta. E proveremo a farlo – sia pure solo attraverso alcuni snodi significativi – avvalendoci soprattutto di un osservatorio privilegiato come quello della Prefettura e degli organi della Provincia, che della società civile e della forma del territorio raccontano in diretta cambiamenti e resistenze²⁶.

26 Ho avuto modo, nello specifico, di effettuare lo spoglio completo degli Atti del Consiglio provinciale e dei Verbali della Deputazione per gli anni tra il 1880 e il 1890 grazie a un lavoro monografico su Luigi Gravina, prefetto di Roma lungo l'intero decennio. Si veda: Piccioni Lidia (1998), *Il decennio di Luigi Gravina (1880-1890). Alla ricerca di improbabili equilibri: la città, il territorio*, in De Nicolò Marco (a cura di), *La Prefettura di Roma (1871-1946)*, Bologna, Il Mulino, pp. 265-311.

Cambiamenti

Per quanto attiene ai *cambiamenti* si può rilevare un leggero miglioramento nelle vie di comunicazione, vero e proprio punto dolente dell'area, dove, se tradizionalmente «tutte le strade portavano a Roma», a mancare ampiamente, come si è visto, erano i raccordi trasversali e i gangli intermedi. Un vero e proprio scatto in avanti è infatti vissuto dal comune di Tivoli con l'installazione nel 1879 della prima tramvia extra urbana, a vapore, lungo la via Tiburtina, e l'apertura nel 1887 di una propria stazione ferroviaria sulla linea Roma-Sulmona-Pescara. Con conseguente abbassamento dei tempi di percorrenza dalla capitale verso la cittadina (arrivata al censimento del 1881 a quasi 10.000 abitanti) e, quindi, incremento da un lato del flusso di visitatori, dall'altro della sua funzione storica di raccordo con la città per uomini e merci provenienti dall'alta Valle dell'Aniene. A cavallo tra gli anni Ottanta e Novanta qui trova posto, inoltre, grazie allo sfruttamento del salto d'acqua del fiume Aniene stesso, incamminato verso la confluenza nel Tevere, una centrale idroelettrica destinata a fornire la prima illuminazione elettrica della capitale, mentre alla produzione agricola e a quella estrattiva (famoso il suo travertino) si aggiunge per Tivoli la funzione di centro industriale, l'unico di un certo spessore, per il momento, nel panorama romano (Ellena, 1883; Maic, 1903)²⁷.

Contemporaneamente va prendendo forza, verso Nord, il polo Monterotondo-Metana a partire dall'apertura, nel 1865, dell'omonima stazione sulla linea per Orte, ora fondamentale raccordo per Firenze, con valori della popolazione presente quasi raddoppiati nel primo trentennio postunitario²⁸.

27 Si veda inoltre, Pescosolido Guido (1988), *Lo sviluppo industriale di Roma e del Lazio dal 1870 alla Seconda guerra mondiale nella riflessione storiografica*, in Avagliano Lucio (a cura di), *L'Italia industriale nelle sue regioni*, Napoli, Esi, pp. 183-197.

28 La popolazione presente nei due Comuni (affiancati, a circa 20 km da Roma) passa, tra il 1871 e il 1901, rispettivamente: per Monterotondo da 3.730 unità a 5.435; per Mentana da 1.285 a 2.401 (*Popolazione residente e presente dei comuni. Censimenti dal 1861 al 1981*, Roma, Istat, 1985, *ad vocem*).

A fine secolo comincia ad avviarsi, in altre parole, un processo di attenuamento nelle differenze di collegamento per le diverse parti dell'area, anche se lento e sempre segnato da evidenti disomogeneità. Intanto, nel 1884, la bonifica idraulica del comprensorio di Ostia (fino a quel momento sparuto villaggio malarico di un centinaio di abitanti, visitato unicamente da ardimentosi studiosi stranieri interessati alle osservazioni archeologiche e collegato solo saltuariamente alla città, da cui pure dista meno di una trentina di chilometri) viene affidata in subappalto, su diretto interessamento del governo Depretis, a una cooperativa di braccianti romagnoli specializzati, gli unici in grado di affrontarne la problematica grazie all'esperienza maturata nel Delta padano. La colonia ravennate, portata sostanzialmente a buon fine l'impresa nel giro di un decennio, otterrà poi la concessione e messa a coltura dei terreni stessi che resteranno proprietà della cooperativa sino agli anni Cinquanta del Novecento²⁹. Ma nel complesso del litorale bisognerà aspettare la metà degli anni Venti per vedere dei risultati definitivi³⁰. Al tempo stesso si assiste, almeno sulla carta, da parte dell'amministrazione pubblica, a quello sforzo di adeguamento a livelli standardizzati di civilizzazione già introdotto dalla legislazione unitaria per tutto il territorio nazionale. Con riferimento, in modo mirato, all'ambito dell'igiene pubblica e della sanità, più in generale dei servizi. E, dunque: continue sollecitazioni ai Comuni (che spesso rispondono prendendo tempo) per il recepimento dei nuovi regolamenti edilizi, per la costruzione di un mattatoio, di un lavatoio pubblico, di un cimitero fuori del centro abitato. Di una più adeguata rete idrica, della dotazione di un medico condotto, una levatrice, un veterinario.

29 Per una storia della colonia ravennate, ricca di documentazione e rimandi alla memoria nel presente, Lattanzi Giuseppe, Lattanzi Vito, Isaja Paolo (2008), *Pane e lavoro. Storia di una colonia cooperativa: i braccianti romagnoli e la bonifica di Ostia*, Ravenna, Longo Editore.

30 L'ultimo «stagno» bonificato e posto a coltura sul litorale romano sarà quello di Maccarese, nel 1925. Colafranceschi Simone (2015), *Maccarese, Storia sociale di un'impresa agricola dell'Agro Romano 1870-1998*, Bologna, Il Mulino.

Entriamo qui nella tematica, straordinariamente ricca di suggestioni per la ricerca, relativa all'equilibrio tra «spese obbligatorie» e «spese facoltative» di competenza dei Municipi, costante motivo di contenzioso, queste ultime, sia con l'Amministrazione centrale sia all'interno delle stesse comunità, su cui il prefetto è chiamato a vigilare, lasciandocene ampia documentazione, e la storiografia si è molto e proficuamente esercitata³¹.

Una tematica che, per quanto riguarda la nostra area, ci racconta per gli anni Ottanta e Novanta, nelle realtà più avanzate, di una circolazione di visitatori già parte di un «turismo» in espansione ed articolazione sociale e, di conseguenza, di lotte per accaparrarsi più presenze possibili. Dove, da parte della stampa locale, si alzano inni alla «modernità», si invocano «abbellimenti» dell'assetto urbano «degni di Roma», e «lussi cittadini» da offrire ai vacanzieri domenicani per «alletterarli»³².

Rappresentativo il caso di Albano, uno dei centri principali dei Castelli romani, dove già nel 1879 sono necessari accertamenti di ordine finanziario in quanto il Municipio «per rendere la città sempre più gradita ai numerosi forestieri e nazionali che vi affluiscono tutto l'anno, ha giudicato conveniente provvedere con alquanto larghezza ai pubblici servizi e fare alcune spese che possono sotto un certo aspetto giudicarsi di lusso», ma il prefetto stesso ne giustifica le scelte e certifica che, «considerato l'utile che l'intera popolazione ritrarrà dalle spese già fatte, non sembra giusto condannare l'Am-

31 Aripista gli studi di Romanelli Raffaele, per tutti: (1988), *Il comando impossibile. Stato e società nell'Italia liberale*, Bologna, Il Mulino, e (1995), *Centralismo e autonomia*, in *Storia dello Stato italiano*, a cura dello stesso, Roma, Donzelli, e Melis Guido (1996), *Storia dell'amministrazione italiana. 1861-1993*, Bologna, Il Mulino.

32 Tra le diverse testate pubblicate localmente a fine secolo: l'«Avvenire del Lazio», dal 1875, e la «Gazzetta latina», dal 1897.

ministrazione attuale per quanto di bene ha creduto di fare»³³.

Più complessivamente possiamo dire di trovarci in presenza di un uso crescente del territorio da parte della città. Sempre nei Castelli romani le prime villette borghesi, destinate anche a soggiorno come seconda casa, vanno punteggiando il panorama, mentre addirittura entra in scena sul litorale un turismo marittimo fino a quel momento pressoché sconosciuto. Tra il 1870 e il 1900 Anzio e Nettuno, primo avamposto sul Tirreno a sud di Roma, come si è visto, oltre le nebbie malariche dell'Agro, raddoppiano nel loro insieme la popolazione presente, mentre dall'altro lato, a 40 km da Roma verso Civitavecchia, il principe Ladislao Odescalchi, proprietario dei terreni, fonda il centro balneare di Ladispoli.³⁴

Tanto che un cronista, sempre a proposito di Albano, a metà settembre 1901, noterà con disappunto come «solo da pochi giorni [...] la nostra ridente città cominci a popolarsi di distinte famiglie, di gentili signore e signorine che scacciate dal primo acquazzone vengono via dalla spiaggia per posarsi sulle seggiole dei nostri caffè»³⁵, e in effetti a cavallo del secolo i vari programmi di festeggiamenti estivi nei Castelli tenderanno a slittare in avanti come date di inizio, quasi in un ritorno a più antiche e nobili villeggiature autunnali.

Anche a livello più strettamente produttivo e commerciale, a partire dal 1870 si registra un progressivo ridimensionamento di attività

33 Archivio di Stato di Roma (ASR), *Prefettura, Gabinetto*, b. 1450, relazione della Prefettura al Ministero dell'Interno, 24 dicembre 1879. Guide e resoconti di viaggio negli ultimi due decenni del secolo parlano per i Castelli romani del dilatarsi delle presenze di un turismo sia giornaliero che di soggiorno, insieme a una risposta sempre più organizzata da parte dei paesi e di una vera e propria ridda di «feste popolari». A Genzano, dopo vent'anni di sospensione, nel 1894, viene ripresa la tradizionale «Infiorata», per la ricorrenza del Corpus Domini, mentre a fine Ottocento troviamo pubblicizzatissime le due Fiere annuali di Grottaferrata che ne caratterizzeranno la vita commerciale (sull'area e le sue dinamiche: Piccioni Lidia (1993), *I Castelli romani. Identità e rapporto con Roma dal 1870 a oggi*, Roma-Bari, Laterza).

34 Per un racconto dall'interno: Melone Corrado (2010), *Storia e storie. Ladispoli, dalla nascita al secondo dopoguerra*, Roma, CISU.

35 «Gazzetta latina», 15 settembre 1901.

proprie dell'economia pre-unitaria, a ventaglio largo, rese inadeguate dall'apertura dei mercati, per andare verso una maggiore specializzazione del territorio. Le zone già più forti, in primo luogo di nuovo quella dei Castelli, accanto al turismo individuato sempre più consapevolmente come una vocazione su cui puntare, sottolineano così la centralità della vocazione agricola rivolta al mercato romano con una estensione della vite e dell'ulivo e il rafforzamento delle attività di trasformazione e di supporto correlate (distillerie, frantoi, fabbriche di botti e di carri)³⁶.

Resistenze

In seguito alla «breccia» del 20 settembre, anche il mondo intorno a Roma, dunque, si va trasformando, ma convivono tuttora, insieme ai nuovi scenari, significativi processi di resistenza al cambiamento.

Se, con l'annessione all'Italia, nel 1873 è stata estesa anche al territorio romano la legge sulla soppressione delle corporazioni religiose e il relativo incameramento dei loro beni, da una verifica della Prefettura del 1882- 1883, come dall'inchiesta Crispi di una decina d'anni successiva, emerge infatti con chiarezza che tutto intorno alla città molte comunità religiose sono riuscite a sfuggire tra le pieghe della normativa restando, più o meno abusivamente, nei loro vecchi edifici e anzi se ne sono costituite di nuove, in alcuni

36 Ricca di riscontri in tal senso la consultazione della «Guida Monaci», annuario, dal 1889 sottotitolata *Guida commerciale di Roma e Provincia*. A venire meno, invece, sono le manifatture di lavorazione della canapa e del lino, di una certa importanza nel corso del Settecento, e la pratica della bachicoltura, fino agli opifici per la lavorazione dei metalli e alla cartiera (segnalata fin dal XVII secolo) che avevano fatto di Grottaferrata un piccolo nucleo industriale.

casi dirette emanazioni delle Case generalizie romane³⁷. Al tempo stesso – nonostante il forte impegno fin dai primi anni per l'impianto di una istruzione elementare laica sul territorio e la sostituzione del personale ecclesiastico – ancora intorno al 1890 la realtà del Circondario di Roma a riguardo è descritta come meno sviluppata e strutturata di quanto si potesse sperare, a causa della scarsa propensione da parte dei Comuni a farsi carico di un servizio così importante quanto gravoso per le loro finanze. Ed è anche grazie a queste difficoltà, come evidenziato dagli ispettori scolastici, che si va verificando un progressivo riprendere terreno dell'«influenza clericale»³⁸. Da notare in tal senso la veloce ricostituzione della fitta rete di istituti privati di istruzione e di convitti, gestiti da religiosi, ai diversi livelli degli studi, che già copriva l'area romana e che ora rivive, incrementata, spesso grazie a figure nobiliari di sostegno (tra cui alcune realtà molto rinomate anche fuori dall'ambito locale come il «Nobile collegio Mondragone», tra Frascati e Monte Porzio, aperto nel 1865 dai padri Gesuiti in una villa del principe Borghese e poi attivo fino al secondo dopoguerra, o il collegio convitto salesiano «Villa Sora», attivo dal 1900 a Frascati, in un palazzo del XVI secolo già appartenuto ai Boncompagni)³⁹.

37 ASR, *Questura*, b. 25, carteggio con la Prefettura del luglio 1882 e dicembre 1883; Archivio Centrale dello Stato (ACS), *Crispi, Roma*, fasc. 640, dicembre 1895.

38 Nonostante i successivi prefetti della città tengano a sottolineare nei loro rendiconti gli sforzi dell'Amministrazione provinciale in materia, dopo i primi vent'anni le ispezioni ministeriali denunciano ancora per le scuole elementari del Circondario di Roma locali inadeguati e un basso livello di preparazione del personale insegnante a cui si accompagna un alto tasso di evasione dell'obbligo scolastico, sempre dovuto alla poca attenzione degli amministratori locali ma, soprattutto alle «miserie» condizioni delle popolazioni rurali che spingono molte famiglie ad avvalersi del lavoro dei bambini (si veda rispettivamente: *Relazione pel primo quinquennio amministrativo della Provincia di Roma. Al Consiglio provinciale, il prefetto Gadda*, Roma 1876; *Relazione del Prefetto Marchese Gravina al Consiglio provinciale di Roma nella inaugurazione della sessione ordinaria, 2 dicembre 1889*, Roma 1890; ACS, *Ministero della Pubblica istruzione, Divisione scuole primarie e normali*, b. 371, relazione dell'ispettore scolastico del Circondario di Roma al provveditore agli studi di Roma, per l'anno scolastico 1888-89, e b. 532, relazione per l'anno scolastico 1892-93).

39 Per una riflessione di approfondimento, Piccioni Lidia (1994), *L'istruzione tra pubblico e privato*, in Cordova Ferdinando (a cura di), *La provincia dimenticata. I Castelli romani nell'Italia liberale*, Roma, Bulzoni, pp. 109-161.

Le grandi famiglie nobiliari romane resteranno comunque importanti, nelle dinamiche interne alle società locali dei diversi paesi, fino a Novecento inoltrato, perpetuando antichi rapporti paternalistici, tanto che rispetto all'insieme di questi elementi sembra di poter cogliere dopo il 1870, riprendendo un'intuizione di Fiorella Bartocchini (1985), una società romana dalle radici antiche «dilatata», e come ricostituita, all'intorno⁴⁰. D'altra parte, tornando alla documentazione di Provincia e Prefettura, la sensazione è che la capitale risucchi inesorabilmente su di sé l'attenzione delle Istituzioni deputate, rendendole quasi rassegnate a un atteggiamento di abbandono nei confronti del territorio. Particolarmente difficili risultano gli anni Ottanta, travolti dalla «febbre edilizia» che pervade la capitale dopo le leggi speciali del 1881 e 1883. Anche se gli Atti del Consiglio provinciale in questo decennio sono formalmente attraversati, infatti, da continue proposte e discussioni circa la realizzazione e manutenzione di nuovi tratti stradali e ferroviari, nei fatti, come vi si legge nel dicembre 1885, le strade intorno a Roma sono «sconvolte e devastate dal transito continuo d'innumerabili veicoli di ogni maniera, specialmente dai carri destinati al trasporto di calce, pozzolana ed altro materiale da costruzione, che si introducono a migliaia tutto il giorno nella capitale», mentre nel maggio 1886 non si può che prendere atto di un presente schiacciato «dalle ragioni dell'Edilizia [che] incombono come una forza maggiore contro cui è vano muovere lamenti» e ancora, a fine 1887, davanti all'evidente impossibilità di far fronte ai previsti progetti di risanamento delle strade, sempre in Consiglio si finirà tristemente per concludere che «i bisogni del giorno assorbono i desideri dell'avvenire»⁴¹.

40 Per studi sulle famiglie nobiliari in relazione alla gestione del territorio: Girelli Angela Maria (1983), *Le terre dei Chigi ad Ariccia (sec. XIX)*, Milano, Giuffrè; Nenci Giacomina (2004), *Aristocrazia romana tra '800 e '900: i Rospigliosi*, in «Proposte e ricerche» Quaderni, Ancona; Pescosolido Guido (1979), *Terra e nobiltà: i Borghese. Secoli XVIII-XIX*, Roma, Jouvence.

41 «Atti del Consiglio provinciale di Roma», rispettivamente: 1885-86, Allegato 2, p. 272; 3 maggio 1886; 1887-88, Allegato 2, p. 295.

Ad aleggiare su tutto, fin da questi primi anni, è la logorante diatriba, poi mai del tutto risolta a proposito di Roma Capitale, su «chi paga, per cosa e in che misura», con istituzioni centrali e periferiche, e quest'ultime tra loro, a rilanciarsi reciprocamente oneri e competenze.

Forte valore simbolico, rispetto a una percezione d'abbandono nei confronti del territorio circostante, assume la messa in discussione, da parte del nuovo Stato liberale, dell'accoglienza gratuita dei malati esterni alla città nelle strutture ospedaliere romane (dove pure erano tradizionalmente trasportati d'urgenza quanti, anche se forestieri, cadevano ammalati in Agro). Una consuetudine carica di implicazioni psicologiche rispetto a una relazione quasi «materna» con la «città del Papa», che i comuni del Lazio lotteranno strenuamente per conservare fino all'abrogazione definitiva avvenuta a cavallo del Novecento (Piccialuti, 1991, pp. 367-442.). E nel labirinto delle vertenze economiche tra amministrazioni connesse alla spedalità di questo fine secolo, strettamente intrecciate a quelle relative alla beneficenza e assistenza, voci impegnative nei bilanci della Provincia diventano l'assistenza ai «dementi poveri» e il mantenimento degli «esposti», cioè dei bambini abbandonati. Entrambe segnalate in «spaventosa» crescita, segno inequivocabile di una società locale attraversata da tensioni di cambiamento rispetto alle precedenti configurazioni comunitarie, ma senza strumenti adeguati a farvi fronte⁴².

Andando verso un giudizio di sintesi sembra di poter dire, dunque, che nei primi decenni successivi al 1870 il territorio circostante la capitale resta in parte preda di antichi problemi ed elementi di arretratezza e anzi, per certi versi, ne rafforza alcuni nella sostanziale vischiosità delle

42 Un aspetto che, non a caso, trova un momento di particolare sottolineatura nel 1887, primo anno pieno della «crisi» seguita alla «febbre edilizia», continuando poi ad aumentare insieme alle spese della «beneficenza» nel suo complesso. Si veda Atti del Consiglio provinciale di Roma, *Bilanci preventivi e Relazioni della Commissione sindacatoria sugli stessi*, in particolare 1885-1886 e seguenti. Su questi temi: Forgacs David (2015), *Margini d'Italia. L'esclusione sociale dall'Unità a oggi*, Roma-Bari, Laterza.

sue dinamiche. Per altri versi è attraversato da processi di modernizzazione che tendono a smussare le differenze più evidenti tra le diverse aree e fanno correre in avanti i poli già più forti. Ma ancora, si direbbe, in modo frenato da questioni a lungo trascinate.

Dopo

Nel complesso però, senza ombra di dubbio, il secolo si chiude con una notevole dinamicizzazione delle società locali stesse. Se torniamo a ripercorrere le pagine della «Guida Monaci», il prezioso annuario di «Roma e Provincia» di cui tante ricerche ormai si sono avvalse, a balzare agli occhi nello spoglio della parte dedicata ai singoli Comuni è un moltiplicarsi di associazioni e iniziative sia laiche sia del mondo cattolico, sia ricreative sia politiche (Guida Monaci, dal 1889). Naturalmente con spessori diversi a seconda delle singole realtà, però in modo sostanzialmente diffuso.

Evidente nei Castelli romani, sempre all'avanguardia, la presenza di un nascente movimento contadino. A Genzano prende vita infatti, nel 1897, la prima Lega di resistenza contadina del Lazio, in stretto rapporto di scambio con la realtà organizzativa della capitale dove, nel 1892, era nata la Camera del Lavoro (Agostino, Brezzi, Casula, Crocella, Parisella, Pepe, Russi e Sircana, 1976; Mancini, 2006; Nenci, 1991; Petrucciani, 2016). Mentre a un solo anno di distanza, nel 1893, sarebbe nata la Camera del Lavoro di Civitavecchia, a sua volta diretta filiazione di quella romana (Sircana, 1985).

Intanto al 1901 Roma ha quasi raggiunto il mezzo milione di abitanti e i centri circostanti si avviano a ricoprire anche un ruolo di primo filtro di avvicinamento verso l'inurbamento per crescenti flussi migratori. Gli antichi movimenti stagionali dalle aree più povere dell'Italia centrale verso i

lavori dell'Agro e verso le attività agricole specializzate di alcuni dei paesi dei colli (soprattutto vite e olivo), ora vanno trasformandosi in trasferimenti permanenti e comunque, nell'insieme delle cose, i numeri della popolazione presente ai censimenti in questa prima fascia di territorio supereranno con continuità quelli della popolazione residente (importante segnale, demograficamente parlando, della vitalità di un Comune)⁴³.

Ma il punto a cui si è costretti a tornare sempre nel parlare di Roma Capitale, e su cui si è ampiamente soffermata la storiografia relativa, è che già in questi primi anni si consuma la mancata elaborazione di un «progetto» per Roma, in quanto città e in quanto capitale.⁴⁴ Pur dopo molto e vivace dibattito si rinuncia nei fatti a metterne a fuoco le nuove funzioni, a fare scelte strutturali e di lungo respiro sia da parte del centro, e quindi del Paese, che della società e dell'amministrazione della città stessa.

E mancando un progetto per Roma manca, di conseguenza, un progetto per il suo territorio.

L'assenza di proposte organiche porta con sé cambiamenti nei fatti, grazie all'effetto di vicinanza con un grande centro urbano, per giunta con le caratteristiche attrattive di Roma, ma senza una direzione precisa e in ogni caso, come sempre, in modo fortemente disomogeneo. Una trasformazione in assenza di coordinamento che spinge piuttosto i

43 Oltre a *Popolazione residente e presente dei comuni* (1985); Seronde Babonaux Anne-Marie (1983), *Roma. Dalla città alla metropoli*, Roma, Editori Riuniti; Sonnino Eugenio, Parmeggiani Antonio (2002), *Il Lazio tra XVII e inizi XX secolo: strutture territoriali e dinamiche demografiche*, in Del Panta Lorenzo, Pozzi Lucia, Rettaroli Rosella, Sonnino Eugenio (a cura di), *Dinamiche di popolazione, mobilità e territorio in Italia. Secoli XVII-XX*, Udine, Forum, pp. 131-180. Si veda anche: Morelli Roberta, Sonnino Eugenio, Travaglini Carlo M. (a cura di) (2002), *I territori di Roma. Storie, popolazioni, geografie*, Roma, Università degli studi di Roma La Sapienza-Tor Vergata-Roma Tre.

44 Su Roma postunitaria, sempre validi per ripercorrere un dibattito storiografico: Bartocchini Fiorella (1985), *Roma nell'Ottocento*, Bologna, Cappelli; Caracciolo Alberto (1999, I ed. 1956), *Roma Capitale*, Roma, Editori Riuniti; Insolera Italo (2011, I ed. 1962), *Roma moderna*, Torino, Einaudi; Vidotto Vittorio (2001), *Roma contemporanea*, Roma-Bari, Laterza; Sanfilippo Mario (1993), *Le tre città di Roma. Lo sviluppo urbano dalle origini a oggi*, Roma-Bari, Laterza. Per una recente riflessione di sintesi: Gentiloni Silveri Umberto (2021), *Roma tra identità e missioni. La difficile ricerca di una capitale*, in Formica Marina (a cura di), *La città laica, la città religiosa (1870-1915)*, Roma, Viella.

singoli centri a svilupparsi secondo logiche interne, tutte centrate sulle proprie esigenze, spesso squassati da beghe tra piccole élites locali, e in contrasto tra loro nella gestione del territorio e delle sue risorse⁴⁵.

Già all'indomani del 1870, in particolare nell'ultimo ventennio del XIX secolo, per i «dintorni» della neo-Capitale si avvia insomma, e poi specifica e rinforza, quel meccanismo di relazione-autonomia (quasi casuale, certo non consapevolmente governato) poi ancora ben riconoscibile fino a Novecento inoltrato, e che sembra ancora una volta configurare nel rapporto tra Roma e il territorio circostante una storia a sé, del tutto atipica rispetto alle modalità di crescita delle grandi città occidentali in età contemporanea⁴⁶.

Riferimenti bibliografici

Agostino Francesco, Camillo Brezzi, Carlo Casula, Carlo Crocella, Antonio Parisella, Adolfo Pepe, Luciano Russi, Giuseppe Sircana (a cura di) (1976), *Movimento operaio e organizzazione sindacale a Roma (1860-1960), Documenti per la storia della Camera del Lavoro*, Roma, ESI.

Bartoccini Fiorella (1985), *Roma nell'Ottocento*, Bologna, Cappelli.

Bartoccini Fiorella, Donatella Strangio (a cura di) (1997), *Lo Stato del Lazio 1860-1870*, Roma, Istituto Nazionale di Studi Romani.

Bortolotti Lando (1988), *Roma fuori le mura. L'Agro romano da palude a metropoli*, Roma-Bari, Laterza.

Caracciolo Alberto (1991), *La regione storica e reale*, in *Storia d'Italia, Le regioni dall'Unità ad oggi, Il Lazio*, Torino, Einaudi.

De Clementi Andreina (1989), *Vivere nel latifondo. Le comunità della campagna laziale tra*

45 Si veda, per ricerche in tal senso, Cordova Ferdinando (a cura di) (1994), *La provincia dimenticata*, Roma, Bulzoni., in particolare nei saggi di Salvatori Paola e Novelli Claudio.

46 Per uno sviluppo di questa chiave di lettura: Piccioni Lidia (2012), *Città e dintorni. Trasformazioni e identità in età contemporanea: Roma a confronto*, Milano, FrancoAngeli.

- '700 e '800, Milano, Franco Angeli, II parte.
- Ellena Vittorio (1883), *Le industrie della provincia di Roma*, in «Annali di statistica», 2, pp. 89-129.
- Friz Giuliano (1980), *Consumi, tenore di vita e prezzi a Roma dal 1700 al 1900*, Roma, Edindustria.
- Gambi Lucio (1974), *Il reticolo urbano in Italia nei primi vent'anni dopo l'Unificazione*, in «Quaderni storici», 27, pp. 735-760.
- Guida Monaci (dal 1889), *Guida Commerciale di Roma e Provincia*, Roma.
- Mancini Ugo (2006), *La lotta politica nei Castelli romani tra Ottocento e Novecento*, in «Giornale di Storia Contemporanea», 1, pp. 31-56;
- Ministero di Agricoltura, industria e commercio (Maic) (1903), *Notizie sulle condizioni industriali della provincia di Roma, ivi*, vol. 103, *Statistica industriale*, fasc. LXV monografico.
- Mioni Alberto (1986), *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Venezia, Marsilio.
- Nenci Giacomina (1991), *Realtà contadine, movimenti contadini*, in Caracciolo Alberto (a cura di), pp. 169-251;
- Petrucciani Tommaso (2016), *La rivoluzione entra a suon di banda. La scoperta della politica in alcune comunità laziali nell'Italia liberale (Castelli romani 1870-1913)*, PM Edizioni, Velletri 2016.
- Piccialuti Caprioli Maura, *Amministrazione pubblica e istituzioni assistenziali dal 1871 al 1911*, in Caracciolo Alberto (a cura di), pp. 367-442.
- Piccioni Lidia (2002), *Roma e il suo territorio*, in *Roma Capitale*, a cura di Vidotto Vittorio, Roma-Bari, Laterza.
- Piccioni Lidia (2003), *I «confini» di Roma contemporanea*, in «Storia Urbana», 102, pp. 95-111.
- Regione Lazio, Assessorato alla cultura (1996), *Atlante storico-politico del Lazio*, Roma-Bari, Laterza.
- Rizzi Franco (1988), *La coccarda e le campane. Comunità rurali e Repubblica Romana nel Lazio (1848-1849)*, Milano, Franco Angeli.
- Scotoni Lando (1972), *Raccolta e commercio della neve nel circondario delle 60 miglia (Lazio)*, in «Rivista geografica italiana», 1, pp. 60-70.
- Sircana Giuseppe (a cura di) (1985), *Il porto e le lotte, Movimento operaio e organizzazione sindacale a Civitavecchia dalle origini agli anni Cinquanta*, Roma, Alfamedia.

Paolo Sellari

L'evoluzione infrastrutturale di Roma Capitale.
Il caso delle ferrovie

Lo sviluppo ferroviario nel periodo preunitario

Lo sviluppo ferroviario è uno dei processi che maggiormente ha caratterizzato l'unificazione del Regno d'Italia, con un impatto significativo dal punto di vista economico, politico e sociale. In epoca preunitaria, il *patchwork* disegnato dai vari tronchi di cui le diverse entità statuali della penisola si erano dotate, grazie soprattutto all'intervento di capitali stranieri, denotava una frammentazione che di fatto rendeva impossibile l'idea di una rete nazionale. La suddivisione in sette Stati preunitari e l'orografia della penisola avevano costituito i principali ostacoli alla costruzione di un'adeguata e razionale rete ferroviaria al pari dei grandi Paesi europei.

Pur non essendo obiettivo di questo lavoro ripercorrere la storia ferroviaria italiana, ci sembra utile rimarcare alcuni passaggi storici fondamentali per la comprensione del ruolo che Roma, prima e dopo il 1870, ebbe nel contesto ferroviario nazionale. Il Piemonte può considerarsi capofila dell'idea di Rete ferroviaria nazionale grazie agli interventi dei suoi maggiori esponenti politici e della cultura, come Cavour, Cesare Balbo, il Conte Pettiti. Cavour, nel suo celebre articolo *Des chemins de fer en Italie*, apparso sulla «Revue Nouvelle» il 1° maggio 1846, propose per primo l'idea che indicava intorno a due assi, uno trasversale-Padano, l'altro longitudinale-peninsulaire, le linee di sviluppo ferroviario della futura Italia unificata.

Se dal Piemonte giunsero le linee «teoriche», dal Regno di Napoli giunse la prima realizzazione concreta: fu la Napoli-Portici, il 3 ottobre 1839 a veder transitare sul suolo italico la prima locomotiva, progettata da Armando Giuseppe Bayard de la Vingtrie, su un tratto di ferrovia di 7,2 km a doppio binario che avrebbe, in seguito, collegato la capitale del Regno a Salerno. Il successo dell'opera convinse Re Ferdinando II a investire nella realizzazione della linea verso nord che metteva in comunicazione Napoli con la Reggia borbonica di Caserta: linea poi prolungata nel 1844 per ragioni militari fino a Capua, importante piazzaforte difensiva. Se



Rete ferroviaria italiana il giorno dell'Unità d'Italia (17 marzo 1861)

Rete ferroviaria del Regno d'Italia nel 1870

Figura 1. La rete ferroviaria italiana prima e dopo l'Unità. Fonte: wikipedia.it., voce: Storia delle ferrovie d'Italia

Anno	Regno Unito	Francia	Germania	Italia	Spagna	Belgio
1830	157	31	-	-	-	-
1840	2.390	410	469	20	-	334
1850	9.797	2.915	5.856	620	28	854
1860	14.603	9.167	11.089	2.404	1.887	1.729
1870	21.558	15.544	18.876	6.429	5.454	2.897
1880	25.060	23.089	33.838	9.290	7.491	4.112
1890	27.827	33.280	42.869	13.629	10.163	4.526
1900	30.079	38.109	51.678	16.429	13.205	4.562

Tabella 8. Evoluzione dello sviluppo ferroviario italiano nel XIX secolo. Fonte: Maggi, 2003.

è vero che la Napoli-Portici, dirigendosi verso Salerno, aveva indicato uno sviluppo delle strade ferrate verso meridione, con la realizzazione della Napoli-Caserta-Capua si delineava una direttrice che raggiungeva i confini settentrionali del Regno imprimendo uno sviluppo nord-sud che non sarà privo di conseguenze per la successiva storia delle ferrovie italiane centro meridionali; La seconda tratta ferroviaria a essere inaugurata in Italia fu la Milano-Monza nel 1840. Ma il problema del Lombardo-Veneto riguardava la ferrovia Milano-Venezia, che tra le difficoltà legate ai conflitti bellici risorgimentali, vide il completamento nel 1874, dopo essere stata iniziata addirittura 33 anni prima.

La rete piemontese fu quella che, in epoca preunitaria, registrò il maggior sviluppo giungendo alla lunghezza di 850 km, grazie anche alla maggior capacità attrattiva di capitali stranieri e al positivo ciclo espansivo dell'economia, durato dal 1846 al 1873. In Toscana la Pisa-Livorno venne aperta nel 1844, mentre l'intera tratta tra Firenze e Livorno nel 1848. I tre casi appena citati rappresentano i tre soggetti politici ad aver il maggior numero di chilometri di ferrovie al momento dell'Unità del 1861. Piemonte 850, Lombardo-Veneto 607, Granducato di Toscana 323. Nettamente distaccati lo Stato Pontificio (132), Il Regno delle Due Sicilie (128), il Ducato di Parma (99), il Ducato di Modena (50).

Osservando la carta ferroviaria del 1861 (fig. 1) il limite «politico» all'integrazione è del tutto evidente: le ferrovie lombarde erano allacciate con quelle piemontesi soltanto al ponte del Ticino nei pressi di Magenta, ma non vi erano contatti con l'Emilia. Da Torino si arrivava a Venezia e a Bologna, ma non a Firenze. Quest'ultima era collegata con Pisa, ma non con Roma o Bologna, mentre Roma sarà collegata a Napoli solo nel 1862. Il Sud, in generale, era fortemente penalizzato da un'insufficiente infrastrutturazione ferroviaria, che sarà una costante per tutta la storia del meridione: l'Italia ferroviaria del 1861 finiva di fatto a Napoli⁴⁷.

⁴⁷ Parimenti può dirsi, oggi, nel caso dell'Alta velocità. Un destino bizzarro: parafrasando Carlo Levi, sembrerebbe proprio che il treno si sia fermato a Napoli, nonostante proprio da lì, sia partita la storia ferroviaria italiana.

Le ferrovie dopo l'Unità

L'Italia ereditò dal passato preunitario oltre venti compagnie sparse in tutta la penisola che necessitarono di un riordino culminato nella «Legge dei grandi gruppi» del 1865 in cui l'esercizio ferroviario fu affidato a cinque Società: Società ferroviaria dell'Alta Italia; Società delle Strade ferrate Romane; Società Italiana delle Strade ferrate Meridionali; Società Vittorio Emanuele; Compagnia Reale delle ferrovie Sarde. La crisi economica di metà anni Sessanta, la svalutazione della lira, il rialzo del costo delle materie prime e del carbone in particolare, produssero una grave crisi che contribuì alla caduta della Destra storica nel 1866 proprio sulla proposta di legge per la nazionalizzazione delle ferrovie. La Sinistra cambiò orientamento proponendo, con la «Legge sulle convenzioni» del 1885, un radicale mutamento della situazione ferroviaria. Il Paese fu diviso in grandi aree con l'intento di sviluppare i traffici nord-sud mediante la Rete Mediterranea nel lato tirrenico, la Rete Adriatica nella fascia orientale e la Società per le ferrovie siciliane. I lavori ferroviari ebbero in quel periodo l'obiettivo di completare la rete primaria fra nord e sud e fra est e ovest attraverso l'Appennino. Secondario fu l'impegno per le ferrovie complementari, destinate a servire itinerari e territori rimasti fuori dalle grandi linee (tab. 8). La ferrovia garantiva per la prima volta una rete di trasporto diffusa a livello nazionale, risultando determinante per la percezione stessa dell'unità e per la conoscenza del territorio. Il treno, inoltre, portava i militari da un capo all'altro del paese, e avviò agli spostamenti i ceti popolari, cui appartenevano in gran parte i soldati.

Lo sviluppo delle ferrovie, e la diffusione del loro servizio su scala peninsulare, favorì processi che furono poi fondamentali nella costruzione del sentimento nazionale. Esse rappresentarono la prima forma di organizzazione legata a orari definiti piuttosto che al ciclo solare; favori-

rono, inoltre, lo sviluppo di legami tra colleghi di lavoro piuttosto che tra concittadini; i ferrovieri, infine, furono tra i primi dipendenti civili a vestire l'uniforme e ad essere considerati una sorta di corpo «paramilitare» gerarchizzato e rimasto tale per decenni⁴⁸. Il fatto che l'esercizio delle ferrovie fosse affidato a società private orientate al massimo profitto determinò l'abbandono delle aree dove il servizio era non profittevole, con conseguenti fenomeni di approfondimento dei divari territoriali.

Per il collegamenti tra Nord e Sud del paese si decise di privilegiare la direttrice adriatica per due motivi: il primo, tra il 1861 e il 1870, legato alla necessità di «saltare» Roma ancora sotto il dominio papale; il secondo, per un'esigenza di ordine internazionale: in vista dell'apertura del Canale di Suez, che avverrà nel 1869, il porto di Brindisi poteva rivestire un ruolo strategico per posizione geografica, rispetto a quello di Marsiglia, nel percorso della celebre «valigia delle Indie». Era la prima volta che un porto dell'Italia meridionale acquisiva importanza internazionale entrando a far parte di un progetto «globale», un secolo e mezzo prima la proposta di «Via della seta marittima» della Cina contemporanea⁴⁹. Aver privilegiato all'epoca la direttrice adriatica ha senza

48 Anche l'orario nazionale unificato fu una grande novità, poiché le varie città si basavano sul mezzogiorno solare, variabile con la longitudine: il che significava che a Bari ci fosse un orario notevolmente differente rispetto a Torino. Fino al 1862 gli orologi delle ferrovie piemontesi e lombarde erano regolati sull'orario della capitale Torino, quelli delle linee venete sull'orario di Verona, in ritardo rispetto a Torino di tredici minuti; quelli delle ferrovie toscane sull'orario di Firenze, in ritardo di quindici minuti rispetto a Torino. L'art. 44 del decreto dell'ottobre del 1862, con cui si approvava il Regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie, imponeva l'uso dell'orologio sia nelle stazioni sia per tutti i ferrovieri. Nel settembre del 1866, in vista dell'annessione del Veneto, venne emanato il decreto sul «tempo medio», che impose la regolazione di tutti gli orologi in uso nelle comunicazioni della penisola, sul tempo di Roma, mentre nelle isole di Sicilia e Sardegna si assumevano come riferimento i due meridiani rispettivamente di Palermo e di Cagliari.

49 Con l'apertura della galleria del Moncenisio-Fréjus, la compagnia inglese Peninsular & Oriental, che gestiva il servizio della Valigia delle Indie – in assoluto il maggiore traffico mondiale verso le colonie – iniziò a far passare i treni per la penisola, in cambio però di una sovvenzione da parte del governo italiano di 500.000 lire annue. Tale itinerario era in grado di collegare Londra a Brindisi risparmiando circa dieci ore rispetto alla via di Marsiglia.

dubbio penalizzato, nella fase maggiormente espansiva dello sviluppo ferroviario, quella tirrenica e dunque il nodo di Roma. Quest'ultima fino al 1870, ma anche per molti anni dopo, soffrirà di questa sorta di marginalizzazione nei traffici ferroviari nazionali.

Scandali politici e tentativi falliti di ristrutturazione del sistema portarono alla nazionalizzazione delle Ferrovie nel 1905, che permise di completare la realizzazione di una rete nazionale uniforme e coesa capace di proiettare l'intero sistema ferroviario verso un futuro tecnologico di riferimento per tutto il continente europeo. La massiccia elettrificazione degli anni Venti e Trenta, oltre che soddisfare l'esigenza di autarchia energetica imposta dal regime fascista (si riduceva la dipendenza dalle importazioni di carbone), permise la realizzazione di alcuni record di velocità sulle nuove linee «direttissime» tra Roma e Napoli e tra Bologna e Firenze, che consentirono di ridurre i tempi di viaggio tra Milano e Roma dalle 12 ore del 1914 alle appena sei del 1939, ma soprattutto consentì alla capitale di assumere un ruolo più centrale nelle comunicazioni ferroviarie nazionali, anche se, parallelamente, si ampliava il divario tecnico-infrastrutturale con il Meridione⁵⁰.

Ferrovie e capitali del Regno

Il processo di unificazione aveva evidenziato una serie di caratteristiche e di condizionamenti territoriali che evidenziavano una struttura urbana imperniata ancora su quella del XVI secolo e un sistema di comunicazioni composto da una rete stradale di base che era ancora di origine romana e, come visto, da tratti scollegati di ferrovie interne ai diversi Stati preunitari.

⁵⁰ Nel 1930, nota Viesti, la dotazione di ferrovie a scartamento ordinario ed elettrificate, in termini di chilometri per superficie, era al Sud solo il 14% della media nazionale (Viesti, 2021).

Il passaggio della capitale da Torino a Firenze e poi da Firenze a Roma, mise in movimento un complesso meccanismo organizzativo e una rilevante massa monetaria che venne investita nell'adeguamento al nuovo ruolo delle città e che funse da acceleratore dei rispettivi processi di trasformazione nel rapporto con le ferrovie.

La città di Torino aveva assistito a una continua espansione a partire dal XVI secolo sotto il regno di Carlo Emanuele. Nella prima metà dell'Ottocento la città si sviluppò principalmente verso sud a causa dei vincoli territoriali esistenti nelle altre direzioni: a est il fiume Po e la collina, a nord la presenza di un nucleo manifatturiero a Borgo Dora, a ovest i bastioni della cittadella militare. Tali vincoli verranno superati nel periodo dell'occupazione napoleonica in quanto lo sviluppo urbano della città previsto dai francesi si indirizzava proprio verso ovest. Fu così che nel 1854 si assunse la decisione di posizionare proprio nell'area occidentale, a Porta Susa, la stazione della linea per Novara successivamente estesa fino a Milano. Nella zona meridionale fu invece attestata la stazione di Porta Nuova, capolinea del collegamento per Genova. Queste due stazioni diventeranno due tra i maggiori principi organizzativi dello sviluppo urbano torinese.

Dopo gli splendori della prima metà del Cinquecento Firenze non era cresciuta di molto al punto che l'area urbanizzata era inferiore ai 506 ettari che costituivano lo spazio chiuso dall'antica cinta muraria. Lo sviluppo ferroviario fornì un impulso notevole all'adeguamento della struttura urbana della città. Ad esempio, la linea ferroviaria Firenze – Pisa – Livorno e la relativa stazione di testa, a Porta di Prato, stimolarono fenomeni di urbanizzazione al di fuori delle mura. Internamente alle mura, di fronte Santa Maria Novella, venne invece realizzata la seconda stazione di Firenze, a capo della linea per Pistoia. La nuova opera diede il via a una serie di adeguamenti stradali e di riqualificazioni urbanistiche che portarono anche all'abbattimento delle antiche mura per rispondere alla crisi di alloggi derivante dal forte aumento di residenti.

L'espansione di Firenze si interruppe ben presto, nel 1871, con il trasferimento della capitale a Roma. Quando i bersaglieri entrarono a Porta Pia «la città non era che un groviglio di vie strette e tortuose salvo il Tridente di Piazza del Popolo e il tracciato sistino di collegamento delle basiliche, nato da un concetto prevalentemente religioso» (Piacentini, 1952, p.10). La città era dotata della stazione ferroviaria di Termini (che aveva sostituito le precedenti stazioni di Porta Maggiore e di Porta Portese), unico raccoglitore ferroviario delle poche linee esistenti nello Stato Pontificio, ossia quelle verso Frascati, Civitavecchia, Ceprano e Ancona. Una delle prime azioni dell'amministrazione della città fu la costituzione di una commissione di architetti e ingegneri allo scopo di mettere a punto un piano di razionalizzazione della città esistente e di sviluppo di nuovi quartieri. Le scelte strategiche erano precise: la città doveva avere funzioni amministrative, culturali e religiose, non doveva essere incoraggiato lo sviluppo industriale per evitare che si formasse, nella città capitale, un ceto operaio di difficile gestione.

Lo Stato Pontificio al centro delle strategie

Quando nel 1844 prese avvio il dibattito intorno alle ferrovie, lo Stato Pontificio si trovava sotto il controllo di un clero antimodernista che si opponeva a qualsiasi forma di laicizzazione del potere. Scarsa eco ricevevano le novità politiche, economiche, tecnologiche e, in generale, le istanze provenienti dai movimenti di opinione del resto d'Europa. La ferrovia, il prodotto più moderno della tecnologia europea, assumeva il carattere iconico del progresso interprete delle aspirazioni al cambiamento. Il pontefice Gregorio XVI si dimostrò sostanzialmente ostile verso forme di modernizzazione, e, quindi anche nei confronti delle richieste di ferrovie,

avanzate soprattutto nelle aree a nord dello Stato. Il decennio che precedette l'ondata rivoluzionaria quarantottesca vide, tuttavia, nell'Italia settentrionale la formazione di vaste fette della società civile che richiedevano riforme per favorire l'economia e le attività della borghesia, sull'esempio dell'Inghilterra e della Francia. L'obiettivo era poter commerciare liberamente verso e oltre il Mediterraneo ritrovando la missione dell'Italia legata alle reminiscenze classicistiche che avrebbero alimentato, nei decenni successivi, accenti ben più radicali. La spinta era più forte non tanto a Roma, ma nelle città del centro-nord come Perugia, Ancona, Bologna, dove più forte era la spinta a collegarsi con il resto del paese (Petrucci, 2002).

L'idea giobertiana della Lega degli Stati italiani con a capo il Papa riportò l'attenzione sullo Stato Pontificio dopo gli anni «oscuri» del pontificato gregoriano. La posizione geografica ne esaltava la funzione di cerniera tra Nord e Sud, fondamentale per la crescita economica italiana e quindi tassello fondamentale nel sistema ferroviario. Il volume *Delle strade ferrate in Italia* di Carlo Ilarione Petitti stimolò ulteriori riflessioni, che partivano dall'idea di realizzare un collegamento tra Bologna e Ancona e alcune ramificazioni che avrebbero coinvolto la Toscana, il Lazio e il Mezzogiorno. Ne scaturì un acceso dibattito sui tracciati, del quale non si può dar conto in questa sede per evidenti motivi di spazio, ma che coinvolse il mondo politico e imprenditoriale, soprattutto in Toscana, riguardo al collegamento tra Bologna e Firenze e tra Firenze e Roma.

Come già accennato nel paragrafo 2, la questione della linea adriatica poneva questioni complesse: il Piemonte spingeva per la realizzazione eleggendo Ancona a porto marittimo di riferimento, in quanto avrebbe tolto all'Austria la possibilità di arrivare al Tirreno attraverso un collegamento tra Parma e Pisa. La valigia delle Indie avrebbe, inoltre, valorizzato il Traforo del Moncenisio che era in fase di realizzazione.

Fu nel Congresso delle Scienze svoltosi a Genova nel 1846 che la questione ferroviaria fu posta ufficialmente come urgente per il progresso dell'Italia. Se ne occupò particolarmente la sezione ge-

ografica nella quale Cesare Cantù indicò le linee prioritarie per un sistema ferroviario coerente che riprendeva il concetto cavouriano di T; L'asse peninsulare diventava dunque centrale nelle strategie ferroviarie piemontesi.

La Roma ferroviaria

Otto anni dopo l'inaugurazione della Napoli -Portici dell'ottobre 1839, e, soprattutto, due anni dopo la morte di Papa Gregorio XVI, il cui pontificato terminò nel 1846 dopo aver mostrato propensioni non certo moderniste (probabilmente condizionate dalle precarie condizioni economiche e finanziarie dello Stato), il pontefice Pio IX diede un deciso impulso alla realizzazione di tracciati ferroviari. Sotto il suo pontificato furono realizzate tre linee: la Pio Latina, tra Roma e Ceprano, la Pio Centrale, tra Roma e Ancona, la Pio Aurelia, da Roma a Civitavecchia. Le tre linee si attestavano a stazioni di partenza differenti: la prima (1856), in un capannone appena fuori Porta Maggiore; la Pio Aurelia nei pressi di Porta Portese (1859) in una piccola struttura, mentre la Pio Centrale si attestò alla già realizzata Stazione centrale delle ferrovie romane, che qualche anno dopo diventerà Termini.

Ma l'esordio ferroviario di Roma non riguardò le tre linee appena citate, bensì una breve tratta che la collegava a Frascati. Fu un esordio non semplice: innanzitutto, esso seguiva una fase politica complessa (il 1849-50). Inoltre, la Roma-Frascati fu da subito criticata come «la ferrovia che non parte da Roma e non arriva a Frascati». La stazione di Porta Maggiore (fig. 2), infatti, era posta al di fuori delle Mura (per evitare sventramenti) e, parimenti, la stazione di Frascati fu posta in

località Campitelli a 3 km dalla città (per evitare la ripida ascesa verso il centro del paese)⁵¹. La linea nasceva, dunque, nello scetticismo generale e giudicata ironicamente dalla stampa piemontese, un'opera «all'insegna della scampagnata» (Petrucci, 2002, p. 5).

La seconda ferrovia dello Stato Pontificio fu la Roma-Civitavecchia, aperta il 16 aprile 1859, lunga 72,6 Km, e dal 1867 connessa con la linea ferroviaria tirrenica fino a Pisa. La stazione di partenza era localizzata un chilometro fuori Porta Portese. Sin dall'inizio la stazione fu definita «provvisoria» e, fino a pochi anni fa, mai precisamente individuata. Opinione diffusa la identificava erroneamente con l'Arsenale pontificio. Lo studio di Glielmi e Londei (2011) ha rilevato che essa era poco più che un capannone a ridosso di Via Portuense in prossimità di una piccola cappella rurale (fig. 3). La stazione fu abbandonata quando, nel 1863, fu realizzato il ponte di ferro (attuale ponte dell'Industria) allo scopo di collegare la ferrovia Roma-Pisa direttamente con Termini. Lo scalo di Porta Portese fu, quindi, utilizzato solo per il traffico di merci per poi essere demolito nel 1886. Al suo posto fu realizzata la prima stazione di Trastevere, inaugurata nel 1889 (posizionata nei pressi dell'attuale Piazza Ippolito Nievo), rimasta attiva fino al 1911 quando venne sostituita dalla nuova e attuale stazione di Trastevere posta sulla linea che collega Termini alla Roma-Pisa. Negli ultimi decenni del secolo XIX l'attivazione delle ferrovie complementari, volute dalla Legge Baccarini del 1879, determinò l'assetto territoriale sud-occidentale della città: la realizzazione della Roma-Capranica-Viterbo nel 1894,

51 Per raggiungere il fabbricato della stazione di Frascati c'erano da affrontare due ripide rampe di scale, che rendevano difficoltoso lo spostamento di merci. Motivo per il quale, la linea non ebbe il successo auspicato, fino a quando furono operative le due stazioni di Termini (1874) e Frascati centro (1884). Negli anni Sessanta, dopo il viaggio di Pio IX lungo la linea avvenuto nel 1859, la linea fu sottoposta a progressive migliorie, per numero di nuove stazioni nuove tratte ferroviarie. Lo spostamento della stazione capolinea a Termini, avvenuta nel 1874, completò la sistemazione a Roma, mentre i lavori per spostare la stazione verso il centro di Frascati furono più laboriosi a causa del dislivello da superare che costrinse a prolungare la linea con una lunga ansa.



Figura 2. La prima stazione romana: Porta Maggiore nel 1856. Fonte: www.bassavelocita.it



Figura 3. La chiesa di Santa Maria del Riposo e il fabbricato della stazione di Porta Portese in una foto del 1908. Fonte: Tomassetti, 1979.

che partiva, appunto, dalla stazione di Trastevere, favorì la nascita del quartiere di Monteverde Vecchio e fu a servizio, attraverso la Stazione di San Pietro, dell'attività produttiva delle fornaci di Roma.

Con il progetto della nuova stazione di Trastevere, alla luce dei notevoli sviluppi edilizi dell'area, ci si pose il problema del rapporto tra ferrovie e urbanistica: si rischiava, in sostanza, che le opere ferroviarie tagliassero la città in zone incomunicabili tra di loro. Fu in quel periodo che vennero realizzati i numerosi viadotti ferroviari cittadini che oggi consentono la mobilità centro-periferia lungo gli assi viari principali di Roma (La Greca e Maravigna, 2011, p. 193)⁵².

La terza linea realizzata dallo Stato Pontificio fu la Roma-Confine, nei pressi di Ceprano. Era, di fatto il completamento di una ferrovia che già esisteva da Napoli a Caserta dal 1844, prolungata fino a Capua l'anno successivo e a Tora-Presenzano nel 1861 dal governo unitario. Il tracciato seguiva inizialmente la Roma-Frascati per poi proseguire a sud dei Colli albani verso Cecchina, Albano fino a raggiungere Velletri. La linea raggiungeva la Valle Latina attraverso il solco tra i Colli albani e i Monti Lepini fino a giungere a Colleferro e quindi a Ceprano, su terreno pianeggiante e senza particolari difficoltà orografiche e ambientali. Il 27 gennaio 1862 venne inaugurato il collegamento tra Roma e Napoli. Il significato di quel tracciato, che verrà modificato nel 1892 con la realizzazione della variante (coincidente con la attuale linea) a nord dei Colli Albani e che collegava Ciampino a Colleferro via Zagarolo, fu straordinario: Roma e Napoli, ben 35 anni dopo l'inaugurazione della prima ferrovia italiana, erano finalmente collegate dalla macchina a vapore al pari delle grandi città del Nord connesse dai binari già negli anni pre-

52 L'apertura della nuova stazione di Trastevere modificò i piani cittadini di insediamento industriale. I Mercati generali ortofrutticoli, inizialmente previsti nei pressi di Viale del Re (attuale Viale Trastevere), furono spostati sulla Via Ostiense insieme ai Magazzini generali, al Gazometro. Sempre nella stessa area sorsero anche il Mattatoio, le industrie chimiche per la produzione di concimi e di saponi (Società chimica Mira, poi Miralanza).

cedenti: Torino e Genova nel 1853, Milano e Venezia nel 1857, Torino e Milano nel 1859 (dopo la realizzazione del ponte sul Ticino), Milano e Bologna nel 1861. Anche le due principali città del centro sud potevano, dunque, contare su una connessione ferroviaria che fornirà, successivamente al 1870, un significativo impulso ai processi di polarizzazione indotti dalla proclamazione di Roma Capitale. Sebbene i flussi passeggeri «di massa» si siano sviluppati solo nel periodo tra le due guerre mondiali, e soprattutto successivamente, in epoca Repubblicana, e sebbene l'apertura della Roma-Napoli via Formia avesse relegato quel tracciato a livello di ferrovia poco più che regionale, escludendolo dai flussi ferroviari a lunga distanza, va rilevato come la Roma-Cassino abbia rappresentato un tratto importante nella realizzazione dell'asse nord-sud e prodotto effetti territoriali di grande rilievo nei confronti della «campagna romana» dando luogo a movimenti di prodotti dai mercati agricoli della Valle latina e dalle manifatture (cartiere, produzione di legnami) verso Roma, e anche stimolando le prime migrazioni campagna-città: in definitiva, dando l'avvio a quei processi di attrazione che, dopo il secondo conflitto mondiale, caratterizzeranno la relazione tra Roma e l'*hinterland* regionale.

La realizzazione della linea per Ceprano precedette di pochi mesi l'avvio della apertura della Stazione centrale delle Ferrovie romane, costruita sui terreni acquisiti dal papato dalla Famiglia Massimo nei pressi delle Terme di Diocleziano. Essa consisteva in un grande capannone (1863), e fu sostituita nel 1874 dalla struttura monumentale realizzata su progetto dell'architetto Salvatore Bianchi, che prese a modello la stazione parigina della *Gare de l'est*.

Quella di Termini (figg. 4 e 5), fu una scelta adottata allo scopo di centralizzare i punti d'arrivo ferroviari dopo l'apertura della linea per Orte. Con quest'ultima, infatti, le linee che convergevano a Roma erano

diventate numerose e il ruolo di capitale assunto nel 1870, impose la realizzazione di una stazione prestigiosa, che fungesse da motore per lo sviluppo dell'intera area circostante. Furono decisive le pressioni di Monsignor de Merode, che aveva forti interessi immobiliari nella zona, unite all'urgenza del Regno sabauda di creare nuovi spazi direzionali, sulla falsariga di quelli già presenti a Torino, da saldare a quelli tradizionali di Roma che erano localizzati nei rioni storici lungo Via del Corso. La zona individuata, l'altura tra Porta Pia e il Quirinale, comprese le Terme di Diocleziano e l'Esquilino, era poco urbanizzata e per lo più occupata di ville e vigneti. In pochi anni, tali aree furono modellate secondo l'architettura sabauda e diedero vita al centro direzionale della vita politica del Regno⁵³.

L'ubicazione, relativamente fuori dal centro storico, della nuova stazione centrale, suscitò non poche polemiche al punto di farne ipotizzare lo spostamento. Prevalse, invece, la linea di decentrare parzialmente alcune funzioni, soprattutto legate al traffico merci, alle altre stazioni, come quelle di Trastevere, Portonaccio (l'attuale Tiburtina), Tuscolana.

Con l'avvento del fascismo, la questione assunse connotati diversi. Se prima si metteva in dubbio soltanto l'ubicazione per motivi di crescita urbana incontrollabile, con la salita al potere di Mussolini si discusse meno di localizzazione, e più di impatto architettonico. Si argomentava che la stazione principale della città eterna avrebbe dovuto rappresentarla degnamente, e che quindi andava concepita in modo molto più aulico di quanto non fosse. Di qui la decisione di ricostruirla nello stesso luogo, ma con maestosità e modernità tali da rispecchiare le glorie della città che il fascismo celebrava retoricamente. Venne incaricato nel 1925 uno dei più conosciuti architetti del tempo, Angelo Mazzoni. Non si erano ancora arresi quelli che preferivano uno spostamento dell'edificio verso la periferia, infittendo sempre di più il fascio di linee in arrivo nella ca-

53 La stazione era costituita da due corpi laterali collegati da una grande pensilina neogotica al centro della quale era posizionato un orologio.



Figura 4. La Stazione centrale delle ferrovie (Termini) nel 1860. Fonte: *wikipedia.it*, voce «Stazione Termini».



Figura 5. La Stazione Termini realizzata su progetto dell'Arch. Bianchi. Fonte: La Greca e Maravigna, 2011.

pitale e complicando dunque progressivamente il problema dell'impatto ferroviario su una città in crescita. Il Piano regolatore del 1931 ne mise in discussione la caratteristica di stazione di testa, per trasformarla in stazione di transito. Furono presentati progetti di completo interramento, di spostamento verso la periferia sud in vista della creazione di un vero e proprio quartiere dei trasporti su cui dovevano convergere anche tram e linee di metropolitana. In questo modo le comunicazioni fra il nord e il sud sarebbero corse tangenzialmente alla città sul lato orientale, dove venne previsto anche l'aeroporto⁵⁴. Il piano prevedeva l'eliminazione degli scali merci interni alla città che, per mancanza di spazi di manovra adeguati, incidavano pesantemente sul traffico di adduzione. Fino al 1935 questa ipotesi rimase in piedi; avrebbe effettivamente rivoluzionato completamente il sistema dei trasporti della città. Si finì per scegliere la soluzione più conservativa, quella che insisteva solo architettonicamente sull'edificio e sull'arretramento del corpo principale di 200 metri per permettere la creazione di una vasta piazza di scambio con il servizio pubblico urbano. L'elaborazione del progetto si interruppe con il conflitto mondiale. Fu bandito un nuovo concorso nel 1947; tre anni dopo veniva inaugurata l'attuale Stazione Termini.

La quarta linea dello Stato papale fu quella verso Ancona. Già nel 1846 Pio IX aveva avviato i progetti per la realizzazione di un collegamento con il porto adriatico. Le pressioni della borghesia dei territori settentrionali dello Stato furono decisive nella scelta del tracciato, la quale scatenò contro le posizioni degli umbri, che avrebbero voluto il passaggio per Perugia, e dei marchigiani, che volevano il passaggio più a meridione possibile, seguendo il tracciato della via Salaria. Quest'ultimo poneva il problema del transito tra Accumoli e

54 Secondo il piano regolatore del 1931 la stazione di Termini avrebbe dovuto essere declassata a stazione di transito: si prevedeva infatti l'abolizione della sua funzione centrale e il suo sdoppiamento in due scali, uno nei quartieri settentrionali della città per i traffici diretti a Nord (Stazione Flaminia) e l'altro per i traffici verso Sud (Stazione Casilina). La nuova Termini sarebbe stata una stazione di transito sotterranea sull'esempio della stazione di Piazza Garibaldi a Napoli.

Cittaducale, posto in territorio regnicolo. Si scelse di seguire il corso del fiume Potenza, toccando Orte, Terni e Foligno. Perugia non fu servita dalla linea, ma da una diramazione che da Foligno si dirigeva verso Terontola, stazione posta sulla linea tra Firenze e Chiusi. La «Pio centrale» veniva inaugurata nel 1866 ed esercitò un deciso stimolo nei confronti del Granducato di Toscana a investire nella realizzazione di un collegamento rapido tra Firenze e la città eterna, collegandosi proprio alla nuova linea ferroviaria. Fu scelto il percorso più agevole, che seguiva la valle del fiume Arno fino a Terontola, prendendo in seguito per Perugia e raggiungendo infine la frontiera con lo Stato Pontificio.

La ferrovia era particolarmente lunga e tortuosa, e penalizzava fortemente i tempi di percorrenza: negli anni Settanta del XIX secolo la distanza temporale tra Firenze e Roma era di ben nove ore.

A pochi anni dall'apertura integrale della linea si cominciarono, dunque, a studiare i primi miglioramenti del tracciato: il 15 novembre 1875 fu aperta una variante fra le stazioni di Orte e Terontola che accorciava il tragitto di 58 chilometri, relegando la linea originaria passante per Perugia a un ruolo decisamente ridotto e marginale.

Nel 1875, dunque, Firenze e Roma erano finalmente collegate da una ferrovia che seguiva la linea geografica e orografica più logica.

Sulla nuova capitale convergevano le principali direttrici nazionali: quella tirrenica, il collegamento con Firenze, con l'Adriatico e con Napoli. I collegamenti ferroviari che componevano la struttura radiale primaria centrata su Roma furono, di fatto, completati.

Ferrovie secondarie e vicinali.

La legge 5002 del 1879 (legge Baccharini) sulla realizzazione di una rete ferroviaria secondaria fornì un ulteriore impulso alla realizzazione di linee ferroviarie centrate su Roma. Particolare rilievo ebbero la Roma-Sulmona-Pescara e due ferrovie a scartamento ridotto, che collegavano Roma rispettivamente alla città termale di Fiuggi e alla Ciociaria, e a Civita Castellana e alla Tuscia. La Ferrovia Roma-Pescara ebbe vicende travagliate. L'idea iniziale fu sostenuta intorno ai primi anni Settanta, dai principi Torlonia, interessati all'area del Fucino che essi stessi avevano prosciugato e bonificato.

La questione verteva sul tracciato che avrebbe dovuto collegare la capitale a Sulmona, già raggiunta dalla ferrovia proveniente da Pescara. La prima ipotesi fu seguire il tracciato per L'Aquila e Rieti; il secondo avrebbe dovuto transitare per Avezzano e Tivoli.

La lunga fase di stallo fu risolta nove anni dopo la presa di Roma. Fu, infatti, la legge Baccharini a definire che Roma e Sulmona dovessero essere collegate attraverso la linea per Avezzano (terminata poi nel 1888), ma al tempo stesso permise la costruzione di una linea tra Sulmona, l'Aquila e Rieti (conclusa nel 1883). La Roma-Sulmona ebbe un ruolo importante nel collegamento tra Roma e la sua provincia orientale e con l'Abruzzo, regione che aveva sofferto, sino ad allora, di un grave *deficit* infrastrutturale che di fatto la isolava da ogni comunicazione con la capitale. Assunse, inoltre, il ruolo di più rapido collegamento tra Tirreno e Adriatico.

Dopo la presa di Roma si cominciò a considerare con maggior attenzione l'ipotesi di implementare i collegamenti con Viterbo e Frosinone che, anche se incluse dopo il 1870 nella Provincia di Roma, avevano una storia a sé (erano rispettivamente le Province di Patrimonio e di Campagna), caratteristiche proprie, e gravitavano pochissimo sulla capitale. Il Viterbese, a differenza della Ciociaria attraversata dalla linea

Roma-Cassino, era rimasto tagliato fuori dagli itinerari delle vie ferrate che lo sfioravano a Orte con la linea per Ancona, e a Civitavecchia con quella per Pisa. Già durante l'ultimo decennio pontificio erano pervenute proposte, petizioni, progetti per una linea verso Viterbo. Nel 1884 fu costituito un consorzio per la Ferrovia Roma-Viterbo comprendente i comuni a nord della capitale e la Provincia di Roma, ma solo nel 1905 fu dato il via alla costruzione della linea. Inizialmente si pensò di adottare come capolinea l'area di Piazza Risorgimento, e già l'anno successivo fu effettuato un viaggio di prova tra Piazza della Libertà, Ponte Milvio e Civitacastellana. La linea fu poi prolungata, su richiesta degli ingegneri belgi che ne seguivano la realizzazione, nel 1913 fino al capoluogo della Tuscia. Fino al 1932 il treno, a scartamento ridotto, avrebbe avuto la stazione di partenza in Piazza della Libertà. Successivamente il tutto fu trasferito in galleria, a Piazzale Flaminio, nella stazione oggi conosciuta con il nome di Roma Nord.

Anche verso sud, nonostante la ferrovia Roma-Confine, la situazione era in forte evoluzione e si prospettavano linee secondarie. Del 1903 fu un progetto di una linea tra Roma, Zagarolo e Frosinone attraverso i monti Prenestini e Anticoli (antico nome della città termale di Fiuggi) presentato alla Provincia di Roma dalla Società Veneta per la Costruzione ed Esercizio delle Ferrovie Secondarie Italiane (Angeleri, Curci, Mariotti e Bianchi, 1982). L'interesse scaturiva anche dall'attrattiva della stazione termale la cui offerta turistica era sempre notevole per le classi sociali romane più elevate. Anche in questo caso, dunque, si trattò di una linea a servizio di esigenze della capitale e non progettata per lo sviluppo territoriale della provincia laziale. Diventerà, in seguito, al pari delle altre linee secondarie (o «vicinali» come venne definita la Roma-Fiuggi), un veicolo per il pendolarismo lavorativo che si svilupperà a ridosso della fine del secondo conflitto mondiale tra campagna e città, fenomeno indotto anche dalla crisi di alloggi in Roma e al tempo stesso dallo sviluppo edilizio che richiamava nella capitale numerosi contingenti di mano

d'opera. Sicché si può affermare che questa linea abbia avuto la funzione di contenere l'inurbamento verso la capitale durante il *boom* edilizio ed economico⁵⁵. Una funzione che è progressivamente decaduta con il procedere dell'industrializzazione della Valle del Sacco, che ha concentrato su di sé i flussi e gli insediamenti.

Ferro vs. gomma?

La crisi ferroviaria degli anni Cinquanta, in concomitanza con il *boom* economico e la motorizzazione di massa ebbe effetti per certi versi disastrosi sulle scelte infrastrutturali. In quegli anni l'utilizzo del mezzo privato stava rapidamente soppiantando il treno, sia nel trasporto di merci sia di passeggeri. Fu l'inizio di un'ascesa che andrà ben oltre la crescita economica e che si autoalimenterà, come noto, dei nuovi modelli industriali e distributivi che avrebbero necessitato, per esigenze di *just in time* e di frammentazione spaziale dei processi produttivi, di una flessibilità/capillarità che il treno non poteva fornire. Lo sviluppo della rete autostradale, che la narrazione ha attribuito al peso, e dunque alla volontà politica, della FIAT ebbe, in realtà, traiettorie simili anche nel resto d'Europa. Certo, anche nei principali paesi produttori di autoveicoli le industrie di riferimento (Renault in Francia, Volkswagen in Germania) avevano un peso politico significativo essendo addirittura gli enti pubblici (lo Stato nel primo caso, il *Land* della Bassa Sassonia nel secondo) azionisti di maggioranza delle aziende stesse. Tuttavia, i fattori che, in Italia, determinarono il successo del mezzo gommato a

55 La ferrovia Roma-Fiuggi (che fino all'immediato secondo dopoguerra raggiungeva anche Alatri e Frosinone) fu progressivamente dismessa fino a scomparire, nel tratto Pantano-Fiuggi, nel 1984, rimanendo attivo solo il collegamento urbano poi integrato con la linea C della metropolitana.

discapito della ferrovia furono legati soprattutto alla scarsità di risorse pubbliche (il ritorno dell'investimento di una ferrovia è, generalmente, di molto più lungo di quello di un'autostrada) e a un livello di crescita della motorizzazione che non ebbe pari in Europa. Una tendenza che racchiudeva in sé una componente «sociale» di rivincita, di affermazione di sé stessi attraverso il possesso di un mezzo di trasporto privato. Anche la stampa dell'epoca metteva in rilievo il «dominio» della gomma sul ferro. Va ricordata ad esempio la celebre iniziativa del periodico «Quattroruote» che organizzò nel 1961 la sfida, sul tragitto Milano-Roma, tra il «Settebello», il treno più veloce e lussuoso del tempo, e la Giulietta, *status symbol* della velocità su strada e dell'automobilista ambizioso. L'autoveicolo vinse con 38 minuti di vantaggio percorrendo, oltretutto, strade ordinarie, e non l'autostrada, tra Firenze e Roma. L'enfasi mediatica che ebbe l'evento fece dimenticare quanto il treno fosse stato importante per la storia dello sviluppo della mobilità passeggeri, ad esempio con i treni «popolari», i treni pendolari negli anni Cinquanta, quelli a lunga percorrenza nazionali (Freccia del Sud, Treno del Sole) ed europei (Italien Holland Express, Napoli Express) che garantivano il flusso dei migranti interni e internazionali (fig. 6).

Lo sviluppo infrastrutturale di Roma, che si preparava all'evento olimpico del 1960 ebbe, in questo clima di diffusa esaltazione dell'automobile, una traiettoria sbilanciata a favore dello sviluppo stradale più che ferroviario. Alla realizzazione dell'anello ferroviario fu preferita quella della Via Olimpica; al potenziamento delle reti tranviarie fu preferita l'apertura al traffico del Muro Torto. Nessun chilometro di metropolitana fu aperto dal 1955 (Linea B) al 1980 (Linea A). La dignità di capitale non sembrò stimolare progetti che avrebbero, probabilmente, cambiato radicalmente l'assetto dei trasporti a favore delle modalità su ferro⁵⁶.

56 Anche il secondo grande evento sportivo del dopoguerra, i Mondiali di Calcio del 1990, fece registrare un limitato rinnovamento delle strutture su ferro (prolungamento della linea B della metropolitana fino a Rebibbia e apertura di poche nuove stazioni nei pressi del Foro Italico, poi subito chiuse e andate in disuso).

Dopo il 1964, anno in cui fu conclusa l'autostrada Milano-Napoli, la geografia ferroviaria italiana mutò radicalmente e con essa quella romana. Il GRA fu realizzato come collettore tra le autostrade A1 e A2, riprendendo l'idea della viabilità tangenziale già introdotta dal Piano regolatore del 1909 che prevedeva una circonvallazione più o meno coincidente con la odierna porzione di anello composta da Gianicolense, Olimpica e tangenziale est. Il raccordo usciva completamente dalla città e solo in pochi punti si avvicinava ad essa, tant'è che per valorizzarne il significato in un tratto, tra Colombo e Appia antica, vi fu disputata parte della maratona olimpica del 1960.

Furono gli anni più difficili per le vicende ferroviarie: la strada garantiva ritorni sull'investimento più rapidi e soprattutto era più confacente al vertiginoso aumento dei traffici veicolari sia di persone che di merci.

Pendolarismo vecchio e nuovo

Un tentativo di invertire la tendenza (che avrà pieno successo a partire dagli anni Novanta) fu fornito dall'apertura del primo tratto di alta velocità ferroviaria sulla linea Roma-Firenze (tra Roma e Città della Pieve) avvenuto nel 1977. Iniziavano dei cambiamenti significativi nel sistema nazionale ferroviario che privilegiavano il rafforzamento della T cavouriana, progettandola tutta come Alta Velocità seguendo un modello misto, interoperabile tra linee tradizionali e linee veloci: questa fu una scelta necessaria per i nuovi progetti (a differenza di quelli francesi e simili, invece, ai modelli tedeschi) per rendere le linee tradizionali agganciabili a quelle veloci e ampliare il bacino di fruizione della stessa AV. Questo ha consentito di superare parzialmente l'effetto «direttrice» e polarizzatore tipico della AV. Per questo gli stessi poli, e

principalmente Roma, hanno potuto godere di nuovi bacini di traffico veloce non più concentrato nelle relazioni con le grandi città, ma anche con centri minori le cui linee tradizionali si agganciano, appunto, a quelle veloci. Grazie all'AV si sono sviluppate nuove forme di pendolarismo a distanze anche superiori ai 200 km: si pensi al pendolarismo giornaliero tra Roma e Napoli e tra Roma e Firenze, ma anche al pendolarismo periodico tra Roma e Milano che presenta, per la prima, elementi di rischio. La maggior competitività del capoluogo lombardo, maggiormente inserito nel circuito delle città globali europee a livello di fornitura di servizi avanzati, di fatto limita le possibilità di sviluppo di questi ultimi nella capitale (oltre che a Firenze o Bologna), favorendo la concentrazione degli stessi laddove le economie di agglomerazione forniscono vantaggi localizzativi. Si verifica, dunque, che molte attività economiche legate a settori come la finanza, la consulenza legale e aziendale, siano concentrate a Milano attirando lavoratori a qualunque livello e «svuotando» Roma di funzioni economiche quaternarie.

A livello regionale, invece, Roma continua a svolgere un ruolo elevatissimo di attrattore, grazie alle sue funzioni nel settore della pubblica amministrazione sia per il terziario, con le sedi distaccate delle principali multinazionali presenti (fig. 7).

Il grafico sul pendolarismo indica, un'evoluzione relativamente stabile delle provenienze se si eccettua l'evidente aumento del bacino pontino, favorito da fenomeni di ri-urbanizzazione verso nuovi poli demografici come Pomezia e Aprilia. In tal senso le ferrovie si sono adeguate negli anni Novanta con l'introduzione dei treni a orario cadenzato, e, nel caso della linea verso Latina e Formia, hanno usufruito di caratteristiche tecniche che consentono velocità maggiori e quindi tempi sostanzialmente minori di percorrenza, configurando, almeno fino alla città di Latina, un vero e proprio servizio metropolitano. Lo spostamento di una certa percentuale di pendolarismo dai Castelli al bacino pontino fa presupporre l'esistenza di una stretta relazione tra servizio

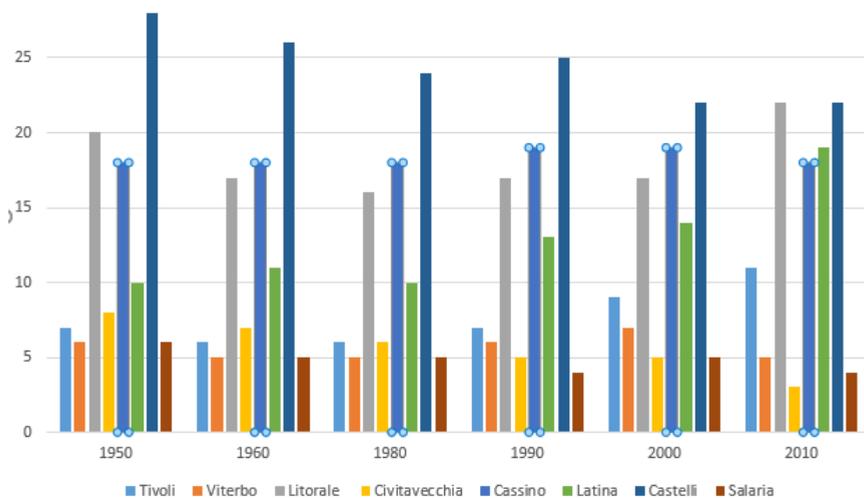


Figura 7: Flussi pendolari ferroviari in entrata a Roma. Fonte: elaborazione dell'autore su dati Ferrotranviario, 2012.

ferroviario veloce e ri-urbanizzazione dell'agro romano, mentre i dati relativi alla linea Roma-Cassino testimoniano come i processi di delocalizzazione demografica della capitale abbiano difficoltà a interessare le aree a sud-est come la Ciociaria.

Integrazione dei sistemi ed effetti territoriali

Il volto ferroviario di Roma sarebbe dovuto cambiare e, in un certo modo, europeizzarsi, con l'apertura del rinnovato polo ferroviario dell'Alta velocità di Roma Tiburtina. Le strategie di far convergere sul nuovo scalo i collegamenti AV tra Nord e Sud sono rapidamente fallite nel momento in cui lo scalo ha mostrato la sua incapacità a soddisfare l'integrazione tra linea AV e linee regionali. La necessità di attirare sempre maggior numero di passeggeri sui treni AV, *core-business* per le aziende ferroviarie di trasporto passeggeri, ha fatto rimodellare la funzione della stazione, che è diventata una semplice fermata, utilizzata soltanto in funzione del nucleo abitato circostante e di pochi servizi locali che non attestano alla stazione centrale di Termini. Il nuovo scalo avrebbe dovuto in realtà rappresentare una grande opportunità di sviluppo per l'intera area, con interventi di *restyling* urbano, di ammodernamento, di realizzazione di piattaforme intermodali per passeggeri. Le strategie commerciali degli operatori hanno, di fatto, generato un ridimensionamento che ha ricordato quello dell'aeroporto di Milano Malpensa nei primi anni del XXI secolo.

Esiste un nuovo ruolo del sistema ferroviario romano nelle relazioni con le lunghe distanze e l'alta velocità? Quali potrebbero essere le soluzioni ai problemi di concentrazione dei flussi verso la piattaforma centrale? Quali le possibili integrazioni con altre modalità che possano consentire,

sulla scia di esperienze già vissute in altri contesti, l'ampliamento degli effetti territoriali dell'alta velocità ferroviaria? Le proposte, già da noi accennate nel volume *Geopolitica dei Trasporti* (2013), porterebbero a considerare forme di intermodalità passeggeri certo non risolutive di problemi strutturali, ma certo innovative, almeno nel contesto romano. L'esistenza di stazioni periferiche ai margini del tessuto urbano e situate in contesti altamente infrastrutturati dal punto di vista sia ferroviario sia stradale, permette di elaborare alcune ipotesi. La prima riguarda la stazione di Settebagni, posta al limite settentrionale dell'insediamento urbano appena fuori il GRA, proprio per la sua vicinanza a importanti collegamenti stradali e ferroviari, una fermata dei servizi AV in questa stazione potrebbe avere effetti territoriali molto più ampi di quelli che tale sistema ferroviario attualmente presenta. Nel caso di Roma, la diffusione dei benefici dell'alta velocità è giocoforza legata alla redistribuzione dei passeggeri sulle linee regionali. E quindi sono, generalmente, concentrati nelle due stazioni «centrali» di Termini e Tiburtina. L'utilizzo di una forma di scambio modale extraurbano amplierebbe i benefici dell'AV a porzioni molto più vaste di territori: nel caso di Roma Settebagni gli effetti territoriali, grazie alla presenza del sistema autostradale, GRA – A1 – A24, produrrebbero un ampliamento del bacino di utenza anche alle aree attraversate dalle direttrici autostradali appena menzionate. Si profilerebbe, in sostanza, una vera e propria piattaforma intermodale passeggeri, a beneficio di una migliore efficienza dell'integrazione locale/nazionale. Stazione dalla potenziale vocazione simile a quella di Settebagni è quella di Salone, posta all'intersezione delle linee Roma-Pescara e della linea AV Roma Napoli. La vicinanza con il GRA e con la A24 in una posizione più favorevole per il bacino di utenza sud-est di Roma conferirebbe a questo nodo, oggi sottoutilizzato, il ruolo di piattaforma intermodale sulla linea AV per Napoli, decongestionando il corrispondente asse autostradale. Si tratta di due ipotesi di sviluppo che eviterebbero inutili congestioni sia su gomma sia su ferro verso il centro città.

Il «Passaggio obbligato» per Roma Termini allo scopo di utilizzare la «metropolitana d'Italia» in direzione Nord o in direzione Sud, produce aggravamenti di tempo e diseconomie diffuse in termini di congestionamento, e appesantisce il già notevole traffico pendolare. Il modello dell'intermodalità passeggeri ha, d'altra parte, già caratterizzato lo sviluppo di relazioni territoriali virtuose: si pensi ai benefici dell'Alta velocità indotti dalla stazione Mediopadana di Reggio Emilia: una fermata che non ha inciso in maniera significativa sui tempi di percorrenza della linea, ma che ha ampliato a tutte le province emiliane l'accessibilità al servizio AV, altrimenti concentrato negli scali di Bologna e Milano (con evidenti aggiuntivi aggravamenti di traffico sulle relative strutture di trasporto). Ancora più rilevante è il caso di Milano Rogoredo, ancor più simile a quello proposto per Settebagni o Salone: un nodo periurbano, prossimo agli svincoli autostradali, collegato al centro città da una linea di metropolitana. Il risultato è una grande possibilità di utilizzo dell'intermodalità per gran parte dei territori posti a sud est del capoluogo lombardo, in un'area, oltretutto, a grande vocazione terziaria e quaternaria, che attira un gran numero di lavoratori pendolari. Il posizionamento nei pressi di nodi autostradali primari favorisce, dunque, i fenomeni di ri-polarizzazione indotti dall'AV ferroviaria. In questo senso la città di Roma potrebbe allentare i vincoli negativi indotti dalla polarizzazione su di sé e su tutti gli assi viari e ferroviari⁵⁷.

57 In fondo, a ben pensarci, l'unica grande opera realizzata dal dopoguerra con l'obiettivo di decongestionare l'area urbana di Roma è stata un'infrastruttura autostradale: la bretella autostradale tra Valmontone e Fiano Romano, operativa dal 1988.

Riflessioni conclusive

Le vicende ferroviarie di Roma sono state complesse e sin dagli albori hanno mostrato non certo dinamismo adeguato, visione strategica e pianificazione per caratterizzare la capitale come una città che si muove su strutture efficienti e sostenibili. In una metropoli di forma più o meno circolare, caratterizzata sul fronte stradale da una struttura radiale avvolta da un grande anello periferico e da strade di penetrazione, la ferrovia non sembra aver avuto ruoli da protagonista e non ha seguito/assecondato lo *sprawl* urbano del dopoguerra. La struttura sostanzialmente è rimasta quella di inizio Novecento, legata al periodo della nazionalizzazione della rete e al successivo Ventennio del regime fascista che, con l'obiettivo di rinverdire gli antichi fasti imperiali, investì sulla riqualificazione architettonica delle stazioni e su alcuni collegamenti come la nuova Roma-Napoli. L'anello ferroviario, ipotizzato già alla fine del XIX secolo, non è mai stato realizzato e impedisce una funzione fondamentale di raccordo tra le varie linee. Sebbene fossero state previste grandi stazioni, oltre quella di Termini, come Ostiense, Trastevere, Tiburtina, la polarizzazione sulla stazione centrale ha sempre comportato una pressione tale da rendere difficoltoso ipotizzare ulteriori traffici e, soprattutto, non garantisce una adeguata interazione tra servizi locali e a medio lungo raggio. Un esempio su tutti: la concentrazione su Roma Termini dei treni regionali, dovuta a esigenze di natura tecnica (movimentazioni dei convogli) e di facilità di collegamento con il centro cittadino e i poli amministrativi che accolgono le migliaia di pendolari provenienti dalla regione, ha determinato, di fatto, la marginalizzazione di Tiburtina da quel ruolo per cui fu rinnovata e modernizzata nel 2008, vale a dire di «polo» dell'Alta velocità, di fermata intermedia della metropolitana d'Italia che collega Napoli a Torino, e quindi di piattaforma locale/nazionale. E ancora, marginalizzate di fatto

ormai da molti anni, sono le stazioni di Ostiense e Trastevere che pure, fino a qualche decennio fa, erano scali su cui si attestavano i treni per la linea tirrenica. Al tempo stesso, come abbiamo evidenziato, Roma ha sviluppato la sua funzione di nodo nazionale, ma con una scarsa capacità gravitazionale verso il resto della regione per quanto riguarda l'interscambio tra corto e medio-lungo raggio. La sostanziale inefficienza delle linee secondarie vanifica, spesso, i benefici della AV polarizzata su Roma Termini. Per questo motivo si è proposto un cambio di modello basato non più sulla centralità inattaccabile della stazione principale, ma sull'intermodalità gomma-ferro per le lunghe distanze in piattaforme ferroviarie di periferia poste vicino i grandi nodi autostradali. Questo cambio di prospettiva permetterebbe l'ampliamento dei benefici della AV a bacini che possono giungere fino a cento km di distanza.

È del tutto evidente che questo dipenderà dalle convenienze dei gestori che operano servizi ferroviari con logiche e obiettivi economici di *business*, oltre che da volontà politiche volte al «decongestionamento» e all'ottimizzazione del traffico della capitale e non più all'accentramento. Il ruolo di Roma come capitale dello Stato dovrebbe privilegiare l'efficienza e la sostenibilità dell'intero sistema dei trasporti, *in primis* quelli su ferro, che richiedono investimenti molto gravosi e necessariamente a carico delle finanze pubbliche. I progetti degli anni Trenta legati al bipolarismo gravitazionale ferroviario con due stazioni a nord e a sud della città collegate da una linea urbana passante, avrebbero prodotto migliori relazioni tra Roma e il suo *binterland*. Le stesse ipotesi di realizzazione del principale polo aeroportuale a est della città, lungo i principali assi di collegamento stradale e ferroviario tra Nord e Sud avrebbe permesso allo stesso traffico aereo di interfacciarsi più efficacemente con il trasporto di terra su scala multidimensionale. Uno dei limiti, infatti, dell'aeroporto di Fiumicino, è quello di non trovarsi direttamente su una linea ferroviaria passante, ma di essere unicamente legato alle stazioni del centro città. Una capitale, in definitiva, che dal punto di vista trasportistico-infra-

strutturale, in particolar modo ferroviario, non ha saputo adeguarsi alle esigenze di crescita degli spostamenti sia per quantità, sia per qualità, e a modelli sostenibili di mobilità cittadina, ma che ha vissuto le contraddizioni delle politiche infrastrutturali del paese.

Riferimenti bibliografici

- Angeleri Gianfranco, Angelo Curci, Umberto Mariotti Bianchi (1982), *Binari sulle strade intorno a Roma*, Roma, Edizioni Abete.
- Braga Alessandro (1846), *Pensieri, sulle strade ferrate pontificie*, Roma, Alessandro Natali.
- Caracciolo Alberto (1999), *Roma Capitale: dal Risorgimento alla crisi dello stato liberale*, Roma, Editori Riuniti.
- Carrozzini Paola (2015), *I modelli insediativi e il pendolarismo per motivi di studio e lavoro: la domanda di mobilità negli ambiti territoriali della città metropolitana di Roma*, Roma, Ufficio statistica della Città metropolitana di Roma Capitale.
- Cirillo Mario (1971), *Il centro ferroviario romano*, in De Paolis Saverio e Ravaglioli Armando (a cura di), *La terza Roma*, Roma, Fratelli Palombi Editore, pp. 233-246.
- Collenza Elisabetta (1996), *Le stazioni ferroviarie di Roma*, Roma, Officina Edizioni.
- Comoli Mandracci Vera (1983), *Le città nella storia d'Italia – Torino*, Roma-Bari, Laterza.
- Crispo Antonio (1940), *Le ferrovie in Italia. Storia politica ed economica*, Milano, Giuffrè.
- Ferrotranviario, (2012), *Rapporto 1:0*, Roma, Roma Mobilità.
- Gargiulo Amedeo (2015), *La mobilità a Roma. Proposte per guardare lontano*, Roma, Gangemi.
- Glielmi Alessia, Luigi Londei (2011), *Trastevere e le realizzazioni ferroviarie tra gli ultimi tempi dello Stato Pontificio e i primi decenni dell'Italia unita*, in *Trastevere. Un'analisi di lungo periodo, Atti del Convegno, Roma, 14 marzo 2008*, Roma, Società di Storia Patria, 2011, vol. II, pp. 449-487.

- Godoli Ezio, Antonietta I Lima. (a cura di) (2004), *Architettura ferroviaria in Italia. Novecento*, Palermo, Dario Flaccovio Editore.
- Goitom Lisa, Francesca Pino (2011), *Ferrovie per l'Italia unita*, Milano, Hoepli.
- La Greca Orazio, Maravigna Pierdullo (2011), *Le stazioni ferroviarie di Roma. 150 anni di spazialità funzionale*, in «Geostorie», 1-3, pp.167-205.
- Londei Luigi, Augusto Pompeo (2009), *Il territorio del Municipio-Roma XVI. Storia, Immagini, Documenti*, Roma, Art Color Printing.
- Maggi Stefano (2003), *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino.
- Mazzeo Giuseppe (2011), *Trasformazioni urbane nelle capitali post-unitarie: Torino, Firenze, Roma*, in «trimestrale del Laboratorio Territorio, Mobilità, ambiente», 1 pp. 15-28
- Melelli Alberto (1973), *La ferrovia Ancona-Roma*, Bologna, Edizioni Calderini.
- Ministero per i beni e le attività culturali, Archivio di Stato di Roma, «*La meravigliosa invenzione*», *Strade ferrate nel Lazio 1846-1930*, Roma, Gangemi editore
- Passalacqua Arnaud (2014), *Renovatio vecturis. I cicli incompleti dei trasporti pubblici nel territorio di Roma*, in Delpirou Aurélien, Passalacqua Arnaud (a cura di), *Roma con tutti i mezzi. Evoluzioni urbane e mobilità romane, secoli XX-XXI*, Roma, École française de Rome, pp. 121-123.
- Petrucchi Ernesto (2002), *Il 48 e la questione ferroviaria nello Stato Pontificio*, in «Storia e Futuro», 1, pp. 79-97.
- Piacentini Marcello (1953), *Le vicende edilizie di Roma dal 1870 o oggi*, Roma, Fratelli Palombi editore.
- Piola Antonio (1838), *Delle strade ferrate, della loro futura influenza in Europa*, Torino, Stamperia Reale.
- Sellari Paolo (2011), *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario*, in «Studi e ricerche socio-territoriali», 1, pp. 99-122.
- Sellari Paolo (2013), *Geopolitica dei trasporti*, Roma-Bari, Laterza.
- Tomassetti Giuseppe (1976), *La campagna romana, Vol IV*, Roma, Banco di Roma.
- Valli Candido (2009), *Nascita delle ferrovie italiane ed esordi di Roma Capitale. 1860-1890*, Arrone, Thyrus.
- Viesti Gianfranco (2021), *Centri e periferie: Europa, Italia, Mezzogiorno dal XX al XXI secolo*, Roma-Bari, Laterza.

Danilo Testa

Il campo trincerato di Roma.
L'anacronistico anello difensivo
della Capitale d'Italia

Le architetture dismesse come opportunità di rigenerazione delle aree urbane

Le architetture dismesse, e in particolare di quelle possedenti particolari caratteristiche storico-architettoniche tali da essere già riconosciute come beni culturali, costituiscono una frontiera inesplorata nella ridefinizione delle geografie urbane, nei processi di metamorfosi delle relazioni sociali tra territorio e comunità e nelle politiche di sviluppo culturale di un territorio metropolitano, con riflessi anche oltre i meri confini urbani (Cattedra, 2011).

La piena e integrata valorizzazione di pregiate architetture dismesse rappresenta un valido stimolo e presupposto che è in grado di catalizzare gli sforzi e le necessarie risorse per avviare la reinterpretazione, in ottica di rigenerazione e competitività, delle aree urbane di rispettivo insediamento, contribuendo al rafforzamento delle rispettive identità territoriali e anche alla loro immagine distintiva oltre che alla loro memoria paesaggistica e storica (Maggioli e Morri, 2009), all'interno di un contesto sempre più globalizzato e costituito da barriere e confini labili oltre che da tendenze di omologazione. Partendo dal principio di «distruzione creativa» (Schumpeter, 2010), capace di mettere in discussione l'insieme dei rapporti e delle trame esistenti e consolidate, si creerebbero quelle condizioni e premesse per riaccendere lo stimolo verso i processi di ripensamento del patrimonio urbano esistente e delle relazioni competitive tra i suoi attori economici, istituzionali e sociali, con riflessi anche oltre i consolidati e sempre più labili confini delle città contemporanee (Bonora, 2009; Harvey, 2015), a dimostrazione dell'esistenza sempre più marcata ed evidente di un rapporto di continuità e interconnessione tra spazi urbani e suburbani nelle azioni di sviluppo culturale e socio-economico.

Le città, e soprattutto le grandi aree metropolitane, rappresentano infatti dei contesti privilegiati per la sperimentazione sul patrimonio culturale,

con particolare riguardo a quello diffuso. Roma, una delle metropoli europee con la maggiore estensione di superficie comunale e caratterizzata da un'elevata densità e diffusione di beni culturali, di varia natura e di differenti e stratificati periodi storici, rappresenta senza dubbio un laboratorio privilegiato di sperimentazione e di ripensamento delle politiche di sviluppo e valorizzazione del patrimonio culturale, con particolare riguardo a quello sparso e ubicato oltre i confini e i poli consolidati di fruizione del patrimonio storico.

I forti del campo trincerato di Roma: un particolare esempio di patrimonio culturale urbano dimenticato.

La città di Roma annovera tra il suo immenso e straordinario patrimonio culturale anche delle particolari strutture storiche, finora poco o per nulla conosciute, e persino ignote ai suoi cittadini: quelle dei forti militari. Benché riconosciuti e vincolati come beni culturali⁵⁸, essi giacciono in una situazione di totale degrado e rimangono pressoché invisibili, nonché inaccessibili alla cittadinanza, a causa del loro particolare processo di dismissione, in parte ancora in corso. Queste particolari architetture appartengono al cosiddetto «campo trincerato di Roma» (Cajano, 2006; Ostilio Rossi Piero, Bruschi Andrea, Ferretti Simone, Guarini Paola, Giovannelli Anna, Grimaldi Andrea, Tamborrino

58 I forti del campo trincerato di Roma sono stati progressivamente riconosciuti e vincolati a beni culturali con diversi decreti ministeriali tra i quali si ricordano i seguenti: il D.M. 15/11/1975 (Forte Ostiense); il D.M. 23/02/1984 (Forte Casilina); il D.M. 13/07/1984 (Forte Portuense); il D.M. 23/11/2007 (Forte Trionfale); il D.M. 28/04/2008 (Forti Boccea, Bravetta, Ardeatina, Prenestina); il D.M. 06/08/2008 (Forte Monte Mario, Forte Braschi e Forte Monte Antenne); il D.M. 11/08/2008 (Forte Aurelia Antica); il D.M. 05/08/2008 (Forte Appia Antica); il D.M. 29/04/2009 (Forte Tiburtina); il D.M. 23/04/2012 (Forte Pietralata).

Luigi, 2009), un particolare esempio di architettura difensiva militare contemporanea, disposte secondo un percorso anulare rispetto alla città storica e risalenti al XIX secolo. Il complesso dei forti di Roma si presenta come un complesso fortificato tra i meglio conservati nel panorama italiano e internazionale.

Il campo trincerato di Roma è composto da quindici forti di tipo prussiano e da tre batterie (fig. 8). Venne eretto tra il 1877 e il 1891, a difesa del perimetro esterno dell'allora confine urbano di Roma, ideato per prevenire la possibile minaccia di un'invasione esterna, che in quel contesto geopolitico era allora rappresentata dalla Francia. Quest'ultima fino a quel momento aveva protetto lo Stato pontificio, per cui erano elevati i timori di un possibile attacco militare finalizzato al ripristino della precedente situazione geopolitica e nello specifico alla restaurazione del decaduto Stato Pontificio. Il parlamento del nuovo Regno d'Italia decise di avviare delle iniziative volte a rafforzare la difesa della nuova capitale italiana, le cui opere difensive allora esistenti - rappresentate essenzialmente dalla cinta delle antiche mura aureliane, risalenti al periodo dell'impero romano e in parte restaurate nel periodo rinascimentale - giacevano in uno stato di generale degrado e comunque non erano assolutamente rispondenti ai nuovi parametri militari dell'epoca, tale per cui era necessario intraprendere e realizzare un nuovo sistema difensivo ritenuto all'altezza per la protezione della nuova capitale del regno d'Italia⁵⁹.

59 Con il plebiscito del 2 ottobre del 1870, seguito a pochi giorni alla Breccia di Porta Pia del 20 settembre, Roma entrò a far parte del Regno d'Italia divenendone capitale nell'anno seguente. Come deterrente contro una possibile invasione francese mirante a restaurare la sovranità del Papa nell'ormai ex Stato Pontificio, si decise di realizzare un progetto per un campo trincerato formato da un sistema di Forti militari. Furono elaborati diversi progetti fino a quando nel 1877 con R.D. 199 del 12 agosto, si optò definitivamente per un sistema costituito da 15 Forti e 3 batterie. Si iniziò con la costruzione del Forte di Monte Mario nel 1877 per finire con i lavori del Forte di Monte Antenne nel 1891, mentre la cinta fortificata fu completata nel 1905.

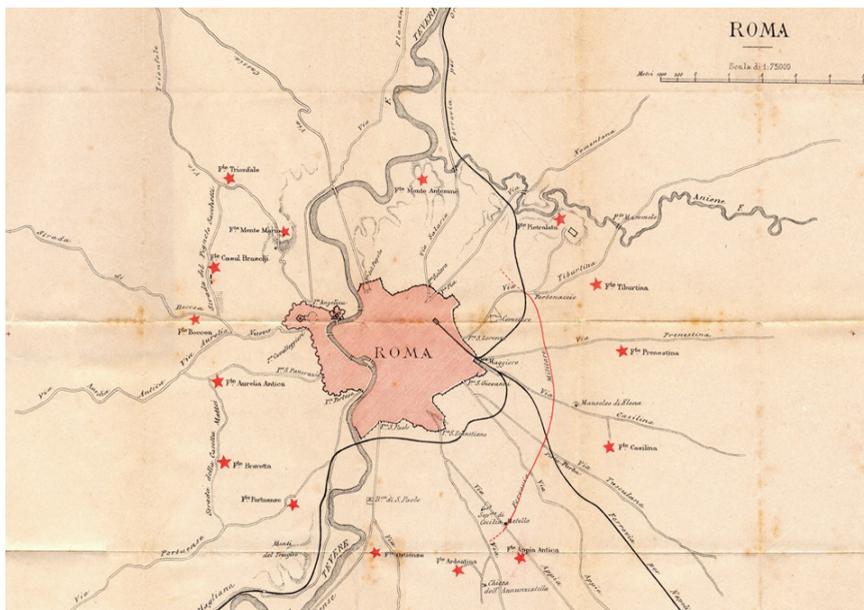


Figura 8. Mappa storica sui Forti del campo trincerato di Roma. Fonte: I Forti di Roma, notizie storico-topografiche, raccolte da Michele Carcani, 1883.

La struttura del campo trincerato di Roma, realizzato a una distanza media di quattro chilometri rispetto al perimetro delle antiche mura aureliane, si articolava in un sistema di quindici forti e di tre batterie, situate nei pressi delle vie consolari che conducevano a Roma, dalle quali i forti presero poi le rispettive denominazioni, e da una cinta fortificata di circa quattro chilometri di lunghezza, con annesse batterie, che si sviluppava tra il Tevere ed il Bastione Vaticano. Questo sistema difensivo formava tutt'intorno la città di Roma una cintura difensiva discontinua lunga circa trentasette chilometri, in cui ciascun forte era posto a una distanza pari a circa tre chilometri rispetto a quello immediatamente adiacente e a circa quattro chilometri rispetto all'antico sistema difensivo rappresentato dalle mura aureliane (Cajano, 2006; Ostilio, Bruschi, Ferretti, Guarini, Giovannelli, Grimaldi e Tamborrino, 2009).

I forti che compongono il campo trincerato di Roma ricalcano lo schema dei forti di tipo prussiano (fig. 9), salvo eccezioni e modifiche strutturali connesse alla natura orografica dei siti di rispettiva ubicazione, in cui è possibile riconoscere la forma di un trapezio isoscele. Questi hanno il fronte esterno minore di quello di gola e il fossato perimetrale difeso da una caponiera centrale e da mezze caponiere laterali, a cui si aggiungono un muro alla Carnot del tipo scoperto sui fianchi e sul fronte esterno; invece, il fronte di gola risulta caratterizzato da un tamburo difensivo posto a destra dell'ingresso al forte, difeso a sua volta da un rivellino esterno. Il piano del ramparo, caratterizzato da terra battuta e posto come rivestimento della struttura, è raggiungibile da due rampe poste a cavallo del traversone centrale, collegato al fronte di gola mediante un ponte in muratura. Completa lo schema di ciascun forte l'esistenza di strutture esterne poste nelle immediate vicinanze, quali la presenza di un rivellino difensivo, di una polveriera interrata e di un edificio per l'ospitalità del custode (Cajano, 2006 Ostilio Rossi, Bruschi, Ferretti, Guarini, Giovannelli, Grimaldi e Tamborrino, 2009).

Le vicende storiche successive alla loro fase di realizzazione, e in par-

ticolare quelle successive al termine della Prima Guerra Mondiale, decretarono una loro progressiva perdita di importanza e di strategicità difensiva al punto che vennero gradualmente trasformati in caserme e depositi militari, tuttora in parte ancora esistenti e operanti. L'accentuazione del loro destino di dismissione subì un'accelerazione con il Piano Regolatore Urbano del 1962, che ne delineò un riuso a parchi pubblici e aree verdi urbane, sebbene tale progetto sia rimasto sostanzialmente inattuato. I successivi e fallimentari tentativi di alienazione e di riconversione in chiave civile, ove pianificati e programmati anche in tempi recenti, sono finora risultati inattuati⁶⁰.

Tra le possibili cause del fallimento dei progetti di riconversione di tali architetture vi sono i problemi relativi alla loro particolare natura e stato di conservazione, che ne impedisce una riconversione completa e immediata, oltre che alla loro differente titolarità e gestione, affidata a differenti amministrazioni pubbliche, nazionali e locali, e alla mancanza di adeguate risorse economiche. Proprio questi ultimi due aspetti incidono pesantemente sulle concrete possibilità di immediata riconversione e rigenerazione.

Tra i tentativi di recupero della conoscenza di questo particolare patrimonio architettonico, con l'obiettivo di arrestare e superare la lunga stagione di decadimento e oblio del campo trincerato di Roma, appare opportuno citare le attività promosse dall'associazione di promozione sociale Progetto Forti⁶¹. Questa, sin dalla sua costituzione, ha intrapreso diverse azioni e iniziative di divulgazione, scientifica e non, quali convegni, dibattiti pubblici, partecipazioni a tavoli tecnici e istituzionali, mostre, interviste,

⁶⁰ Tra i recenti provvedimenti è opportuno citare due recenti protocolli d'intesa, quello del 2010, tra il Ministero della Difesa e il Comune di Roma, e l'altro del 2014, con la partecipazione aggiuntiva dell'Agenzia del Demanio, che avevano in oggetto tre dei forti del campo trincerato di Roma: Forte Boccea, Forte Trionfale e Forte Tiburtina.

⁶¹ L'associazione Progetto Forti si costituisce nell'aprile 2016 a partire dall'omonimo gruppo di studio attivo dal 2011. Essa ha come scopo la ricerca tecnico-scientifica per la rigenerazione e la valorizzazione delle opere di architettura militare.

pubblicazioni e ricerche accademiche, per illustrare alla comunità accademica, alle istituzioni e al grande pubblico, l'esistenza di tale patrimonio fortificato, ormai quasi invisibile poiché immerso nel tessuto urbano sviluppatosi nel loro intorno, e le opportunità derivanti da un'appropriata e sostenibile operazione di riqualificazione di tali architetture dismesse. Le peculiari caratteristiche e il particolare contesto di inserimento dei forti di Roma ne consentono una vasta gamma di possibili declinazioni e riusi in chiave civile per le rispettive comunità urbane di insediamento, con particolare riguardo ai possibili tentativi di riconversione sostenibile a scopo culturale, sociale e turistico, sulla scorta di numerosi analoghi esempi realizzati soprattutto a livello internazionale e ai tentativi di progettazione, finora inattuati, riguardanti proprio alcuni dei forti del campo trincerato di Roma (Di Pietro Martinelli e Testa, 2017).

Reinterpretare l'anacronismo dei forti di Roma in chiave culturale: la possibile riconversione da architetture difensive a incubatori culturali diffusi

I forti del campo trincerato di Roma, benché dimenticati, raccolgono importanti aspettative sotto il profilo della rigenerazione dal punto di vista architettonico, culturale, economico e sociale. Queste strutture possono essere un importante banco di sperimentazione per ridefinire le linee guida di sviluppo culturale e urbanistico del complesso di beni culturali minori e diffusi (Critelli, 2007) che caratterizzano la città di Roma e la sua area metropolitana, nell'ottica di un compromesso tra esigenze di restauro conservativo, memoria storica e necessità urbane contemporanee. I forti di Roma, in virtù del loro rilievo storico-architettonico, della

loro posizione strategica e dell'ampia dotazione di locali aperti e coperti, se adeguatamente recuperati e valorizzati, potrebbero contribuire attivamente ad allargare e riorganizzare, in maniera creativa, innovativa e sostenibile, la geografia e la strategia di sviluppo dell'offerta culturale e turistica metropolitana (Cicerchia, 2018), oltre che a ospitare quei servizi civici ed eventi spesso privi di adeguati e opportuni spazi in riferimento alla loro particolare natura, come quelli a carattere socio-culturale e ludico-ricreativo. Questa strategia favorirebbe da una parte l'avviamento di analoghi progetti di riqualificazione urbana e dall'altra di attenuare i fenomeni di eccessiva polarizzazione nel processo di valorizzazione del patrimonio storico, finora concentrato essenzialmente nelle aree centrali o in corrispondenza di attrattori noti.

Tale approccio permetterebbe di estendere e ridistribuire i punti di interesse dei residenti e dei turisti nell'intero perimetro metropolitano, in favore delle aree periferiche e soggette a degrado, con uno sguardo rivolto oltre i classici confini urbani, ridisegnando così le tradizionali direttrici di evoluzione delle politiche culturali e turistiche urbane finora ipotizzate per la città di Roma, che rimanevano focalizzate essenzialmente all'interno dei confini della città storica o degli attrattori più noti (Gemmiti, 2011). L'obiettivo ricercato è quello di promuovere una fruizione allargata che sappia includere e mettere in evidenza quei beni attualmente meno visibili e periferici e per questo considerati «minori» (Critelli, 2007), in cui il filo conduttore di congiunzione tra i siti non sia solamente l'elemento geografico, ma soprattutto quello tematico, che rappresenterebbe il nuovo legame tra gli attrattori non contigui e differenti anche sotto il profilo delle caratteristiche, ma accomunati, pur nelle rispettive peculiarità, dall'essere portatori di significati storico-culturali che, nell'insieme, contraddistinguono in maniera univoca un dato territorio e che hanno contribuito a definire la sua specificità e univocità, ossia la sua immagine distintiva e soprattutto la sua memoria geografica e storica (Maggioli e Morri, 2009).

Tale riconoscimento è essenziale per creare un'identità patrimoniale forte e univoca, da cui dipende strettamente la realizzazione e il vantaggio competitivo, distintivo e inimitabile (Porter, 1985; Dierickx e Cool, 1989; Barney, 1991) di ogni singolo ambito territoriale, da cui viene a dipendere il processo e la strategia di sviluppo territoriale improntata secondo la matrice culturale, e per questo definita come *culture-driven* (Valentino, 2001; Sacco, Pedrini, 2003; Santagata, 2005; Francesconi, Cioccarelli, 2013), in cui la cultura e, in generale, il patrimonio culturale, viene assunto come un fattore strategico e trasversale in grado di favorire e di promuovere i processi creativi e innovativi nelle diverse filiere produttive che caratterizzano l'economia e il tessuto sociale di un territorio, divenendo, dunque, un volano inimitabile e insostituibile capace di stimolare un atteggiamento di competitività e di sviluppo che sappia creare valore condiviso, diffuso e sostenibile in quanto basato sul sapiente sfruttamento e valorizzazione delle risorse, tangibili e intangibili, caratterizzanti il singolo contesto territoriale. La distintività e la peculiarità delle risorse, materiali e immateriali, che compongono l'offerta culturale territoriale rappresentano elementi inalienabili e insostituibili su cui basare e organizzare il vantaggio competitivo caratterizzante un dato territorio e la sua dotazione patrimoniale. Fattispecie che diventa ancor più veritiera nel settore della progettazione dell'offerta culturale e turistica e delle politiche di programmazione e di stimolo della sua domanda. Questa visione dà luogo all'applicazione del concetto di tematismo territoriale (Bonetti, 2008), secondo il quale un contesto geografico assume una particolare strategia e programmazione di sviluppo che permetta di far emergere i significati, i fattori distintivi e le potenzialità del contesto territoriale rispetto alle risorse, culturali e non, di cui lo stesso dispone. La presenza di un ricco patrimonio storico-artistico costituisce senza dubbio un forte elemento catalizzatore delle operazioni di rigenerazione territoriale, sebbene non sia una condizione necessaria né sufficiente

ad avviare e mantenere tali azioni (Pollice, 2010). Difatti, il contributo del patrimonio storico-artistico all'attivazione di meccanismi di sviluppo socio-economici e culturali a livello locale dipendono dalle modalità con cui lo stesso diviene fonte di creazione e reinterpretazione dei valori culturali, simbolici e storici locali di cui lo stesso è custode, secondo una logica di compatibilità e resilienza alla luce delle nuove esigenze e delle potenzialità di cui lo stesso è portatore (*ibidem*).

L'individuazione di un tematismo consente di definire le iniziative finalizzate al miglioramento continuo tanto dell'offerta culturale esistente quanto della progettazione e dello sviluppo di quella potenziale e sommersa. Applicato a contesti culturali complessi, come nel caso della città di Roma, in cui coesistono attrattori primari e secondari, diffusi in aree centrali e periferiche, la definizione di tematismi locali, a livello municipale, consentirebbe di determinare un beneficio e rafforzamento competitivo all'intera offerta culturale metropolitana, grazie alla specializzazione tematica dei vari attrattori locali e alla loro interdipendenza secondo un progetto condiviso capace di creare un'identità patrimoniale distintiva e riconoscibile nel panorama dell'offerta culturale urbana. Ciò consentirebbe di accelerare lo stimolo verso la riscoperta, la valorizzazione e l'integrazione di ambiti territoriali dimenticati e diffusi, classificabili come veri e propri vuoti locali (Augé, 1993, 2007; Secchi, 1984, Vitiello 2001), categoria all'interno dei quali ricadono i forti di Roma, il cui risultato tangibile sarebbe anzitutto l'arricchimento e la diversificazione tematica e tipologica dell'offerta patrimoniale urbana, capace di soddisfare le diverse aspettative della domanda culturale dei residenti e dei turisti. La differenziazione e la specializzazione dell'offerta culturale locale e la creazione di nuove opportunità di fruizione, nel pieno rispetto delle vocazioni e delle peculiarità territoriali, rappresentano il primo passaggio verso la vera e propria innovazione delle risorse culturali e turistiche (Bonamici, 2016). L'innovazione, difatti, non si limita alla mera invenzione,

ma alimenta e stimola una serie di fattori e processi di rigenerazione del tessuto culturale e socioeconomico locale già esistente, da cui traggono beneficio e vigore sia la forza lavoro, ossia la comunità locale, che il capitale di investimento, ovvero le risorse materiali presenti (*ivi*, p. 179).

La necessità di diversificare l'offerta culturale e turistica e, al tempo stesso, di preservare e di valorizzare le peculiarità presenti in un dato territorio, si pongono come obiettivo finale quello di conservare l'immagine e l'identità del luogo stesso in chiave resiliente (Dematteis, 2003). Il tematismo territoriale, in quanto modello decisionale e programmatico partecipato, rappresenta uno dei possibili modelli su cui impostare il percorso di rigenerazione e sviluppo dei beni culturali caratterizzanti un particolare territorio secondo un approccio di resilienza.

Declinata al caso dei forti di Roma, l'individuazione di un tematismo verso il quale avviare il loro processo di rigenerazione, con percorsi differenti per ciascuno di essi in considerazione del contesto municipale di rispettivo insediamento, oltre che delle vicende storiche che hanno interessato ogni manufatto, rappresenta la condizione necessaria per ribaltare lo storico anacronismo in senso negativo che ha caratterizzato tali architetture urbane sin dalla loro edificazione e farli divenire, al contrario, dei luoghi di anticipazione e d'innovazione culturale, che consentirebbe di restituire il prestigio a tali architetture, sebbene sotto una differente declinazione, ovvero non più per una difesa a scopo militare ma come presidi a tutela dell'identità culturale dei rispettivi luoghi di ubicazione.

Tale progetto si inserisce in piena sintonia con il Piano strategico metropolitano di Roma per la promozione del capitale naturale e culturale⁶², tra i cui principali macrobiettivi si evidenziano la rivitalizzazione delle periferie metropolitane (*ivi*, p. 9) e la riscoperta del legame tra città e campagna (*ivi*, p. 13). In questi macrobiettivi si ravvisa in maniera esplicita il tema dell'integrazione e dell'allargamento del patrimonio

⁶² Approvato con Decreto n.111 del 1°giugno 2016 della Città Metropolitana di Roma Capitale

culturale, senza alcuna distinzione geografica a livello metropolitano, dato che si punta all'affermazione e rivalutazione delle zone periferiche ed emarginate presenti nel territorio metropolitano, auspicando a un processo di inclusione con le zone urbane centrali per dar vita a una rete di interconnessioni capaci di avviare un assetto policentrico in cui ogni area, con le rispettive dotazioni e risorse locali, abbia la possibilità di dare il proprio contributo e di affermare il proprio ruolo specifico all'interno dello spazio metropolitano complessivo.

Si tratta di una visione strategica e rivoluzionaria rispetto agli storici assetti urbanistici in cui ogni area, a prescindere dal suo posizionamento, è chiamata ora a funzionare e ad interagire in maniera integrata e sistematica per cercare di ridurre le disuguaglianze ambientali, culturali, economiche e sociali esistenti e favorire, contemporaneamente, i processi di integrazione e di coesione territoriale per uno sviluppo metropolitano equilibrato, convergente e omogeneo. La riorganizzazione dei rapporti e degli scambi culturali, economici e sociali tra le aree centrali e quelle periferiche o semplicemente quelle dimenticate presenti nello spazio metropolitano, e in particolare tra le aree urbane e quelle periurbane e propriamente rurali (Berry, 1976; Dematteis, 1988; Indovina, 2008), si pone con la finalità di realizzazione di una nuova impostazione della filiera produttiva, dei servizi e di una nuova gerarchia, in senso orizzontale e non più subordinata, dei rapporti tra i centri urbani e quelli rurali o minori presenti nel contesto metropolitano.

Scendendo a livello urbano, anche il documento promosso dall'amministrazione comunale per il periodo 2016-2021, denominato Linee programmatiche 2016-2021 per il Governo di Roma Capitale, conferma e sottolinea il ruolo ineludibile e portante che il settore culturale e turistico possono conferire allo sviluppo e alla riorganizzazione gerarchica del sistema urbano, a partire dal migliore utilizzo e valorizzazione sostenibile del patrimonio culturale locale, cercando di superare la storica divisione e gerarchia di subordinazione tra aree e attrattori centrali e quelli periferici.

La consapevolezza della centralità del patrimonio culturale posseduto dalla città di Roma per ridisegnare lo sviluppo urbano in maniera sostenibile e duraturo e la volontà di innalzare la qualità e la varietà dell'offerta culturale cittadina, e dei servizi annessi, e di rendere più equilibrata la sua distribuzione temporale e spaziale, al fine di intercettare una domanda turistica crescente e stimolare maggiori investimenti nel capitale culturale urbano, trovano una ragion d'essere nella creazione di una rete d'offerta urbana diffusa e tematica, in cui «la crescita culturale sarà diffusa nei tanti villaggi che compongono la città, ciascuno con il suo centro, il patrimonio e risorse culturali» (Linee programmatiche 2016-2021 per il Governo di Roma Capitale, p. 34). Si tratta indiscutibilmente di una svolta programmatica a livello istituzionale protesa verso la piena affermazione, inclusione ed esaltazione delle risorse culturali urbane minori e latenti, finora rimaste emarginate, se non totalmente escluse, dal panorama culturale cittadino. Rispetto a tale visione programmatica, i forti di Roma, monumenti nascosti e diffusi lungo l'anello urbano della capitale, rappresentano delle potenziali postazioni la cui rigenerazione, impostata secondo un differente e non convenzionale processo che non si limiti alla mera e sterile ristrutturazione dei locali, sarebbe in grado di stimolare la creatività e la resilienza culturale dei rispettivi municipi di insediamento, convertendosi in prestigiosi attrattori urbani di facilitazione, incubazione e sperimentazione delle attività culturali e sociali, che spesso faticano a trovare dei luoghi adatti e compatibili deputati a tale finalità di promozione e stimolo culturale. In tal modo, il processo di rigenerazione di tali manufatti andrebbe nella direzione di un'innovativa valorizzazione di beni culturali, la cui ricaduta non sarebbe limitata al singolo manufatto architettonico, ma protesa a ridisegnare la geografia culturale e urbana dei rispettivi municipi e comunità di insediamento, aprendo così una nuova stagione di rigenerazione urbana capace di farli divenire da luoghi di esclusione a luoghi di inclusione, divulgazione e innovazione in maniera innovativa e partecipata, ovvero a convertirsi in luoghi di *edutainment* (Di Pietro Martinelli, Martelli e Scanagatta, 2017).

Detto in altri termini, l'anacronismo strutturale, sia a carattere storico sia funzionale dei forti del campo trincerato di Roma, sarebbe così superabile grazie al passaggio di concezione da luoghi deputati alla difesa e conservazione dello *status quo* urbano a luoghi di promozione dell'innovazione e dell'inclusione urbana, sia in chiave formativa sia in quella di intrattenimento e socializzazione, in cui essi possano divenire dei presidi di memoria delle tradizioni aperte anche però alle avanguardie culturali e sociali. Tale preludio si è già manifestato in passato, sebbene in sordina, per alcuni dei forti del campo trincerato, in cui agli inizi del XX secolo, avvennero delle sperimentazioni tecnologiche, in campo aeronautico ed elettromagnetico, che contribuirono rispettivamente alla nascita della futura arma dell'aeronautica militare⁶³ e all'impiego delle onde radio per scopi militari⁶⁴.

La ridefinizione del rapporto tra comunità, patrimonio culturale e sviluppo socio-economico del territorio applicabile al processo di rigenerazione dei forti del campo trincerato di Roma può trovare riscontro nella formula dell'ecomuseo⁶⁵ (De Varine, 1978, 1996; Rivière, 1985;

63 La nascita dell'Aeronautica italiana avvenne ufficialmente il 28 marzo 1923. Tuttavia, le prime sperimentazioni che porteranno alla consacrazione come forza armata indipendente iniziarono già agli inizi del XX secolo. In particolare, si può citare il famoso volo dimostrativo operato da Wilbur Wright, aviatore nonché ingegnere statunitense, effettuato nell'aprile del 1909 presso l'aeroporto di Centocelle, facente parte del compendio de Forte Casilina http://www.aeronautica.difesa.it/storia/1903_1914_B/Pagine/Wright.aspx

64 Agli inizi del Novecento, precisamente nel maggio del 1903, Guglielmo Marconi, inventore della radio, effettuò alcune trasmissioni radio presso la stazione di Monte Mario a Roma, situata in corrispondenza del sito occupato dal Forte Monte Mario, ove era stato installato un impianto radio di appartenenza della Marina Militare, che permetteva il collegamento radio con la Sardegna.

65 Il termine ecomuseo viene utilizzato per individuare un territorio circoscritto caratterizzato dalla presenza di un patrimonio ambientale, culturale e storico-artistico di particolare rilievo e pregio che, in quanto tale, è suscettibile di tutela e valorizzazione, ma con la differenza di non essere delimitato da confini fisici precisi, che caratterizzano una normale struttura museale, e con la particolarità aggiuntiva di prevedere l'annessione e il coinvolgimento diretto della comunità locale che abita il territorio e che ne influenza le caratteristiche e le forme di gestione e di organizzazione.

Hudson, 1996; Davis, 1999; Maggi, Avogadro, Falletti e Zatti, 2000; Maggi, 2001, 2002; Borrelli, Corsane, Davis e Maggi, 2008). Si tratta di un'innovativa soluzione che mira a riscrivere e a ridefinire, in chiave creativa, condivisa e sostenibile, il complesso rapporto tra gli attori e gli elementi caratterizzanti un determinato contesto territoriale secondo prospettive in grado di favorire la diffusione e l'implementazione di modelli virtuosi che sappiano promuovere un percorso di sviluppo coerente, condiviso e sostenibile di sviluppo territoriale.

La novità espressa dalla formula degli ecomusei è da ricercarsi proprio nella ricerca di strategie alternative di valorizzazione del patrimonio culturale, legate alla domanda di cambiamento e di resilienza manifestata dalle comunità locali, in cui le politiche locali sappiano recepire, interpretare e promuovere tutte le possibili prospettive di gestione del territorio e di utilizzo delle risorse esistenti, a partire dalle evidenze fisiche rappresentate da attrattori fisici e monumenti, che rappresentano i catalizzatori tangibili del patrimonio culturale posseduto da un territorio.

La rivoluzione formale e sostanziale apportata dal modello dell'ecomuseo, nonché la sua più grande e marcata differenziazione rispetto ai modelli tradizionali di strutture museali e di concezione degli attrattori culturali fisici, si rintraccia nel legame e nel rapporto che esso viene a costituire con la popolazione del territorio in cui si struttura. Questa particolare caratteristica dell'ecomuseo viene più volte rimarcata da Rivière (1985), uno dei padri fondatori del concetto di ecomuseo, che paragona metaforicamente l'ecomuseo a uno specchio in cui si riflette l'identità di una popolazione e le sue produzioni culturali nel territorio di insediamento. Secondo tale visione, l'ecomuseo diventa uno strumento di riflessione identitaria e di esternazione visiva che una comunità fornisce della propria cultura, del proprio paesaggio e del proprio territorio (*ibidem*).

Altra caratteristica distintiva del concetto di ecomuseo è il suo legame innovativo rispetto alla dimensione fisica e temporale della comunità e del territorio cui si riferisce (*ibidem*). Difatti, a differenza dei musei convenzio-

nali, l'ecomuseo si concepisce come una struttura istituzionale dinamica e flessibile, le cui attività programmatiche spaziano dalla conservazione, alla ricerca e sperimentazione fino all'educazione e alla divulgazione culturale, ponendosi, dunque, come il prodotto concentrato o la reinterpretazione di strutture tradizionali quali un museo, un laboratorio di ricerca e una scuola di formazione. Ciò conferisce all'ecomuseo la capacità di assumere una portata temporale che gli permette di conservare immutata nel corso del tempo la sua funzione e il suo ruolo istituzionale rispetto al territorio in cui è inserito, adattandosi alle mutevoli condizioni e dinamiche che caratterizzano un patrimonio territoriale. Si tratta, dunque, di una novità che investe anche la dimensione fisica e strutturale di un ecomuseo, poiché la sua forma e il suo perimetro sono soggetti continuamente a variazioni e ridefinizioni dettate dal processo evolutivo della cultura e degli elementi patrimoniali prodotti dall'interazione tra una comunità e il suo territorio. La portata innovativa dell'ecomuseo si coglie anche nel nuovo e diverso apporto che esso viene ad avere con la comunità e il territorio cui appartiene. A differenza delle strutture museali e culturali convenzionali, l'ecomuseo vanta una portata sociale molto forte, che rimarca il suo senso di appartenenza e il suo legame intrinseco con la popolazione di un territorio, al punto tale che De Varine, un altro padre fondatore dell'idea di ecomuseo, afferma che è preferibile parlare di «museo comunitario piuttosto che di ecomuseo come rappresentante dei nuovi musei» (De Varine, 1996, p. 25). Secondo la sua visione, la componente sociale incarna l'essenza del concetto di ecomuseo, essendo quest'ultimo uno strumento che consente una maggiore e più profonda partecipazione della comunità locale nella gestione, nella tutela e nella valorizzazione del rispettivo patrimonio territoriale (*ibidem*). L'opportunità di mutare il concetto di ecomuseo con quello di museo comunitario è stata ripresa e ribadita anche da un altro esperto e studioso degli ecomusei, Davis (1996) che, come il suo predecessore, ha confermato la necessità di mutazione del concetto di ecomuseo con quello di «museo della comunità» poiché quest'ultima

accezione è quella che più si avvicina e restituisce maggiormente il senso dell'immagine, dell'architettura e della finalità stessa dell'ecomuseo.

Volendo sintetizzare le caratteristiche peculiari e innovative della struttura dell'ecomuseo o museo comunitario rispetto a quella dei musei convenzionali e tradizionali, le principali differenze si possono concentrare su tre elementi rispetto ai quali essi si strutturano e verso cui agiscono, ovvero l'oggetto che custodiscono ed espongono, la superficie di estensione e l'utenza a cui si rivolgono (Maggi, Avogadro, Falletti e Zatti, 2000, 2008). In base a tale classificazione, si denota come le differenze siano sottili quanto sostanziali nei contenuti e nelle forme. Difatti, partendo dall'oggetto che costituisce l'elemento di custodia, si può notare come nel caso dei musei classici questo possa essere inquadrato come una collezione o un particolare allestimento tematico basato essenzialmente su oggetti materiali, mentre nel caso dell'ecomuseo sia più corretto parlare di patrimonio culturale, dal momento che in quest'ultimo caso si vanno a inglobare anche elementi intangibili di un patrimonio che, per loro stessa natura, non possono essere racchiusi o iscritti in una collezione fisica.

Il secondo elemento di differenza tra il museo tradizionale e l'ecomuseo riguarda la struttura architettonica in cui vengono a definirsi e in cui viene contenuta e mostrata la rispettiva esposizione patrimoniale. A tal riguardo, mentre il museo classico si inquadra all'interno di un edificio o di un complesso architettonico più o meno esteso e percepibile, l'ecomuseo, invece, si discosta da tale inquadramento convenzionale dal momento che non possiede dei confini fisici propriamente percettibili, ma tende a inquadarsi con il territorio in cui risulta distribuito il patrimonio che intende preservare e valorizzare, benché spesso nella sua articolazione sono ravvisabili edifici e percorsi illustrativi in grado di creare una «rete espositiva» del patrimonio.

I tratti distintivi e innovativi dell'ecomuseo si evidenziano e si condensano nella sua capacità di rappresentazione dei luoghi attraverso la realizzazione di documentazione ambientale e storica in grado di

esaltare i concetti di unicità e di irripetibilità dei territori secondo un processo di contrasto e di opposizione alla tendenza di omologazione dei luoghi che interessa non solo le periferie urbane, ma riguarda anche territori periurbani e rurali contraddistinti da straordinarie valenze ambientali, culturali e storiche.

Il successo e le potenzialità dell'ecomuseo quale infrastruttura culturale in grado di adattarsi alle diverse realtà territoriali si rintracciano nella possibilità di promuovere lo sviluppo socio-economico di un territorio attraverso la creazione di una rete culturale dinamica e flessibile, capace di recepire le sinergie provenienti dalla sapiente organizzazione tra le esigenze economiche e sociali con quelle di conservazione e tutela delle qualità ambientali, paesaggistiche e culturali di una realtà territoriale. Più propriamente, le potenzialità dell'ecomuseo si intravedono nella possibilità di creazione di legami tra i diversi ed eterogenei elementi patrimoniali che compongono una realtà territoriale mediante l'individuazione di percorsi tematici che consentano di unire ai luoghi già noti e frequentati le aree isolate, escluse e ingiustamente poco valorizzate, secondo una logica volta a creare una struttura culturale allargata e flessibile, in grado di connettere tutti quegli elementi ambientali, culturali e storici che compongono il patrimonio eterogeneo di un determinato territorio.

Tutte le suddette caratteristiche dell'ecomuseo sono perfettamente declinabili al processo di rigenerazione dei forti del campo trincerato di Roma, che si candidano ad essere degli attrattori particolari e diffusi nel territorio metropolitano in grado di dare attuazione al concetto di patrimonio allargato, creativo e resiliente.

Conclusioni: quale destino per i forti del campo trincerato di Roma

I forti del campo trincerato di Roma, a differenza di molti altri beni del patrimonio culturale urbano, anche più noti e valorizzati, hanno la concreta possibilità di poter essere convertiti in luoghi del fare, in grado di ospitare molteplici attività culturali, didattiche, ricreative, socio-educative e anche produttive.

I tentativi di riqualificazione e valorizzazione finora condotti rientrano in un progetto strutturale finalizzato a proporre un processo di riqualificazione dei forti di Roma che non si limiti alle sole e onerose operazioni di restauro conservativo, ma che sappia, invece, interpretare e raccogliere le esigenze culturali, economiche e sociali dei singoli municipi in cui i forti sono posizionati e rispetto ai quali impostare il loro percorso di riconversione funzionale e compatibile, potendo eventualmente ospitare quei particolari servizi urbani che difficilmente troverebbero adeguati e compatibili spazi di ospitalità. Ciò consentirebbe di evitare degli sterili e onerosi progetti di mera riqualificazione conservativa e di riconvertire i forti in *hub* urbani innovativi sotto il profilo della conservazione, divulgazione e dell'inclusione, ovvero divenire degli speciali incubatori capaci di stimolare pratiche di aggregazione, creatività e inclusione a disposizione delle comunità municipali (Di Pietro Martinelli, Martelli e Scanagatta, 2017).

I forti possono essere originali architetture storiche capaci di fungere da incubatori urbani deputati all'innovazione e alla resilienza culturale e socio-economica grazie a una nuova destinazione d'uso dei locali capaci di ospitare attività culturali, economiche e sociali compatibili con le caratteristiche dei forti e capaci di configurarsi come innovativi attrattori di livello municipale, non solo per le attività meramente culturali ma anche per quelli economiche e sociali. Questa innovati-

va impostazione di rigenerazione urbana consentirebbe di trasformare i forti dall'essere luoghi metropolitani abbandonati e isolati, (Augè, 1993, 2007), ovvero anacronistici rispetto al tessuto urbano circostante, a luoghi nuovamente inseriti e protagonisti nelle dinamiche architettoniche, culturali e socio-economiche locali.

Il processo di riconversione funzionale e compatibile ipotizzato per i forti del campo trincerato di Roma si inserirebbe pienamente nelle nuove logiche di ridefinizione delle centralità urbane e nelle possibilità di diversificazione e specializzazione delle aree metropolitane secondo la logica dei cosiddetti distretti culturali metropolitani (Francesconi e Cioccarelli, 2013; Sacco e Blessi, 2005; Santagata, 2003).

La ricerca di nuovi assetti su cui impostare la pianificazione e la rigenerazione delle strutture e, in generale, delle aree urbane dismesse (Russo, 1998) rappresenta una delle maggiori sfide per il ripensamento delle geografie urbane sotto il profilo culturale, specie per quelle realtà metropolitane caratterizzate dalla presenza di attrattori urbani diffusi ed eterogenei. L'inclusione e la riqualificazione di luoghi dismessi, come si presentano attualmente i forti di Roma, potrebbero contribuire attivamente a diversificare e implementare la tradizionale immagine di una destinazione culturale e turistica, anche se già fortemente consolidata, come nel caso di Roma, verso un nuovo e complementare posizionamento competitivo. Strategia che si rivela sempre più necessaria e ineludibile in uno scenario internazionale, come quello attuale, che richiede di indirizzare con forza e decisione tutti gli strumenti amministrativi, politici ed economici verso la piena e decisa valorizzazione degli spazi già edificati e delle risorse culturali latenti, quelle che possiedono le maggiori potenzialità per avviare e impostare un nuovo processo di sviluppo culturale sostenibile per il territorio e le comunità locali.

Ridefinire il rapporto di interazione tra aree centrali e quelle periferiche consentirebbe di reimpostare il posizionamento competitivo e il tematismo territoriale dei singoli municipi in cui si insediano i forti di

Roma secondo una programmazione e visione tematica che permetta di far emergere i significati, i fattori distintivi e le potenzialità offerte dal singolo territorio (Bonetti, 2008). Contestualizzato al caso di Roma, ciò consentirebbe ai singoli municipi di riorganizzare la rispettiva offerta e visibilità in funzione del patrimonio culturale presente e verificando le opportunità derivanti dalla sua possibile integrazione e rapporto rispetto alle caratteristiche del tessuto socio-economico locale. L'individuazione di un tematismo locale consente, dunque, di attivare un processo di interazione e rafforzamento competitivo tra attrattori culturali primari e quelli secondari, tra cui rientrano i forti del campo trincerato di Roma, finalizzato a stimolare un miglioramento continuo tanto dell'offerta culturale consolidata quanto della progettazione di quella emergente, portando alla riscrittura della geografia culturale e turistica di un territorio. Se applicata, tale strategia porterebbe alla riscrittura dell'anacronismo storico che da sempre ha caratterizzato il complesso dei forti del campo trincerato di Roma verso una nuova dimensione di attrattori culturali pienamente innovativi e alternativi nelle loro nuove funzioni a carattere civile e al servizio delle rispettive comunità municipali di ubicazione.

Riferimenti bibliografici

Augé Marc (1993), *Non luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Elèuthera.

Augé Marc (2007), *Tra i confini. Città, luoghi, interazioni*. Pearson Italia Spa, Roma, Mondadori.

Barney Jay B. (1991), *Firm resources and sustainable competitive advantage*, in «Journal of Management», 17, pp. 99-120.

Berry Jay B. (1976), *Urbanization and Counter-urbanization*, Beverly Hills, Sage.

- Bonamici Simone (2017), *Innovazione e turismo: esperienze internazionali a confronto*, in Bozzato Simone, *Regione Lazio e Territori dell'Ospitalità*, Roma UniversItalia, pp. 177-210.
- Bonetti Enrico (2008), *La dimensione di prodotto dell'offerta turistico-culturale*, in Golinelli Claudia M. (a cura di). *Cultura, impresa e territorio. La valorizzazione del patrimonio culturale: verso la definizione di un modello di governance*. Milano, Giuffrè, 81-101.
- Bonora Paola (2009), *Culture metropolitane in gioco: la città collage di rappresentazioni* in Faccioli Marina (a cura di). *Processi territoriali e nuove filiere urbane*, Milano, Franco Angeli, pp. 152-154.
- Borrelli Nunzia, Corsane Gerard, Davis Peter, Maggi Maurizio (2008), *Valutare un ecomuseo: come e perché. Il metodo MACDAB*, Torino, IRES Piemonte.
- Cajano Elvira (2006), *Il sistema dei forti militari a Roma*, Roma, Gangemi Editore.
- Carani Marco (1883), *I Forti di Roma notizie storico-topografiche, raccolte da Michele Carani*, Roma, Voghera Carlo tipografo di S.M.
- Cattedra Raffaele (2011), *Metamorfosi urbane. Progetti, pratiche e riusi della città contemporanea*, in Governa Francesca, Memoli Maurizio (a cura di), *Geografie dell'urbano. Spazi, politiche, pratiche della città*. Roma, Carocci, pp. 249-276.
- Cicerchia Annalisa, (2018), *Il bellissimo vecchio. Strategie creative e modelli d'impresa per il patrimonio culturale*, Milano, Franco Angeli.
- Critelli Giuseppe (2007), *Patrimonio culturale e sviluppo economico*, in Marino Domenico (a cura di), *Interazioni tra patrimonio culturale, centri urbani minori e sviluppo locale in Calabria*, Messina, Grafoeditor s.r.l., pp. 10-29.
- Davis Peter (1999), *Ecomuseums: a sense of place*, London and New York, Leicester University Press.
- De Varine Hugues (1996), *Ecomuseum or community museum? 25 anni di ricerca applicata nella museologia e nello sviluppo*, in «Nordisk Museologi», 2, pp. 20-26.
- Dematteis Giuseppe (1988), *La scomposizione metropolitana*, in: Mazza Luigi (a cura di), *Le città del mondo e il futuro delle metropoli*, Milano, Electa.
- Dematteis Giuseppe, Ferlaino Ferlaino (2003), *Il mondo e i luoghi: geografie delle identità e del cambiamento*, Torino. IRES Piemonte.
- Di Pietro Martinelli Paolo, Martelli Lorenzo, Scanagatta Manfredi (2017), *Edutainment, innovazione culturale e inclusione sociale: Fort 360, un progetto per la valorizzazione del patrimonio culturale*, in «Disegnare Con: Virtual museums of Architecture and city», 17, pp.82-89.

- Di Pietro Martinelli Paolo, Danilo Testa (2017) *Sostenibilità e valorizzazione degli spazi marginali per il recupero del patrimonio pubblico dismesso: il caso del Forte Boccea a Roma*, in *Proceedings of the international conference: Military Landscapes. A future for Military Heritage*, La Maddalena, 21-24.06.2017, Skira, Milano 2017, paper 097.
- Dierickx Ingemar, Karel Cool (1989), *Asset stock accumulation and sustainability of competitive advantage*, in «Management Science», 12, pp. 1504-1513.
- Francesconi Alberto, Gabriele Cioccarelli (2013), *Organizzare i distretti culturali evoluti*, Milano, FrancoAngeli.
- Gemmiti Roberta (2011), *Politiche territoriali e politiche turistiche nell'evoluzione urbana. Riflessioni intorno a Roma*, Working Paper n.87, Roma, Dipartimento MEMOTEF Facoltà di Economia, Università degli Studi La Sapienza.
- Harvey David (2015), *La crisi della modernità*, Milano, Il Saggiatore.
- Hudson Kenneth (1996), *Ecomuseums become more realistic*, in «Nordisk Museologi», 2, pp.
- Indovina Francesco (2008), *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Milano, FrancoAngeli.
- Maggi Maurizio (2001), *Ecomusei, musei del territorio, musei di identità*, in «Nuova Museologia», 4, pp. 9-11.
- Maggi Maurizio, Cecilia Avogadro, Vittorio Falletti e Federico Zatti (2000), *Gli Ecomusei. Cosa sono e cosa potrebbero diventare*, Torino, IRES Piemonte.
- Ostilio Rossi Piero, Andrea Bruschi, Simone Ferretti, Paola Guarini, Anna Giovannelli, Andrea Grimaldi, Luigi Tamborrino (2009), *Operare i forti, per un progetto di riconversione dei forti militari di Roma*, Roma, Gangemi Editore.
- Pollice Fabio (2010), *La cultura nelle strategie di riposizionamento delle città. Una riflessione critica*. In «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», 1, pp. 91-124.
- Porter Michael E. (1985), *Competitive Advantage: creating and sustaining superior Performance*, New York, Free Press.
- Rivière Georgers H. (1985), *The ecomuseum - an evolutive definition*, in «Museum» UNESCO, 148, pp. 182- 183.
- Roma Capitale, *Linee programmatiche 2016-2021 per il Governo di Roma Capitale*.
- Russo Michelangelo (1998), *Aree dismesse: forma e risorsa della «città esistente»*, Napoli, Edizioni scientifiche italiane.

- Sacco Pier Luigi, Sabrina Pedrini (2003), *Il distretto culturale: un nuovo modello di sviluppo locale?* in «Il Risparmio, Ottavo Rapporto sulle Fondazioni Bancarie», 3, pp. 167-199.
- Sacco Pier Luigi, Giorgio Tavano Blessi (2009), *The Social Viability of Culture-led Urban Transformation Processes: Evidence from Bicocca District*, in «Urban Studies», 46, pp.1115-1135.
- Santagata Walter (2005), *I distretti culturali nei paesi avanzati e nelle economie emergenti*, in «Economia della Cultura», 2, pp.141-152.
- Schumpeter Joseph A. (2010). *Il capitalismo può sopravvivere? La distruzione creatrice e il futuro dell'economia globale*. Milano, Etas.
- Secchi Bernardo (1984), *Un problema urbano: l'occasione dei vuoti*, in «Casabella», 503, pp.
- Turco Angelo (2012), *Turismo e territorialità. Modelli di analisi, strategie comunicative, politiche pubbliche*, Milano, Unicopli.
- Turco Angelo (2013), *Governance Territoriale. Norme, discorsi, pratiche*, Milano, Edizioni Unicopli.
- Valentino Piero A. (2001), *Distretti culturali: nuove opportunità di sviluppo del territorio*, Roma, Associazione Civita.
- Vitiello Maria (2013). *I «vuoti» urbani: da zone grigie a luoghi d'incontro. Quando il retrofit è reintegrazione del valore sociale. L'esperienza romana*, in «Planum. The Journal of Urbanism», 2, pp. 1-7.

*Filippo Celata, Silvia Lucciarini,
Rossana Galdini, Andrea Simone*

Maledetta fortuna.

Le conseguenze economiche
e sociospaziali dello status di capitale

Introduzione

È impossibile parlare di quello che Roma è stata negli ultimi 150 anni senza considerare il ruolo che ha svolto, dal punto di vista storico-geografico, l'elezione della città a capitale d'Italia, e come questa storia proietti la sua ombra – nel bene e nel male – anche sul presente. Si potrebbe partire dall'inizio, dal 1871, per arrivare ad oggi, ma sarebbe troppo lungo e complesso soprattutto per chi, come chi scrive, non è uno storico. Preferiamo piuttosto procedere a ritroso, a partire quindi dal «declino» che, secondo molti, Roma ha subito negli ultimi anni. Anche perché la «crisi» è esplosa con particolare evidenza a partire dalla Grande recessione originatasi nel 2007/2008, ma le sue radici sono ben precedenti.

La città soffre negli ultimi anni, innanzitutto, di una «crisi del valore». Il numero di occupati non ha d'altronde mai smesso di crescere, tranne che nelle fasi più recessive, e il tasso di disoccupazione ha avuto andamenti simili al resto dell'Italia, sebbene poi a Roma dal 2017 sia tornato a crescere. Anche il numero di imprese è cresciuto, mentre in Italia è rimasto pressoché stabile. Il problema è che tale crescita di occupati e imprese si è associato negli ultimi anni ad una notevole riduzione del valore aggiunto prodotto che, in rapporto al numero di abitanti, ha avuto a Roma un crollo del 9% mentre in Italia si è ridotto di meno della metà (-4%) e a Milano è aumentato del 10%.

Tale crollo può essere dovuto da un lato alla riduzione della produttività delle imprese nei loro rispettivi settori, e d'altro lato a un ri-orientamento verso settori a più bassa produttività. Ci sono indizi che mostrano che sono vere entrambe le cose (Celata, Galdini, Lucciarini e Simone 2021). In termini di addetti, i tassi di crescita maggiori si osservano nei servizi alla persona, nel turismo e nei pubblici esercizi, a fronte della riduzione dei settori manifatturieri, dei settori classificabili come ad alta intensità tecnologica, e delle industrie culturali – in parti-

colare l'editoria. I servizi avanzati sono cresciuti, come è fisiologico per una grande metropoli, ma meno sia in quantità che in qualità rispetto sia a altre grandi metropoli dei paesi ad alto reddito (D'Albergo e Moïni, 2015) che ai decenni precedenti. A fronte di un lieve aumento nelle costruzioni, il commercio e i servizi di informazione e comunicazione, tutti gli altri settori riducono la loro produttività. Roma aveva invece registrato negli anni 2000 dinamiche di produttività migliori rispetto alla media italiana e anche alle grandi città del Nord. Le conseguenze di questa crisi del valore sono diverse e gravi, non solo in termini di prospettive di crescita, ma di qualità dell'occupazione, livelli di reddito, opportunità di mobilità sociale, accentuazione del dualismo e delle disuguaglianze. È necessario tuttavia, come detto, andare oltre le congiunture per comprendere le ragioni strutturali della crisi e come queste siano strettamente legate alla storia tutta, sociale, politica, economica e urbanistica, di Roma Capitale.

Le radici della crisi

Da cosa deriva tale «crisi del valore»? Una prima ipotesi riguarda la dinamica degli investimenti pubblici. Quella del Comune di Roma ha subito una riduzione catastrofica, molto maggiore che nel resto d'Italia (Causi, 2021): la contrazione è tre volte maggiore alla media nazionale nel periodo 2009-2013 e undici volte maggiore nel 2014-2019. La spesa in conto capitale per abitante nel 2018 è stata la metà di quella di Bologna, meno di un terzo di quella di Torino e circa un quarto rispetto a Milano, Firenze e Napoli. Non è sempre stato così. Il crollo è successivo al 2008, e ha invertito la dinamica positiva degli investimenti registrata nel periodo precedente, dovuta soprattutto alla cosiddetta «cura del ferro» e a eventi

straordinari quali il Giubileo. L'esito è il drammatico sottodimensionamento delle risorse destinate alla manutenzione e al miglioramento delle infrastrutture, delle reti e dei beni pubblici della città.

In termini di servizi pubblici, Roma, pur avendo negli ultimi venticinque anni recuperato una parte dello storico divario che soffre nei confronti delle aree urbane più avanzate del centro-nord, resta ancora lontana da standard ottimali, in particolare sull'asse fra centro e periferie (*ibidem*). Tali problemi sono aggravati dalla sterminata estensione del territorio comunale e dagli squilibri esistenti al suo interno, anche perché a quelli di tipo storico se ne sono aggiunti negli ultimi decenni altri. La popolazione, per esempio, si è ridotta nella città consolidata mentre è aumentata nelle aree adiacenti ed esterne al GRA e nel resto della città metropolitana in una misura che non ha eguali in nessun altro territorio italiano. Sono aumentati inoltre per intensità e per estensione i flussi di pendolarismo verso la città e le interconnessioni produttive sul territorio a scala provinciale e regionale. Roma soffre inoltre di una notevole lentezza nell'utilizzo delle risorse esistenti, che si è ridotta ulteriormente nel corso del tempo, complici le conseguenze dell'inchiesta «mafia capitale» e l'inesperienza e la prudenza della Giunta Raggi. Le responsabilità non sono tuttavia da imputare solo al Comune: fra la metà del secondo decennio e la metà del primo si sono ridotti gli investimenti delle imprese pubbliche locali (-31%), delle amministrazioni centrali (-22%) e delle imprese pubbliche nazionali (-7%). Nell'ambito del ciclo dei rifiuti gli investimenti si sono sostanzialmente fermati. Nel settore del trasporto pubblico locale si sono ridotti di circa 50 milioni l'anno.

Un secondo problema è che in questi anni a Roma la crescita si è concentrata, come accennato, su settori con scarse capacità propulsive. L'esempio più rilevante è il turismo e in secondo luogo i già citati pubblici esercizi. Un altro ambito di forti investimenti sono stati i grandi centri commerciali che, in un quadro di capacità di spesa privata decrescente, hanno messo in difficoltà il tessuto commerciale urbano

e mostrano anch'essi segni di crisi, anche prima della pandemia. Più recentemente sono stati localizzati nell'area alcuni importanti centri logistici. L'area periurbana si è quindi popolata di «cattedrali nel deserto» che generano occupazione scarsamente qualificata e flussi di persone e merci, ma non producono esternalità, sviluppo, centralità – a dispetto della retorica con la quale sono descritti.

Le dinamiche pur positive in termini di servizi avanzati sono come detto ben al di sotto delle potenzialità di una grande città. Roma, d'altronde, non è mai diventata una «città globale»; l'economia urbana mostra al contrario un'elevata «dipendenza dal locale» (D'Albergo e Moini, 2015). Altre metropoli sono cresciute sia dal punto di vista quantitativo, fisico, che qualitativo ed economico, come naturale conseguenza della centralità che le grandi città hanno in economie avanzate ad alto consumo di conoscenze e relazioni. Roma ha conosciuto quasi solo gli aspetti meramente quantitativi e anche negativi di tale processo: crescita ipertrofica, valorizzazione esclusivamente fondiaria, polarizzazione socio spaziale.

Tale circostanza è paradossale dal momento che Roma ospita da sempre – per natura e storia – diversi elementi transnazionali (Thomassen e Marinaro, 2014), ma raramente proietta le sue reti (economiche) nel mondo. La sua dimensione cosmopolita non si è mai trasferita alla sua economia, per lo meno dagli anni Sessanta. Si pensi d'altronde che, cambiando scala, nonostante la popolazione romana sia composta quasi completamente da immigrati più o meno recenti (nell'Ottocento Roma non aveva più di 200.000 abitanti), l'economia urbana raramente proietta la propria influenza al di là dei confini metropolitani. La città sfrutta quindi le economie di scala che sono consentite dalla dimensione metropolitana e dallo *status* di capitale, ma non produce le economie esterne che sono tipiche della metropolizzazione: l'ispessimento delle sinergie interne ed esterne. Attrae quasi «naturalmente» investimenti, risorse, persone istruite, sebbene meno di altre città europee, ma non riesce a tradurre questo nella creazione di opportunità diffuse, in un

percorso di qualificazione della base produttiva, rimanendo intrappolata in una via «bassa» allo sviluppo, concentrata in settori a scarso capitale cognitivo e ridotto valore aggiunto.

Molti servizi avanzati sono anch'essi «dipendenti dal locale» da un lato, e d'altro lato dal settore pubblico – risentendo quindi delle dinamiche negative degli investimenti pubblici a cui si è fatto riferimento. Le maggiori riduzioni di produttività si registrano negli ultimi anni proprio nelle attività finanziarie, assicurative, immobiliari e professionali/tecniche, tanto che nonostante gli occupati in questi settori crescano, il valore aggiunto da loro complessivamente prodotto si è ridotto. Cresce inoltre il numero di micro-imprese, imprese individuali e partite IVA, e si riduce il numero di società per azioni (Macchiati, 2019). Allo stesso tempo sono quasi raddoppiate in dieci anni le esportazioni di servizi. Non mancano in tutti gli ambiti sopra descritti delle assolute eccellenze. L'immagine che se ne trae è quella dell'accentuazione di una struttura tipicamente dualistica di Roma, per la quale solo una parte della sua economia ha saputo reagire alla crisi riorganizzandosi, mentre la restante parte è rimasta intrappolata in una situazione di arretratezza e precarietà (Causi, 2018).

Problemi simili, in terzo luogo, riguardano il comparto manifatturiero, che, come noto, a Roma è ridotto ma comunque consistente e non privo di eccellenze. L'industria, tuttavia, si contrae non solo in termini di addetti, ma anche di produttività. A Roma agiscono molte attività produttive ad alta intensità tecnologica in settori quali l'aerospazio, l'audiovisivo, l'ICT. Il peso di questa porzione dell'economia si sta tuttavia riducendo. Tale contrazione è precedente alla crisi del 2007/2008 ed è proseguita anche quando quasi tutti gli altri settori risultavano in crescita. Allargando lo sguardo emerge l'enorme polo chimico-farmaceutico (pontino) che, al netto di crisi aziendali e ristrutturazioni, continua a occupare decine di migliaia di dipendenti, inclusi molti lavoratori qualificati, e a produrre quasi il 50% dell'export regionale. Il settore, tuttavia, non solo si contrae

leggermente negli anni, ma si orienta verso attività meramente produttive, sempre più spesso in conto terzi, che hanno quindi spesso la propria «testa» (funzioni direzionali, ricerca & sviluppo) altrove. Nel Lazio sono inoltre presenti diversi sistemi produttivi locali – carta (Frosinone), marmo (Tivoli), tessile (Valle del Liri), ceramica (Civita Castellana) – che però risentono delle pressioni competitive che inevitabilmente caratterizzano questi settori maturi.

A fronte di queste difficoltà, *high-tech* e «innovazione» sono state negli ultimi anni oggetto di un notevole investimento, innanzitutto simbolico. Sono stati creati due tecnopoli: quello di Castel romano, in posizione baricentrica tra Roma e il principale polo farmaceutico, e quello Tiburtino, per ravvivare i fasti di quella che un tempo veniva definita «Tiburtina Valley», per la sua vocazione ICT. I tecnopoli si qualificano tuttavia più per l'offerta di spazi, infrastrutture e servizi che per la capacità di emulare la complessa rete di interdipendenze tra le imprese, e tra queste e il territorio, che caratterizza gli esempi a cui si ispirano. Sono nati inoltre almeno una decina di incubatori e acceleratori di *start-up* su iniziativa di imprese, università, amministrazioni, associazioni di categoria. Il rischio è che in assenza di un contesto produttivo e finanziario idoneo a sostenere l'innovazione lungo l'intero ciclo di vita del prodotto, le iniziative di successo che pure si incubano finiscano per trasferirsi altrove.

È poi venuto meno, in quarto luogo, il ruolo che le grandi aziende pubbliche o ex-pubbliche hanno avuto negli anni Novanta e 2000. Sostiene Walter Tocci (2015) che la crescita di quegli anni, soprattutto nel terziario avanzato, fosse sostenuta dalla ristrutturazione del settore pubblico allargato – dagli enti pubblici alle aziende (ex) pubbliche. Negli anni queste grandi imprese o hanno esaurito la tendenza alla diversificazione (ENI, Enel, FS), o hanno subito crisi, ridimensionamenti e chiusure (Alitalia, Rai), o hanno ridotto il loro radicamento nell'area romana (Finmeccanica), oppure si sono spostate altrove (Telecom e

Capitalia). Al loro trasferimento ne sono seguiti altri, da parte di grandi imprese private quali Sky, Mediaset, Opel, Esso, TotalErg, Ericsson, Philip Morris, ecc. Questa «fuga da Roma» sconta tre debolezze: una difficile logistica intra- ed extra-urbana, oggi particolarmente rilevante per il ruolo che rivestono gli spostamenti e l'efficienza logistica di mezzi e prodotti; la ridotta capacità attrattiva di Roma in quanto sede degli organi dello stato; e ultimo ma non ultimo un sistema di tassazione alle imprese tra i meno favorevoli a livello nazionale.

Nell'ambito del settore pubblico allargato, liberalizzazioni, privatizzazioni e esternalizzazioni hanno creato inizialmente «mercato», che però non è mai diventato un vero volano di crescita. Una scarsa capacità tecnico-procedurale non è riuscita a sostenere il processo di managerializzazione della macchina amministrativa, anche per l'impiego di strumenti mal definiti e utilizzati, quali ad esempio i bandi. Il risultato è stata la creazione di sotto-mercati occupazionali guidati dalla logica del massimo ribasso, specie nel comparto sociale, caratterizzati da bassi salari e intermittenza (Celata, Galdini, Lucciarini e Simone, 2021). Un esempio eclatante è la bassa capacità di fare *matching* tra offerta e domanda di lavoro, aggravata dalla recente (ri)centralizzazione dei servizi per l'impiego, che ha disperso ulteriormente il già magro capitale relazionale territoriale accumulato (Rizza e Lucciarini, 2021). Nell'ambito dell'amministrazione e dei servizi pubblici locali, le esternalizzazioni hanno avuto negli anni Novanta e 2000 l'obiettivo esplicito di creare una sorta di «amministrazione parallela» che poi si è mostrata spesso tanto efficiente o efficace quanto quella *in house* che doveva sostituire (Tocci, 2015). Queste inefficienze hanno soprattutto favorito lo sviluppo e la diffusione di logiche clientelari. Per non parlare dei ben noti problemi di efficacia e di gestione che caratterizzano le grandi municipalizzate – Atac, Ama, Acea – e la più grande impresa romana, il Comune, le cui difficoltà richiedono un imponente investimento politico e strategico, prima ancora che economico-finanziario.

Vivere (e morire) di rendita

I problemi che l'economia romana ha manifestato in questi anni non sono quindi soltanto dovuti alla congiuntura sfavorevole, ma al fatto che questa ha amplificato i limiti strutturali di una crescita precedentemente trainata in buona parte dalla dimensione metropolitana e dalla natura di capitale – le due dimensioni sono ovviamente strettamente intrecciate. Appare per questo appropriata la metafora di una «città coloniale» cresciuta eccessivamente, male, troppo in fretta, e in termini meramente quantitativi (Tocci, 2015).

La «crisi del valore» ha origine ben prima degli ultimi anni. Buona parte dell'economia romana è infatti storicamente basata sulla rendita, e il suo sviluppo è stato trainato prevalentemente da fattori esogeni (Macchiati, 2019): la presenza degli organi centrali dello Stato, la crescita demografica e la domanda che ne consegue (edilizia, servizi), l'enorme attrattività turistica che deriva alla città dalla sua storia precedente.

Parte dell'economia e della società romana vive invece di rendita, sia direttamente che indirettamente, sia in termini letterali sia metaforici. Non produce ricchezza ma la estrae senza che siano necessari eccessivi sforzi, tranne che per competere e posizionarsi sui principali snodi di tale meccanismo riproduttivo, per poi trasmettere tale vantaggio per via ereditaria - sia che si tratta di veri e propri *asset* materiali che di semplici posizioni dominanti. E la moneta cattiva scaccia quella buona. «Ciò che fa funzionare la rendita (quantità, clientele, assenza di controlli, approssimazione, importazione, consumo, assenza di rendiconto, speculazione) è esattamente ciò che tiene lontano il mercato regolato (qualità, merito, controlli e verifiche, specializzazione, esportazione, produzione, rendiconto dell'efficacia, investimenti)» (Benini e De Nardis, 2013, p. 26). Nei casi peggiori la logica della rendita produce un'economia predatoria, parassita,

estrattiva, speculativa. Un'economia coloniale, appunto, che rischia perfino di distruggere la ricchezza sulla quale prospera.

La città vive innanzitutto di rendita fondiaria. La proprietà e lo sfruttamento del suolo sono da sempre la risorsa e il fattore di potere più importanti a Roma (d'Albergo e Moini, 2015), intorno al quale ruotano non solo i settori delle costruzioni e immobiliare, ma anche il commercio, i pubblici esercizi, il turismo. Questi elementi dell'economia urbana hanno un'importanza che va anche al di là del loro effettivo peso (nelle costruzioni lavora appena il 5% degli occupati), perché pervadono il discorso pubblico, le istituzioni intermedie, il dibattito politico, l'informazione; hanno in qualche modo carattere egemonico. È d'altronde naturale che chi ha un'elevata «dipendenza dal locale» investa sul locale più di chi invece può farne a meno.

Le dinamiche della rendita fondiaria non riguardano poi soltanto costruttori e grandi *rentiers*, ma anche le centinaia di migliaia di famiglie proprietarie della casa nella quale abitano, che equivalgono ormai a Roma all'80% e sono cresciute negli anni Novanta e 2000 di circa 10.000 unità l'anno. Il che ha effetti positivi in termini di sicurezza economica ma poi, da un lato, determina una notevole immobilizzazione del capitale che deprime altri consumi o investimenti, e d'altro lato fa sì che la ricchezza delle famiglie e di conseguenza la loro capacità di spesa - reale e percepita - risenta degli andamenti pro-ciclici dei valori immobiliari. Anche in questo caso gli effetti della pandemia non potranno che aggravare e allungare il ciclo negativo di questi anni, per via dell'ulteriore crollo delle compravendite e dei valori immobiliari per le abitazioni residenziali e, ancora di più, per gli spazi commerciali e gli uffici (per via dell'accresciuto ricorso al lavoro a distanza).

Notevoli posizioni di rendita si riscontrano anche in quella larghissima parte dell'economia che lavora nel settore pubblico o per il pubblico, e che quindi non è sottoposta pienamente a delle effettive

logiche di mercato. Anche altre importanti componenti, che pure agiscono sul mercato aperto, derivano la loro presenza a Roma da decisioni politiche o da un mero vantaggio di prossimità con quello che è il loro principale cliente o referente: lo Stato. Questo vale, come detto, sia per parte del tessuto di piccole e medie imprese di servizi più o meno avanzati, sia per la gran parte delle grandi imprese romane che o sono tutt'ora pubbliche o sono nate (e sono state localizzate a Roma) come imprese pubbliche, oppure operano nei settori delle grandi opere infrastrutturali a commessa pubblica (d'Albergo e Moini, 2015), oppure localizzano a Roma le proprie funzioni di rappresentanza e le relazioni istituzionali.

Il peso della rendita e la struttura economica che Roma ha ereditato dalla sua storia - in primo luogo lo scarso peso dell'industria - hanno inoltre impedito una vera e propria dialettica tra classi sociali. «Lo sviluppo delle forze produttive non è entrato in contrasto con i rapporti sociali di produzione che caratterizzavano prima lo stato pontificio, poi la città burocratica post unitaria, infine quella del secondo dopoguerra dominata dalla rendita edilizia» (Macchiati, 2019, p. 2). E se non è mai esistita a Roma una vera e propria classe operaia, non è mai esistita neanche una borghesia modernizzatrice e «produttiva». La debolezza dell'industria ha anch'essa in parte radici «sociali» ed è figlia degli anni del miracolo economico (Lucciarini, 2018). Le principali cause sono state l'indisponibilità della classe imprenditoriale a investire nella città, preferendo in alcuni casi spostarsi al Nord, coniugata al peso del comparto pubblico presso il quale molte figure che si erano distinte nel periodo precedente venivano chiamate a ricoprire cariche dirigenziali (Toscano, 2009). Quando poi gli ingenti trasferimenti della ricostruzione postbellica e dell'Ente Cassa del Mezzogiorno sono confluiti nelle aree meridionali del paese, nel Lazio ne hanno beneficiato le province del Sud. Questa occasione mancata per la creazione di un sistema economico solido ha lasciato la capitale depotenziata, consolidandone gli

elementi di fragilità: un sistema del credito debole e legato a doppio filo con il sistema politico, una rete infrastrutturale difficile e inefficiente, la mancanza di una classe dirigente adeguata.

In seguito alle crisi degli anni Settanta le città hanno dovuto convertire le proprie economie manifatturiere in terziarie avanzate. Roma aveva allora la possibilità di dedicarsi alla costruzione di un sistema dei servizi qualificato, non dovendosi occupare dei costi sociali ed economici della deindustrializzazione (De Muro, Monni e Tridico, 2011), ma è mancata un'idea di sviluppo basata su innovazione e qualità, il che ha segnato i successivi decenni: il mantenimento dell'edilizia come settore trainante, seppure ciclico, la crescita dei servizi alla persona, dell'accoglienza turistica generica, e la specializzazione in settori a bassa intensità di capitale e parcellizzati.

Le logiche e i meccanismi di un'economia basata sulla rendita continuano oggi in qualche modo a auto-riprodursi, nonostante siano venuti a mancare, nel frattempo, i fondamenti della loro produzione. L'economia della rendita ha infatti, come detto, carattere egemonico. Il problema è quindi non tanto quello di una città che vive di rendita, ma il fatto che le «rendite romane», come sono definite, sono per un motivo o per l'altro tutte in crisi, e con loro si è esaurito il fondamento sul quale si è basato il lungo ciclo 150ennale di Roma Capitale (Tocci, 2015, 2020).

Il settore delle costruzioni e dell'immobiliare si è in qualche modo fermato. Il tasso di compravendita ha avuto il suo picco nel 2004 e si è poi dimezzato in dieci anni, per poi risalire ma rimanendo sempre sotto i valori pre-2012 (dati OMI). Si intravede già, come detto, un nuovo brusco calo conseguente alla pandemia. Piuttosto che sperare in una ripresa del mercato – che da più parti si reputa indispensabile – è semmai indispensabile un ri-orientamento del settore a favore della ristrutturazione dell'esistente piuttosto che delle nuove costruzioni, come in parte sta già inevitabilmente avvenendo. Una città nella quale

la popolazione ha smesso di crescere non può d'altronde continuare a consumare suolo agricolo e verde, e addirittura a basare i propri destini su questo, scaricando i relativi costi sul territorio, anche grazie alle agevolazioni e agli enormi margini che le nuove edificazioni consentono – come, per esempio, l'esenzione dall'IMU per l'invenduto e gli oneri di urbanizzazione incredibilmente bassi.

In termini di «rendita burocratica» i problemi sono, anche qui, strutturali. La tendenza verso una riduzione del peso del settore pubblico non nasce infatti con la crisi. Per via del decentramento amministrativo, inoltre, una localizzazione in prossimità del governo centrale è meno rilevante che in passato. Il *trend* è difficilmente reversibile ed è semmai necessario come detto riorientare la spesa pubblica a favore degli investimenti.

L'economia romana ha continuato a godere di una sostanziale «rendita simbolica», dal momento che il turismo è stato uno dei pochi settori in crescita. Negli ultimi dieci anni le presenze negli esercizi ricettivi registrati sono aumentate del 20% (Istat) e la città è stata letteralmente invasa da migliaia di affitti brevi non registrati (su Airbnb.com sono attualmente pubblicizzati a Roma circa 30.000 alloggi, tre volte il numero degli esercizi ricettivi registrati). La diversificazione della base ricettiva ha però ridotto la spesa media dei turisti, parallelamente alla riduzione del costo del viaggio (grazie alle linee *low cost*) e alla diffusione di esercizi commerciali e di ristorazione di bassa qualità. L'economia romana non può ovviamente fare a meno del turismo. Ma è necessario riflettere su quali sono i benefici e quali i costi di un settore che si basa su un mix micidiale di rendita simbolica e fondiaria – alla quale si aggiunge ora la rendita da intermediazione pura di cui godono le piattaforme di prenotazione - e che crea prevalentemente occupazione di bassa qualità, economia estrattiva e rilevanti impatti per la città in termini di iper-turistificazione, costo della vita, spopolamento del centro, vulnerabilità alle crisi (Celata e Romano, 2020).

Le dimensioni socio-spaziali della crisi

Un'economia che favorisce l'accumulazione della ricchezza (privata) ma non produce valore (collettivo), non può che produrre disuguaglianze. Il Lazio è infatti sia una delle Regioni dove le disuguaglianze sono più accentuate, sia quella dove sono cresciute in assoluto di più nell'ultimo decennio (dati Istat). Il che è da un lato effetto della crisi – inclusa quella innestata dalla pandemia - ma d'altro lato ne diventa causa perché deprime i consumi.

Il meccanismo della rendita fondiaria iscrive poi tali disuguaglianze nello spazio. Il dispositivo più potente è la dinamica dei valori immobiliari. La competizione tra funzioni residenziali, commerciali, turistiche, terziarie, per una localizzazione in zone centrali e accessibili, ha determinato un aumento del differenziale di rendita immobiliare fra centro e periferie – sia nelle fasi di crescita sia di crisi del settore immobiliare - e quindi una spinta verso lo spostamento delle residenze fuori dalle aree centrali, sebbene tale spinta si sia ridotta nell'ultimo decennio per via della riduzione dei valori immobiliari (Crisci, 2018). La città ha inoltre mantenuto una struttura economica fortemente mono-centrica. La curva della rendita, in sintesi, è a Roma notevolmente e sempre più inclinata. L'insieme di questi processi demoliscono il tessuto sociale misto che pure molte zone di Roma (a cominciare dal centro) avevano, dislocando i redditi medio-bassi ai margini. La polarizzazione che ne deriva è anch'essa, da un lato, effetto della crisi, ma d'altro lato ne diventa causa perché amplifica la segregazione degli abitanti in trappole territoriali sempre più omogenee dal punto di vista socio-economico e con differenziali crescenti non solo in termini di ricchezza ma anche di opportunità relazionali, educative, ecc. (Lelo, Monni e Tomassi, 2019), aggravando la tradizionale frammentarietà del tessuto sociale e urbanistico della città. In questo quadro le disuguaglianze non possono che auto-alimentarsi. Non è una sorpresa che nel periodo 2013-2016 il reddito

pro-capite dei due municipi più «ricchi» (I e II) sia cresciuto a un tasso nove volte superiore a quello dei municipi più «poveri» (IV, V, VI, XI).

Anche da questo punto di vista Roma è assimilabile a una città coloniale dove il benessere si concentra in alcune zone - dal centro storico alla prima corona - sempre più simili a «enclavi» che beneficiano non solo della centralità ma di un'elevata qualità urbana (Tocci, 2019). Più in là, in gran parte della «periferia storica» delle consolari, fino a quello che è il vero, enorme problema di Roma – la «città del GRA» (Cellamare, 2016) – si disperde il disagio, che è appunto allo stesso tempo socioeconomico e urbanistico, rendendo complicato intervenire successivamente con politiche sociali e di rigenerazione.

A Roma quindi – più che in molte altre città – il concetto di «periferia» utilizzato sbrigativamente nel dibattito pubblico come qualcosa che è allo stesso tempo «lontano» e problematico, si applica alla perfezione. Al netto delle enormi differenze che ovviamente riguardano le varie periferie, riemerge l'immagine del dualismo: due città sempre più distanti e separate (Lelo, Monni e Tomassi, 2019). E gli effetti delle recessioni – sia quella originatasi nel 2007/2008 che quella indotta dalla pandemia – sono molto maggiori, come sempre accade, per la parte più debole.

Un'economia sempre più specializzata in settori a basso valore aggiunto, poco regolati e sindacalizzati, porta poi a scaricare i propri problemi sul lavoro e a comprimere i salari per mantenere competitività (Causi, 2018). Precarietà, sottoccupazione, povertà lavorativa, hanno assunto in questi anni a Roma (come altrove) carattere endemico. Da questo punto di vista, tuttavia, il dualismo viene in parte meno perché anche le componenti più avanzate dell'economia urbana hanno potuto beneficiare di livelli retributivi più bassi e di condizioni lavorative peggiori rispetto alle economie con le quali competono, grazie a norme che non solo lo hanno consentito ma attivamente promosso, perfino in ambiti tradizionalmente «protetti» come l'impiego pubblico.

Un'economia che non produce valore e che si basa in buona parte sull'estrazione della rendita, o le cui sorti sono spesso legate a doppio filo con quelle della politica e dell'amministrazione, si presta poi inevitabilmente a degenerazioni altrettanto endemiche di natura clientelare, collusiva, corruttiva e perfino criminale – come ha mostrato l'indagine di Mafia Capitale. Tali degenerazioni sono anche le conseguenze dell'esistenza di un vasto segmento di imprese arretrate sul piano organizzativo e tecnologico nonché fragili sul piano patrimoniale e finanziario che restano in vita grazie a protezioni e rendite di posizione guadagnate nei confronti della committenza pubblica attraverso meccanismi di intermediazione che possono sconfinare, e purtroppo sono sconfinati, nell'illegalità (Causi, 2018).

Per Ernesto d'Albergo e Giulio Moini le relazioni fra politica ed economia a Roma hanno determinato un «regime dell'Urbe» che tende a riprodursi nel tempo nonostante i radicali cambiamenti nel quadro politico oltre che economico. Sembra anzi che tutto sia cambiato affinché tutto rimanesse così com'è. Roma è diventata inoltre un'importante destinazione dei capitali provenienti da attività illecite e dalla criminalità organizzata (Martone, 2017), che si mostrano particolarmente «pazienti» e in grado di sopportare e aggirare le difficoltà finanziarie e burocratiche che invece rallentano e spesso impediscono gli investimenti «migliori».

Percorsi per uscire dalla crisi del valore

L'immagine complessiva che emerge dall'analisi è quella di una città esaurita che ha perso non solo capacità propulsive ma la stessa possibilità di immaginare un futuro diverso, rimanendo vittima degli stereotipi di una città immobile, improduttiva, decadente. D'altro lato, Roma ha mostrato in questi anni anche segni di straordinaria vitalità.

tà, oltre che una notevole resilienza. Alcune strategie di adattamento hanno in realtà accentuato problemi strutturali quali il dualismo, la micro-imprenditorialità, la crescita di settori a basso valore aggiunto, il peggioramento della qualità del lavoro, la dipendenza dalla rendita e dal patrimonio immobiliare (si pensi all'enorme diffusione degli affitti brevi). Ma in tutti i settori, anche nell'ambito del commercio, dei servizi, del turismo e dei pubblici esercizi, si è prodotta allo stesso tempo diversificazione, sperimentazione, novità. Sono cresciute come detto le esportazioni da parte delle componenti più dinamiche dell'economia locale. Il sistema della ricerca ha ridotto la propria dipendenza «dal locale» per aprirsi al confronto transnazionale. Si è prodotta moltissima innovazione sociale. C'è tutta una parte «viva» della città che però appare polverizzata, poco visibile, sottorappresentata, non priva essa stessa di problematicità, e senza un'adeguata capacità di esprimere la propria voce nel discorso pubblico, che è invece egemonizzato da altri attori e da altre logiche. Che fare?

Le difficoltà di Roma e della sua economia hanno ispirato numerose analisi che in termini di identificazione dei problemi sono ampiamente condivisibili. Quello che colpisce è che quando si tratta di suggerire ricette si tende spesso a convergere su due direttrici principali: l'internazionalizzazione e l'innovazione. Le parole chiave sarebbero la competitività, l'attrattività nei confronti degli investimenti esterni, l'*high-tech*, l'industria creativa. Il problema non è tanto il senso letterale di ciascuno di questi concetti – chi non vorrebbe vivere in una città competitiva, attrattiva, innovativa – ma il fatto che complessivamente essi rimandano ad un'idea di economia urbana che ha mostrato negli anni gravi problematicità.

Si pone innanzitutto un problema di appropriatezza. Se Roma non è mai stata una città globale è difficile pensare che lo possa diventare per atto di volontà. Si suggerisce in altri termini una dinamica evolutiva che viene dedotta dall'esperienza di alcuni «casi di successo» per poi rintrac-

ciare all'interno dell'economia romana elementi che possano favorirne l'emulazione. Non stupisce quindi che a Roma tali discorsi – caratteristici, per esempio, del cosiddetto «modello Roma» (Amoroso e Scandurra, 2007) – abbiano prodotto benefici circoscritti nello spazio e nel tempo che vengono catturati all'interno dei meccanismi estrattivi e meramente fondiari descritti nei paragrafi precedenti, oppure rischiano di accentuare il dualismo. Perché anche nei contesti più fertili, il «paradigma della competitività» si rivolge in definitiva a quella piccola parte dell'economia che agisce in mercati aperti e globalizzati, che è innovativa, esportatrice, «fica». L'iper-connessione globale, come messo in evidenza da numerosi studi urbani critici, produce disconnessione locale e polarizzazione socio-spaziale, inclinando ulteriormente la curva della rendita, favorendo *gentrification* e esclusione. Il rischio è che si finiscano per alimentare le disuguaglianze, ignorando del tutto gli aspetti distributivi e relegando la questione tra gli «effetti collaterali» che devono essere oggetto di altre politiche, a contenuto sociale, se non meramente assistenziale.

Come è possibile, allora, immaginare una politica economica urbana che sia allo stesso tempo appropriata, efficace e giusta? È comprensibile che in una città che vive (e muore) di rendita, il 'mercato' sia invocato come soluzione. Bisogna tuttavia avere consapevolezza che il problema va ben oltre l'ambito economico perché pervade, come detto, la dimensione più ampiamente sociale e politica del sistema Roma ed è anche, se non innanzitutto, un problema di giustizia. A Roma c'è in primo luogo un problema di giustizia distributiva, ovvero di eguaglianza sostanziale, che richiede attenzione agli effetti distributivi, di qualità del lavoro e di equità socio-spaziale delle economie che si intendono promuovere (e non solo quindi del loro potenziale aggregato in termini di crescita, «ripresa» o «competitività»). Ma la giustizia ha anche una dimensione procedurale che ha a che fare con l'equità, l'imparzialità, la trasparenza, la coerenza, e l'eticità dei meccanismi, delle decisioni e dei processi allocativi, pubblici e privati. Da questo secondo punto di vista

è necessario problematizzare e «politicizzare» le relazioni tra autorità politica, proprietà economica e società locale dalle quali discendono determinati esiti allocativi.

La questione non può essere affrontata solo in termini normativi – chi d'altronde non vorrebbe vivere in una città giusta - ma richiede da un lato l'individuazione di quelli che sono i possibili agenti del cambiamento, e d'altro lato dei loro «avversari»: abdicando a questo fondamentale compito, per ampliare il proprio consenso, la politica e in particolare il centro-sinistra ha prodotto a Roma esiti conservativi, se non consociativi. Il disagio sociale, in questo quadro, non può che tradursi in rabbia populista e anti-politica.

Governare il cambiamento significa innanzitutto chiedersi chi produce valore a Roma e per Roma. Ma prima ancora, cosa intendiamo per «valore»? L'idea del valore che abbiamo in mente è multi-dimensionale e collettiva: non si tratta solo di produrre reddito o ricchezza ma socialità, cultura, idee, novità, buona occupazione, comunità, umanità, vitalità, irriproducibilità, accoglienza, cura (Celata e Romano, 2020). Da questo punto di vista le componenti più avanzate e strutturate dell'economia romana possono trovare inaspettate affinità con l'universo del lavoro autonomo di qualità, con il tessuto della creatività, in tutti i sensi – ricerca, innovazione, diversificazione - ma anche con il privato sociale e l'innovazione sociale che si produce in forme più o meno auto-organizzate, fino all'ampio numero di persone che sia nel pubblico che nel privato lavorano al servizio dell'interesse generale.

Una sana contrapposizione tra visioni alternative della città è necessaria per promuovere il cambiamento e contrastare vecchi equilibri e egemonie. Tale contrapposizione può discendere da una sorta di coalizione dei «ceti produttivi» (contro quelli estrattivi e clientelari) e dall'aggregazione dei loro interessi. Non si tratta di una distinzione né settoriale, né tantomeno di classe. In tutti i settori dell'economia

romana infatti, come detto, ci sono luci e ombre, e il blocco sociale al quale facciamo riferimento è debole anche perché non è chiaramente identificabile come tale.

La parte «viva» dell'economia urbana dovrebbe trovare innanzitutto al proprio interno la capacità collettiva di imporre una propria, nuova, egemonia. Deve rimanere autonoma rispetto alla politica, ma in qualche modo coalizzarsi per poter esprimere la propria voce. La politica – intesa anche in senso stretto – ha in ogni caso un ruolo fondamentale. Il denso tessuto associativo romano e i numerosi soggetti rappresentativi possono in questo aiutare, recuperando autonomia rispetto alla politica, o possono al contrario essere essi stessi un dispositivo di riproduzione delle rendite e dello status quo. L'individualismo e la carenza di senso civico che caratterizzano Roma non discendono dalla sostanza antropologica del romano, ma dalla percezione che l'azione collettiva sia inefficace, condannata a riprodurre lo status quo o distorta a favore di interessi particolari.

L'accentuato dualismo che caratterizza la città implica da un lato che le componenti più vulnerabili siano in qualche modo protette – dalle conseguenze della crisi, dal rischio di esclusione, dalla crescita delle disuguaglianze. C'è poi un'altra parte della città più viva e vitale, frammentata e sotto-rappresentata, che invece deve essere «liberata» – dalle posizioni dominanti, dall'immobilismo decisionale e burocratico, da situazioni di sostanziale invisibilità. Questo stesso dualismo richiede tuttavia di agire su entrambi i fronti. E facendo attenzione. Perché se è anche comprensibile che in una città in «crisi del valore» si auspichi un ri-orientamento verso settori a più alto valore aggiunto, tale crisi è a Roma, come detto, generalizzata, riguarda sia le componenti meno avanzate che quelle più avanzate: strategie selettive che riguardino esclusivamente queste ultime rischiano, nella migliore delle ipotesi, di produrre ulteriore dualismo e polarizzazione.

Conclusioni e proposte

Esula dai limiti di questo saggio l'illustrazione nel dettaglio di proposte che traducano l'analisi presentata nei paragrafi precedenti in alcune possibili e specifiche risposte. Tali proposte sono contenute nel dossier dal quale è stato estratto questo saggio (Celata, Galdini, Lucciarini e Simone 2021) e negli altri approfondimenti prodotti in questi anni dagli autori e dall'Associazione Roma Ricerca Roma (www.ricercaroma.it).

Tali proposte riguardano in primo luogo il sostegno e la cura della cosiddetta «città pubblica», ovvero delle infrastrutture e dei servizi di base, e delle condizioni di vivibilità e di efficienza urbana (piuttosto che meramente economica), al fine di ridurre quello «squilibrio tra opulenza privata e miseria pubblica» (Collettivo per l'economia fondamentale, 2019, p. 4) che a Roma è particolarmente evidente.

Si tratta, inoltre, di recuperare capacità ordinarie di investimento e di intervento, piuttosto che continuare a invocare soluzioni straordinarie come le Olimpiadi, i cui costi finanziari ed economici - come dimostrato da numerosi studi - sono molto superiori ai benefici per la comunità ospitante.

Roma dispone inoltre di un patrimonio pubblico immenso che risulta in buona parte (il 16% degli immobili) inutilizzato. Enormi sono le potenzialità di tale patrimonio per perseguire un riorientamento dell'economia urbana a favore della produzione di valore collettivo. È necessario per questo rendere più conveniente il riuso e sostituire una logica finanziaria-normativa con un approccio strategico-progettuale, sperimentando procedure innovative di progettazione e di affidamento tramite bando. Uno strumento che se ben ideato e utilizzato può permettere congiuntamente il perseguimento di diverse finalità quali la creazione di un servizio, la promozione della sostenibilità e il sostegno alle economie locali. Ma è necessaria prima di tutto una ri-significazione complessiva di cosa si intenda per «valorizzazione»

e «interesse pubblico». Si pensi alle esperienze dei numerosi immobili occupati per finalità non residenziali e successivamente sgomberati per rimanere quasi sempre ancora oggi vuoti (in primis il Teatro Valle), o i numerosi spazi sociali e culturali inizialmente occupati e poi regolarmente concessi ai quali sono stati imposti affitti insostenibili o lo sfratto. L'occupazione non può essere pensata come forma ordinaria di riutilizzo, ma è innegabile che essa riesca ad attivare energie creative e produrre valore molto meglio di interventi pubblici spesso sterili e astrusi.

La crisi, il declino, il progressivo «ritiro» del pubblico, hanno indotto – soprattutto nelle periferie – una straordinaria proliferazione di iniziative di auto-organizzazione, risposte «di comunità», forme più o meno nuove di mutualismo, economia sociale o solidale e le più svariate forme di cittadinanza attiva. Queste iniziative non hanno necessariamente bisogno del sostegno diretto del pubblico, al di là per esempio della questione molto problematica relativa alla disponibilità di spazi. Hanno bisogno innanzitutto di un riconoscimento del loro fondamentale ruolo e di partecipare più attivamente alla governance della città. Tale legittimazione permetterebbe di segnare il passaggio dalla sfera dello sperimentalismo a quella istituzionale, e potrebbe essere una strategia per mettere a sistema esperienze e reti di cui la città è ricca, promuovendo anche logiche di co-produzione: un approccio alternativo a quello di mercato che attiva i cittadini invece che relegarli a semplici percettori o consumatori di politiche e interventi. L'azione collettiva assume in questo modo una connotazione plurale e orientata alla produzione di beni collettivi, consentendo il perseguimento dell'interesse pubblico, la riduzione delle disuguaglianze e una maggiore inclusione sociale.

È necessario poi governare e regolare e anche tassare adeguatamente la rendita, in primo luogo gli incrementi dei valori immobiliari e fondiari che derivano dallo sviluppo della città e da investimenti pubblici

(quali quelli sulle reti di trasporto pubblico) e di cui i proprietari si appropriano senza merito. In questi casi è necessario innanzitutto intervenire *ex-ante*. Laddove possibile – per esempio nel caso di nuove urbanizzazioni – si può agire preventivamente tramite l'acquisizione pubblica dei suoli interessati, proprio per evitare che gli aumenti di rendita siano poi appropriati dai privati. Nelle zone già urbanizzate è necessario evitare che tali incrementi comportino fenomeni di *gentrification* e l'espulsione degli abitanti a più basso reddito, prevedendo specifiche politiche abitative e servizi che trattengono nell'area queste fasce di popolazione.

Per i quartieri dove si concentra il disagio sono necessari interventi, da un lato, di sostegno al reddito e, d'altro lato, di rigenerazione urbana. Non è possibile, infatti, curarsi delle persone e ignorare i luoghi, dal momento che «la geografia è destino»: le opportunità sociali ed economiche non dipendono solo dalle condizioni familiari di partenza ma anche dal luogo nel quale si vive. Non è possibile, d'altro lato, rigenerare i luoghi senza curarsi di chi ci abita, perché il rischio è di incorrere in quello che possiamo definire il «paradosso della rigenerazione»: qualora abbia successo rischia semplicemente di spostare la marginalità altrove. Una politica *per* le periferie, non può in altre parole limitarsi a una politica *nelle* periferie, come spesso invece si sostiene nel dibattito sul tema («ripartiamo dalle periferie»). Il contrasto alle disuguaglianze richiede interventi su tutte le dimensioni del problema e non solo a scala locale, per affrontare le cause strutturali delle disuguaglianze ed evitare di intervenire soltanto sui sintomi del problema.

Accanto alla crisi abitativa, l'obiettivo prioritario deve essere il sistema scolastico e di formazione, che è uno dei dispositivi più potenti di (ri)produzione o, al contrario, di contrasto delle disuguaglianze. Le politiche di razionalizzazione della spesa pubblica, il decentramento, l'autonomia scolastica così come la crescente competizione tra scuole e i sistemi di valutazione delle loro performance, per non parlare delle sovvenzioni alle scuole

private, hanno contribuito ad ampliare il divario tra istituti scolastici, penalizzando in particolare quelli in aree più disagiate (Celata e Lucciarini, 2017). Il risultato è un circolo vizioso di peggiori opportunità formative e relazionali e quindi lavorative e economiche, che non solo riproduce le disuguaglianze ma attivamente determina una crescente polarizzazione delle opportunità. Il sistema educativo romano - dalle scuole all'università - non ha bisogno di poche eccellenze ma di qualità diffusa. Il diritto a una formazione di qualità è un principio costituzionale che deve essere garantito a tutti, a prescindere delle condizioni di partenza.

Ci fermiamo qui. Anche perché il cambiamento delineato in queste pagine va ben al di là di queste o di altre possibili proposte, e perfino al di là del caso specifico di Roma. Negli ultimi decenni le città sono state private non solo di risorse ma di visioni e leve che vadano al di là di quelle meramente mercatiste e economico-finanziarie. Il mantra per il quale «non ci sono risorse» e «non ci sono strumenti» è diventato più che una constatazione dello stato di fatto una sorta di profezia auto-avverante che ha attivamente ridotto le capacità di governo, sullo sfondo dell'idea per la quale «non ci sono alternative». Le alternative esistono. Gli strumenti anche. E perfino le risorse, come si è detto: sia quelle ordinarie, sia quelle straordinarie, a cominciare dal *PNRR*. Roma mostra però anche un preoccupante e rilevantissimo problema di incapacità di spesa (Causi, 2021). Tale incapacità di spesa, a sua volta, non attiene soltanto alle difficoltà procedurali che determinate politiche pubbliche implicano, o all'immobilismo che è seguito all'inchiesta *Mafia Capitale*, ma a una sostanziale carenza di progettualità che a Roma è particolarmente evidente, sullo sfondo di una crisi di significato che è allo stesso tempo causa e effetto della crisi del valore. Per questo cambiare paradigma è più importante dell'individuazione di specifiche proposte o priorità di intervento: è il pre-requisito per l'efficacia di qualsiasi proposta o intervento. I problemi di Roma inoltre, come detto, non derivano dagli effetti dell'ultima o della penultima crisi, ma dal sostanziale esaurimento del

ciclo 150ennale che ha origine dall'elezione della città a capitale d'Italia. Walter Tocci parla in questo senso di una capitale *in sé*, che è tale in quanto tale, che è oggi invece obbligata a diventare una capitale *per sé*, ovvero valorizzare il suo potenziale endogeno (2015, 2020), che deve però ancora in qualche modo individuare e progettare.

Le grandi città sono nel frattempo divenute centrali in un'economia sempre più orientata all'informazione e alla conoscenza, non solo perché contengono funzioni e accumulano ricchezza, ma in quanto dispositivi che favoriscono la socialità, le contaminazioni, le diversità. Se interpretata da un punto di vista economicistico, la stessa economia che ha reso ricche le nostre città – in tutti i sensi – crolla. È necessaria una ri-significazione complessiva di cosa vuol dire perseguire l'interesse pubblico, e su queste basi dare un nuovo senso al ruolo dell'azione collettiva.

L'incapacità di Roma di allinearsi alle dinamiche tipiche di altre grandi capitali può essere in questo senso non già un elemento di debolezza, ma un'opportunità che concorre, unitamente alla gravità della situazione, alla necessità di sperimentare proprio qui un'idea alternativa e radicale di economia urbana.

Riferimenti bibliografici e sitografici

- Amoroso Bruno, Enzo Scandurra (2007), *Modello Roma: l'ambigua modernità*, Roma, Odradek.
- Benini Romano, Paolo De Nardis (2013), *Capitale senza capitale: Roma e il declino d'Italia*, Roma, Donzelli.
- Causi Marco (2018), *SOS Roma: la crisi della capitale. Da dove viene, come uscirne*, Roma, Armando Editore.
- Causi Marco (2020), *Economia, politica, governance urbana: Roma 2000-2020*, «InTrasformazione», 1, pp. 25-43

- Causi Marco (2021), Il bilancio del Comune di Roma e la città. In «RomaRicercaRoma» (in corso di pubblicazione).
- Celata Filippo, Alessandro Coppola, Massimiliano Crisci, Mattia Diletti, Enrico Puccini, Giovanni Semi (2020), *Rivoltiamo la città*, in «Micromega», Luglio 2020.
- Celata Filippo, Rossana Galdini, Silvia Lucciarini, Andrea Simone (2021), *Il diritto a una città giusta: percorsi per uscire dalla crisi del valore*, Roma, Ricerca Roma, in <https://www.ricercaroma.it/wp-content/uploads/2021/04/Roma-Ricerca-Roma-Il-diritto-a-una-citta%CC%80-giusta.pdf>.
- Celata Filippo, Silvia Lucciarini (2017), *Atlante delle disuguaglianze a Roma*. Camera di Commercio di Roma https://web.uniroma1.it/memotej/sites/default/files/Atlante_Camcom_2016_compresso.pdf.
- Celata Filippo, Antonello Romano (2020), *Overtourism and online short term rentals platforms in Italia cities*, in «Journal of Sustainable Tourism», 5, pp. 1020-1039.
- Cellamare Carlo (2016), *Fuori raccordo: abitare l'altra Roma*, Roma, Donzelli.
- Collettivo per l'economia fondamentale (2019), *Economia fondamentale: l'infrastruttura della vita quotidiana*, Torino, Einaudi.
- Crisci Massimiliano (2018), *Fine dello sprawl a Roma? La capitale verso una nuova fase di sviluppo urbano*, in Coppola Alessandro, Punziano Gabriella (a cura di), *Roma in transizione. Governo, strategie, metabolismi e quadri di vita di una metropoli*, Plenum, Roma, pp. 59-70.
- D'Albergo Ernesto, Giulio Moini (2015), *Il regime dell'urbe: politica, economia e potere a Roma*, Roma, Carocci.
- De Muro Pasquale, Salvatore Monni, Pasquale Tridico (2011), *Knowledge-based economy and social exclusion: shadow and light in the roman socio-economic model*, in «International Journal of Urban and Regional Research», 6, pp. 1212-1238.
- Giullari Barbara, Davide Caselli, Gianluca De Angelis, Luisa De Vita, Silvia Lucciarini, Alessandra Rimano (2021), *Il sistema del procurement dei servizi sociali in Italia tra concorrenza e concessione. Quali esiti sulle condizioni di lavoro, quali implicazioni sulla qualità del servizio*, in Fiorentino Luigi, La Chimia Anna M. (a cura di) *Il procurement delle pubbliche amministrazioni*, Bologna, Il Mulino.
- Lelo Ketì, Salvatore Monni, Federico Tomassi (2019), *Le mappe della disuguaglianza: una geografia sociale metropolitana*, Roma, Donzelli.
- Lucciarini Silvia (2018), *Ruolo e rapporti tra attore pubblico e privato nel governo del territorio*.

- Il caso di Roma*, in «Sociologia urbana e rurale», 116, pp. 13-28.
- Macchiati Alfredo (2019), *A proposito di Roma*, in *Menabò di Etica ed Economia* <https://www.eticaeconomia.it/ee/wp-content/uploads/2019/09/A-proposito-di-roma-Relazione-Macchiati.pdf>.
- Martone Vittorio (2017), *Le mafie di mezzo: mercati e reti criminali a Roma e nel Lazio*, Roma, Donzelli.
- Rizza Roberto, Silvia Lucciarini (2021), *Organization matters. Policy entrepreneurship among Street-Level Bureaucrats in public employment services. Insights from an Italian case-study*, in «International Review of Sociology», 3, pp. 487-506.
- Thomassen Bjørn, Marinaro Isabella Clough (2014), *Global Rome: Changing Faces of the Eternal City*, Bloomington, Indiana University Press.
- Tocci Walter (2015), *Non si piange su una città coloniale*, Firenze, GoWare.
- Tocci Walter (2019), *Il caleidoscopio romano*, in: Lelo, Monni (2019), pp. 161-191.
- Tocci Walter (2020), *Roma come se: alla ricerca del futuro per la capitale*, Roma, Donzelli.
- Toscano Pia (2009), *Imprenditori a Roma nel secondo dopoguerra: Industria e terziario avanzato dal 1950 ai giorni nostri*, Roma, Gangemi.

