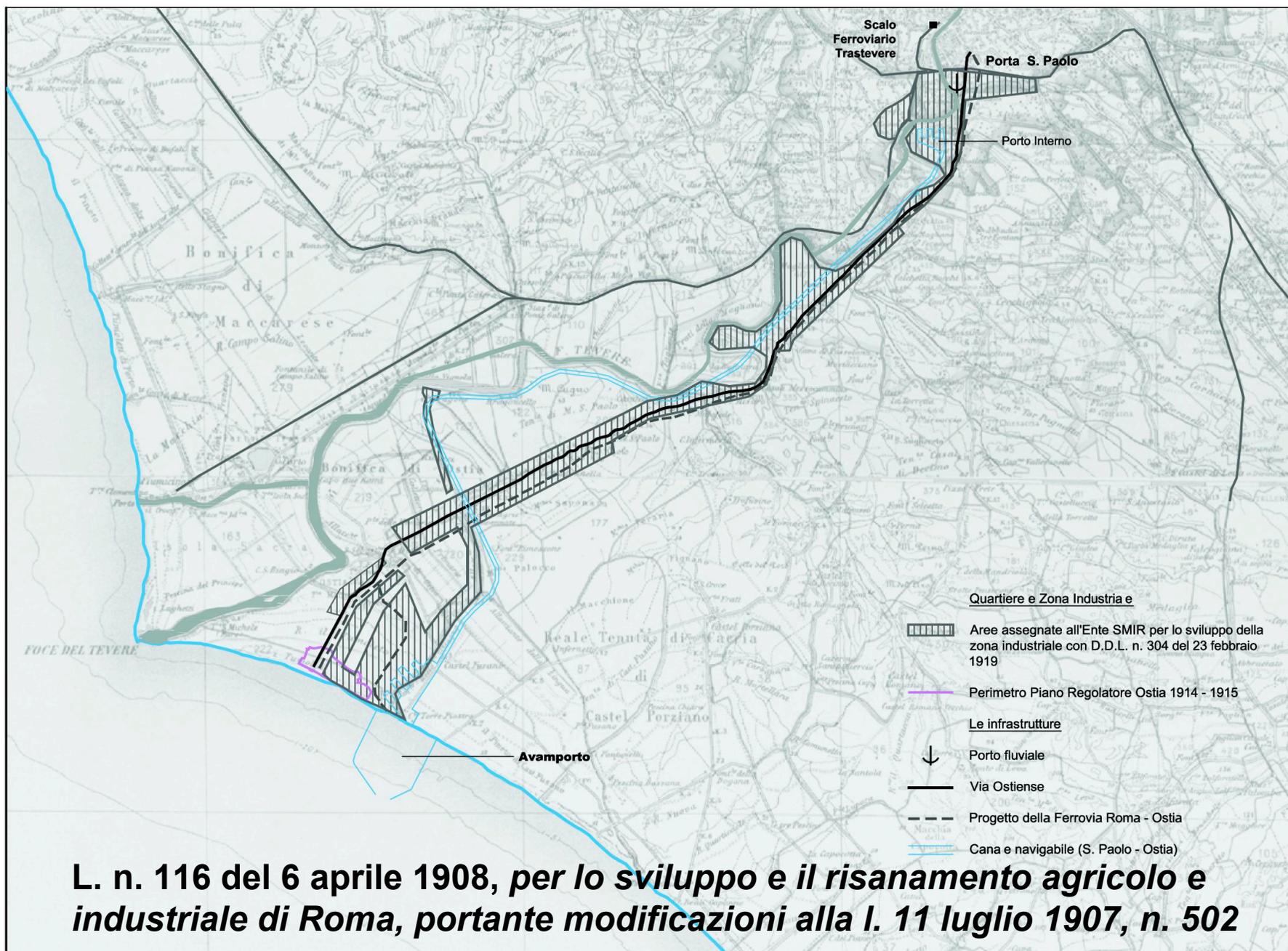


**L'area ostiense ai primi del Novecento (IGM, f. 150 IV, SO, agg.to 1906)
Progetto di Paolo Orlando del 1896 (approvato dai Lavori Pubblici nel 1898). Planimetria dei docks. AS
Archivio dello studio di Paolo Orlando, Disegni e progetti, cart. 2.**

La Zona industriale. Storia di un'idea



L. n. 116 del 6 aprile 1908, per lo sviluppo e il risanamento agricolo e industriale di Roma, portante modificazioni alla l. 11 luglio 1907, n. 502

Esproprio per pubblica utilità delle aree necessarie per la costruzione della strada fra la Porta San Paolo e la costa marittima fra Castel Fusano e il Tevere, e per la costruzione di un sobborgo marittimo contiguo alla zona demaniale litoranea

Tenute ricadenti nel perimetro della prima zona industriale

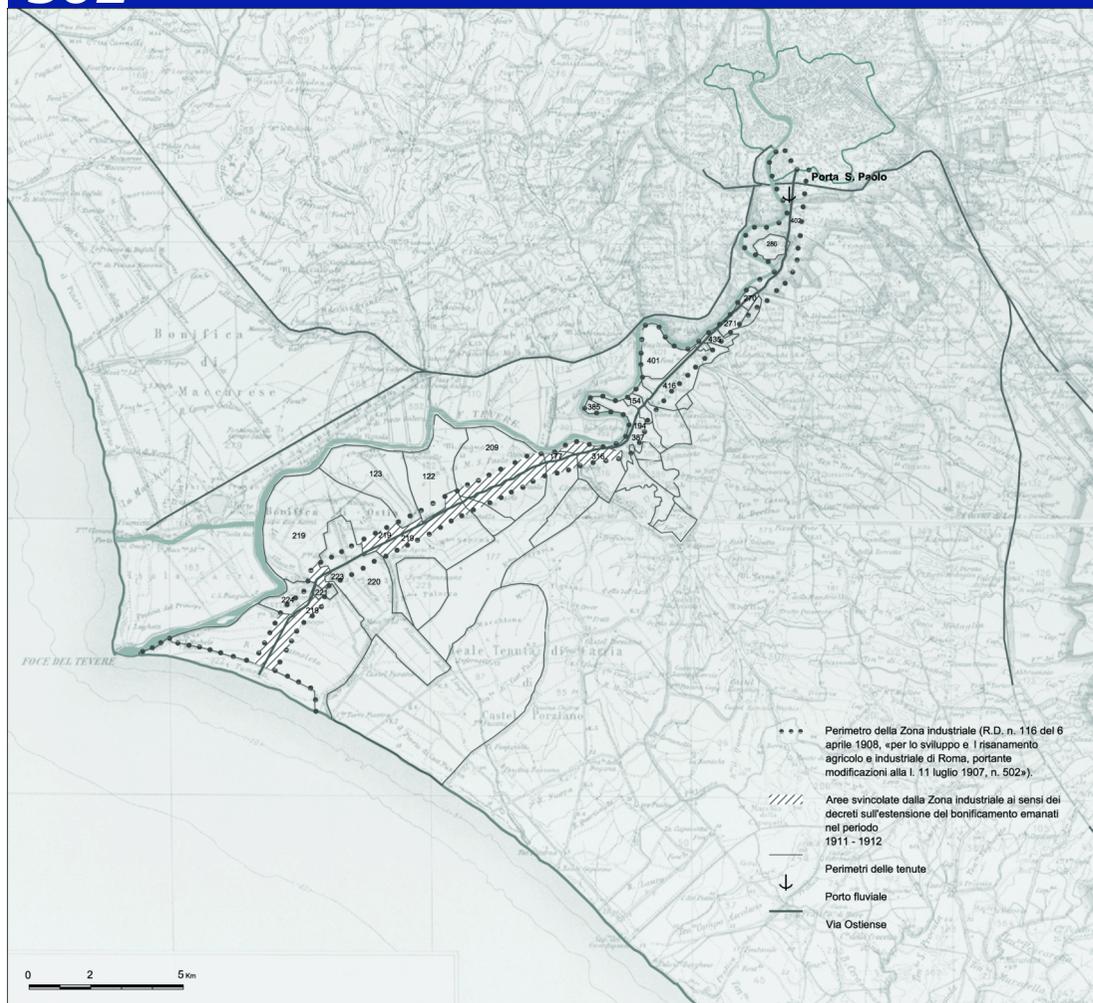
L. n. 116 del 6 aprile 1908, per lo sviluppo e il risanamento agricolo e industriale di Roma, portante modificazioni alla l. 11 luglio 1907, n. 502

Tratto Tor Di Valle-Ostia

n. particella tenuta proprietario/enfiteuta (sup.ha)

- 122 Dragoncello Corsetti Antonio (375)
- 123 Dragone Corsetti Antonio (428)
- 154 Grottoni Capranica Capranica Alessandro (34)
- 177 Malafede Massimo Maria, Doria Pamphili Teresa (812)
- 194 Mezzocammino Giuliani Paolo (159)
- 209 Monti San Paolo Benfenati Enrico (652)
- 219 Ostia Mensa Vescovile Aldobrandini Giuseppe (931)
- 220 Ostia Bonifica (Saline) Demanio dello Stato (734)
- 221 Ostia Chigi (Castel Fusano) Chigi Alberto (13)
- 222 Ostia Lido Comune di Roma (222)
- 223 Ostia Ravennati Cooperativa Ravennati (2)
- 224 Ostia Scavi Demanio dello Stato (140)
- 316 Risaro Gaffi Angelo (167)
- 385 Spinaceto Pedica vari (38)
- 401 Tor di Valle Corsetti Antonio enfiteuta del Collegio Germanico e Ungarico (182)
- 416 Torrino Galluppi Costantino (329)

Sono evidenziate le tenute che usufruiscono dell'estensione delle disposizioni sul bonificamento dell'Agro, ritornando per intero nella piena disponibilità dei proprietari



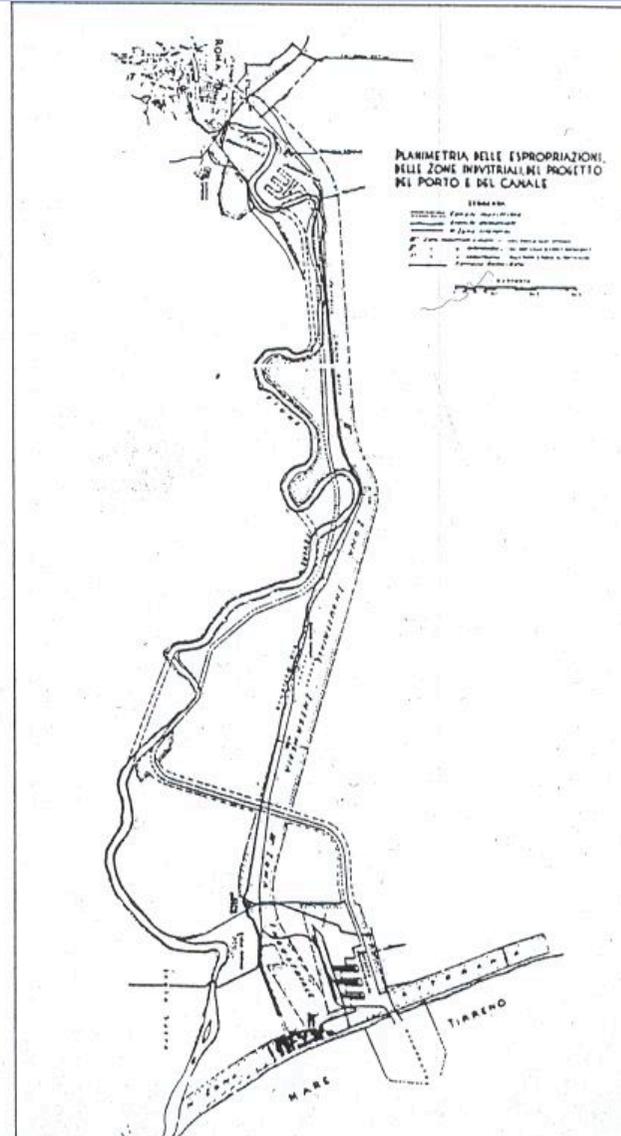
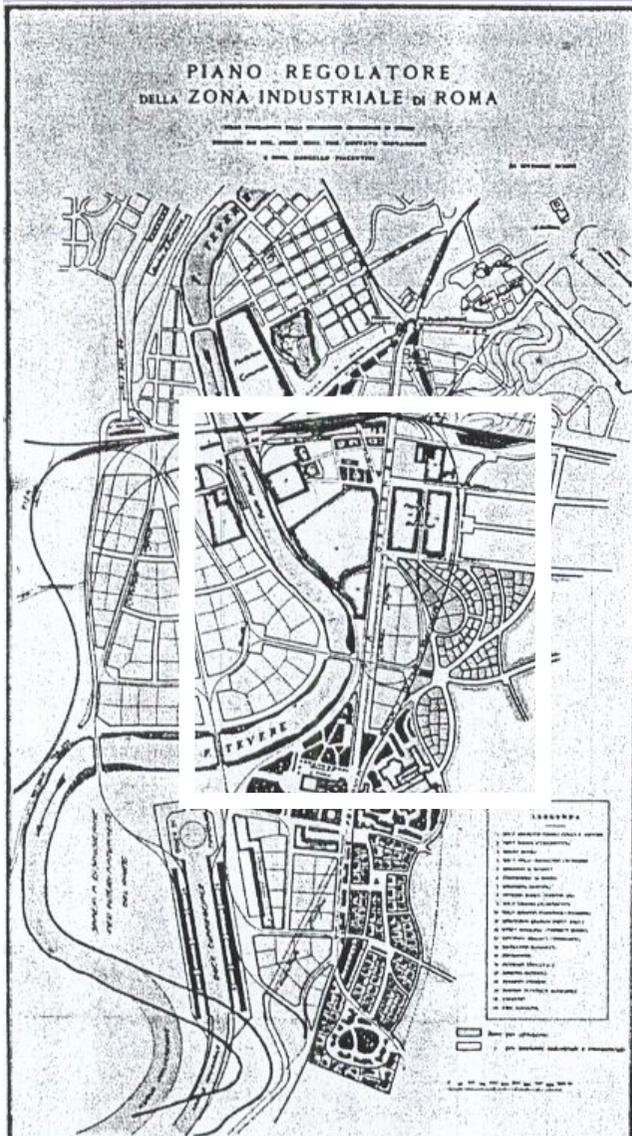
Mare a Roma

- Lo slogan *Mare a Roma*, fatto proprio dal fascismo, riassumeva un'ipotesi di ripristino integrale della navigazione fluviale, "nel senso di escogitare una serie di provvedimenti che consentano una florida e costante navigazione sul Tevere, sì da permettere ai natanti, di carico più o meno cospicuo, di risalire il corso del fiume, giungendo non solo a Roma, ma anche ad Orte, e possibilmente a Terni ed attivare in tal modo una feconda rete di traffici fluviali".

Roma al Mare

- Lo slogan *Roma al Mare* proponeva “la creazione di un grandioso porto marittimo presso le foci del Tevere, allacciandolo a Roma sia per via di terra, sia mediante un canale navigabile che, partendo dal porto stesso, giunga alla capitale nei pressi di San Paolo. In tal modo però si abbandonerebbe quasi definitivamente l’idea di una navigazione a monte di Roma, essendo evidente che tanto l’allacciamento terrestre (tramvia o ferrovia), quanto il canale avrebbero finalità proprie e circoscritte e cioè essenzialmente quella di congiungere la Capitale al Porto, con altri mezzi che non le navi approdanti al porto stesso”.
- In favore di questa ipotesi sembra schierato il *Piano regolatore della Zona industriale di Roma* firmato nel 1916 da Giovannoni.

La Zona industriale. Storia di un'idea

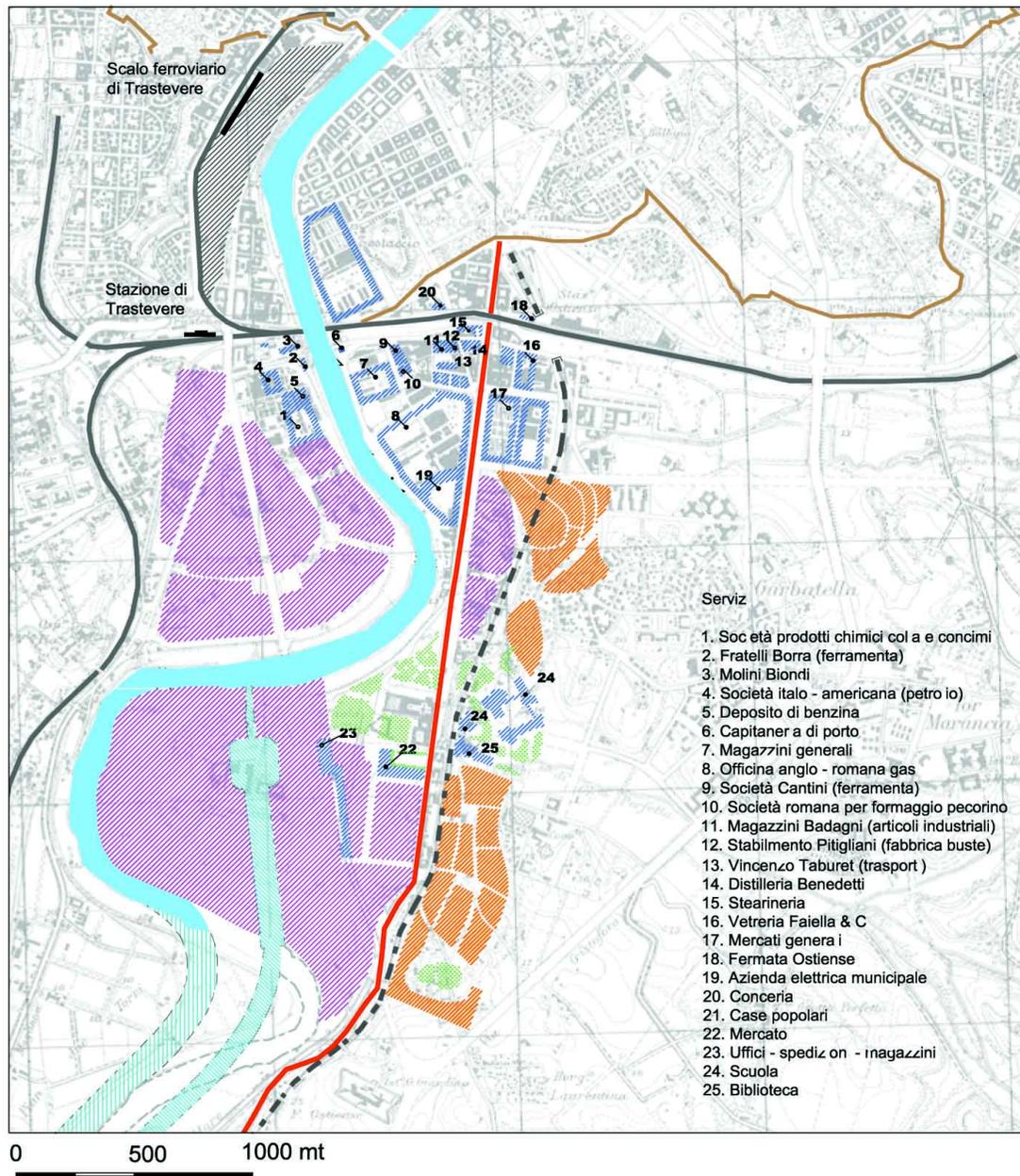


Nel 1904 si costituisce il Comitato pro-Roma marittima patrocinato da Paolo Orlando sorto per la realizzazione di un porto commerciale e di una cittadina balneare sul litorale del prolungamento della via Ostiense tra Ostia Antica e la nuova linea di costa, e di nuovi collegamenti con la zona industriale a S. Paolo attraverso una linea ferroviaria e un canale navigabile.

Sorgono nell'area gli stabilimenti della Società Anglo Romana Gas, della Società dei Magazzini Generali, del Mercato generale dei generi alimentari, laboratori e servizi artigiani.

Nel 1906 Orlando ottiene che sia costituita una commissione comunale di tecnici per congiungere Roma al mare con una ferrovia.

A sin. G. Giovannoni, M. Piacentini. Piano regolatore della Zona industriale di Roma, 1916
A ds. P. Orlando, Progetto per il "Porto di Roma" e la Zona industriale Roma-Mare



Passaggio di consegne dal Comune all'Ente autonomo per lo sviluppo marittimo e industriale di Roma SMIR (1919)

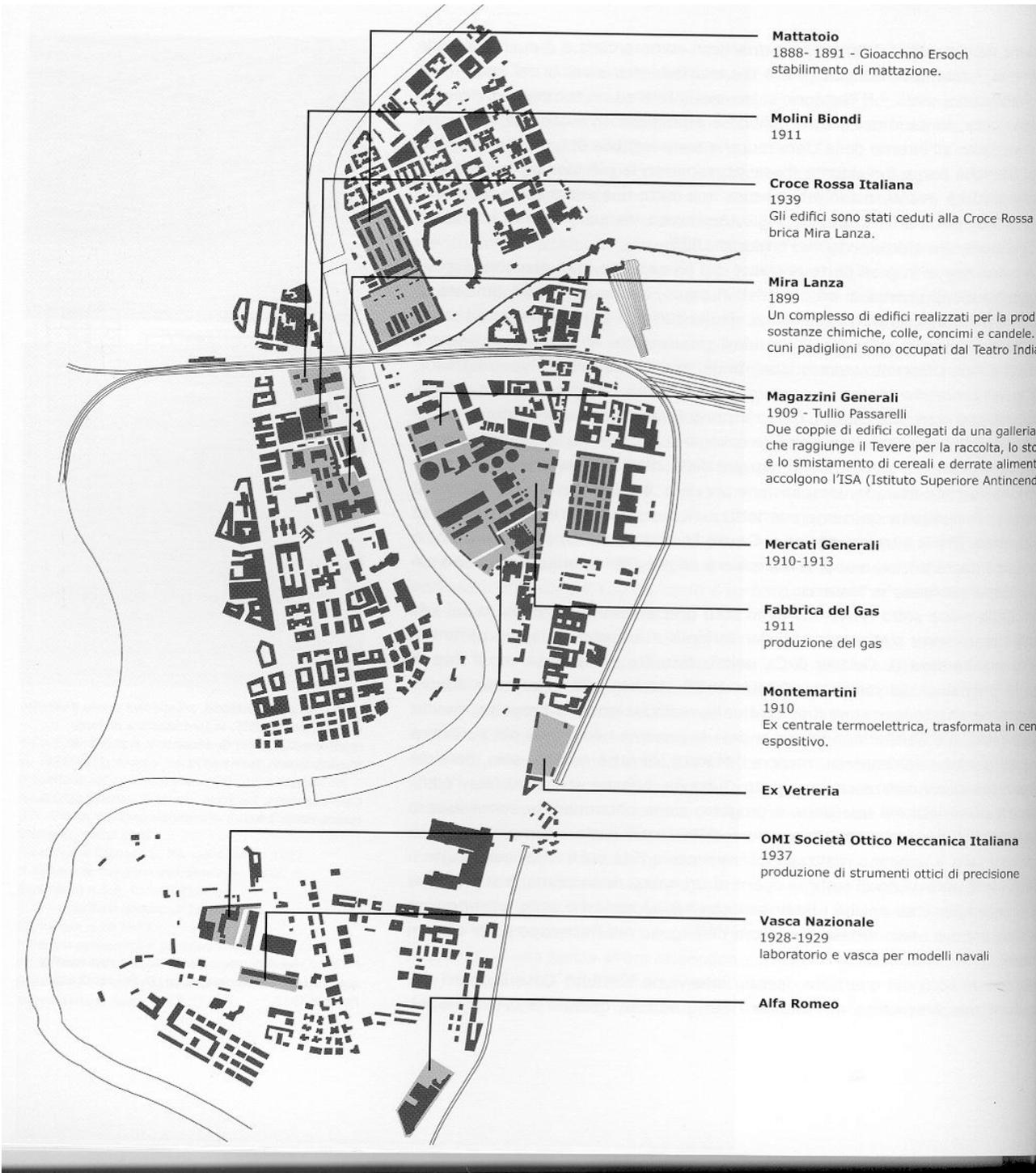
Dopo la guerra si riavviano i lavori per la grande darsena di Ostia Nuova, per la ferrovia di allacciamento e la gestione di opere e servizi diretti a promuovere lo sviluppo industriale e marittimo di Roma.

L'area oggetto delle attività dell'Ente si estende su migliaia di ettari tra quelli di nuova attribuzione e quelli ceduti dal Comune.

Nel 1921, le aree ammontano a circa 1600 ettari: un'immensa riserva di terreni tra la Via Ostiense e il corso del Tevere, che si estende dalle Mura Aureliane presso Porta San Paolo, sino al litorale di Ostia, potenzialmente incrementabile nel 1919 di ulteriori 3000 ettari «compresi tra il Tevere presso Forca Ostiense e il bivio del *Domine quod vadis*» sotto vincolo per 25 anni.

PREVISIONI E PROVVEDIMENTI

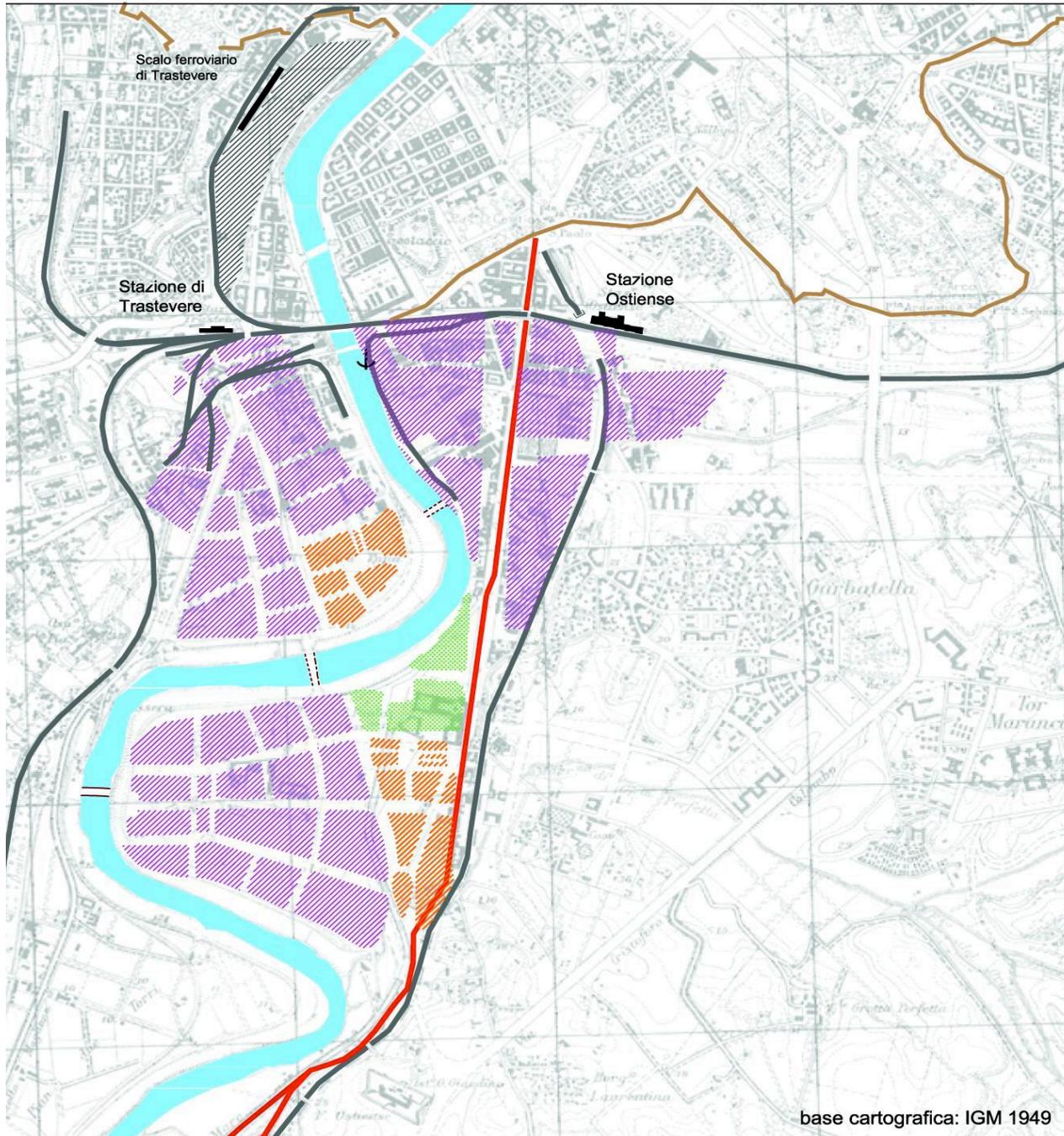
Piano regolatore del 1917: in arancio le residenze; in viola le industrie



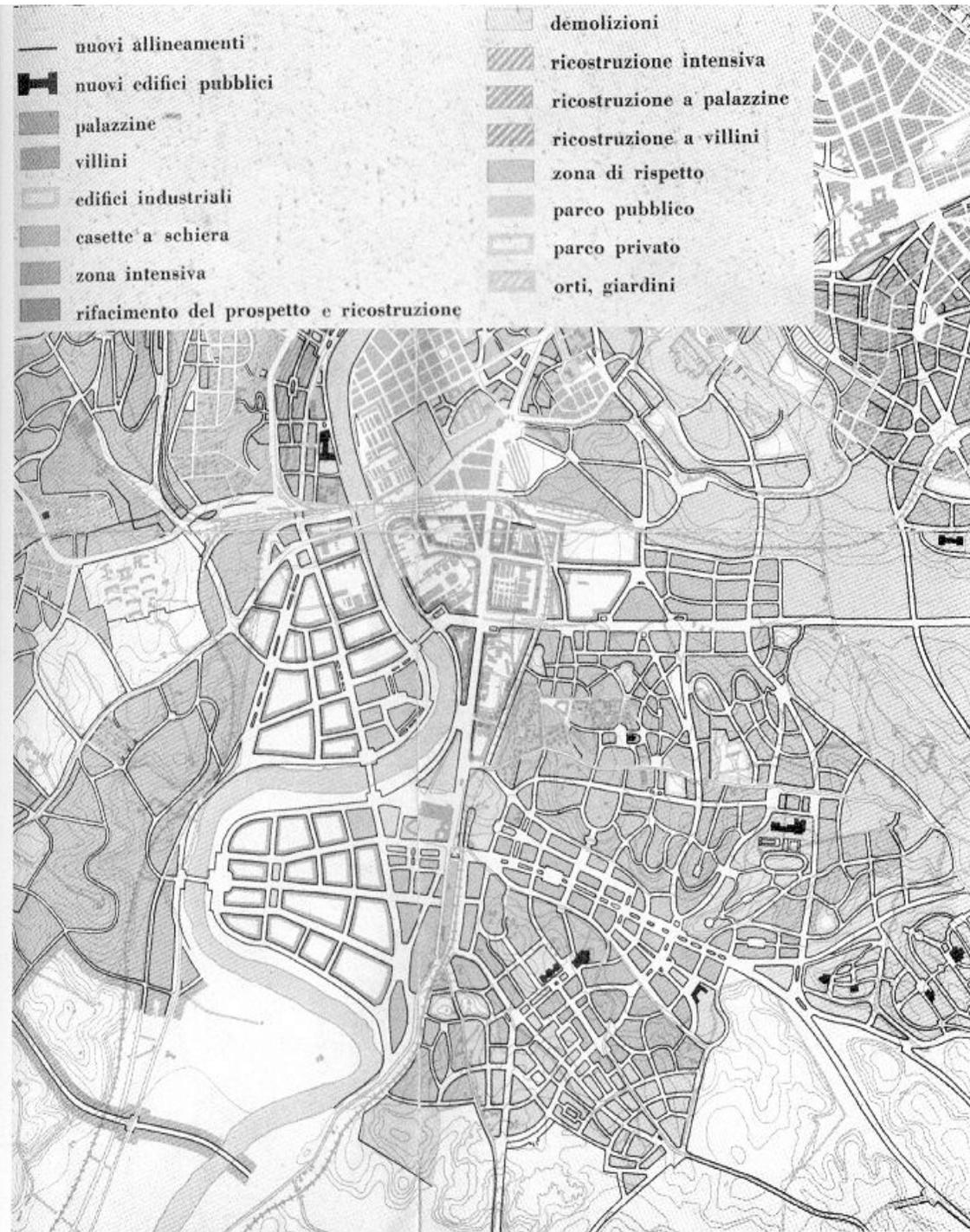
Passaggio di consegne dall'Ente SMIR allo Stato (1923)

Si sancisce il passaggio allo Stato di tutte le aree di proprietà del disciolto Ente «salvo cederle al Comune o al concessionario della ferrovia (Società Elettroferroviaria Italiana, SEFI) in relazione ai compiti che faranno loro carico per l'impianto dei pubblici servizi e per lo sviluppo della borgata Marittima»; si autorizza il Governo «retrocedere ai proprietari espropriati o liberare dal vincolo espropriativo quelle aree o quelle parti che, a suo insindacabile giudizio, non possano occorrere né per i compiti di cui al precedente comma, né per l'esercizio della ferrovia, né comunque per lo sviluppo industriale ed edilizio della zona lungo la ferrovia medesima da Roma al Mare» (art. 2).
In figura: i principali insediamenti industriali

REVISIONI E PROVVEDIMENTI IN AMBITO URBANO. Piano regolatore 1931



- Via Ostiense
- Via del Mare
- Ferrovia
- - - - Progetto della ferrovia Roma - Ostia
- = = = = Ponte di progetto
- ↓ Porto fluviale
- Darsena
- Nuova inalveazione
- Servizi
- M Mercato
- S Scuola
- Zona per abitazioni
- Zona industriale
- Zona intensiva
- Zona intensiva con particolari limitazioni
- Zona a palazzine
- Demolizione e ricostruzione intensiva
- Demolizioni
- Verde pubblico



«Nelle zone industriali potrà essere ammessa la costruzione di case ad uso di civile abitazione, solo quando ne sia fatta richiesta di proprietari di stabilimenti e quando ne sia dimostrata la necessità per il miglior rendimento di dette industrie in detti stabilimenti esercitati o da esercitare».

I piani particolareggiati, con la facoltà di sostituire i tipi edilizi previsti dal piano con altri più densi, hanno poi fatto il resto.

(dal Piano regolatore del 1931)

NODI CRITICI

- Ambiguità e contrasti sull'industrializzazione di Roma;
- Sconnessioni tra politiche territoriali promosse dallo Stato dal Comune;
- Assenza di una riflessione istituzionale sulle localizzazioni produttive richiamate dai fattori classici della localizzazione: sorgenti di energia, approvvigionamento idrico, vie di comunicazione.
- Connessione forzata tra "Risorgimento industriale" e "navigabilità del Tevere".

La fine delle ipotesi di sviluppo industriale del quadrante ostiens mette in evidenza la preminenza di interessi legati alla produzione residenziale, rafforzati dalla scelta, nel 1938, della localizzazione dell'area del Tre Fontane come sede dell'Esposizione universale del 1942.

L'espansione tra Roma e il mare

La legge n. 346 del 6 febbraio 1941 istitutiva della II Zona industriale nell'area Tiburtina-Prenestina è in significativa concomitanza con il R.D.L. 6.1.1941, n. 2, con il quale si approva il «piano regolatore di massima per l'espansione della città di Roma verso il mare».

Il decreto, che autorizza l'esproprio delle aree comprese nel Piano, non verrà convertito in legge e decadrà dopo due anni, aprendo comunque una nuova pagina sui destini dell'espansione tra Roma e il mare. Laddove la politica urbana va modificando i propri input per accogliere una dimensione di espansione sempre più schiettamente residenziale, la strumentazione urbanistica prova ad adeguarsi.

PREVISIONI E PROVVEDIMENTI IN AMBITO URBANO. Piano particolareggiato 1942



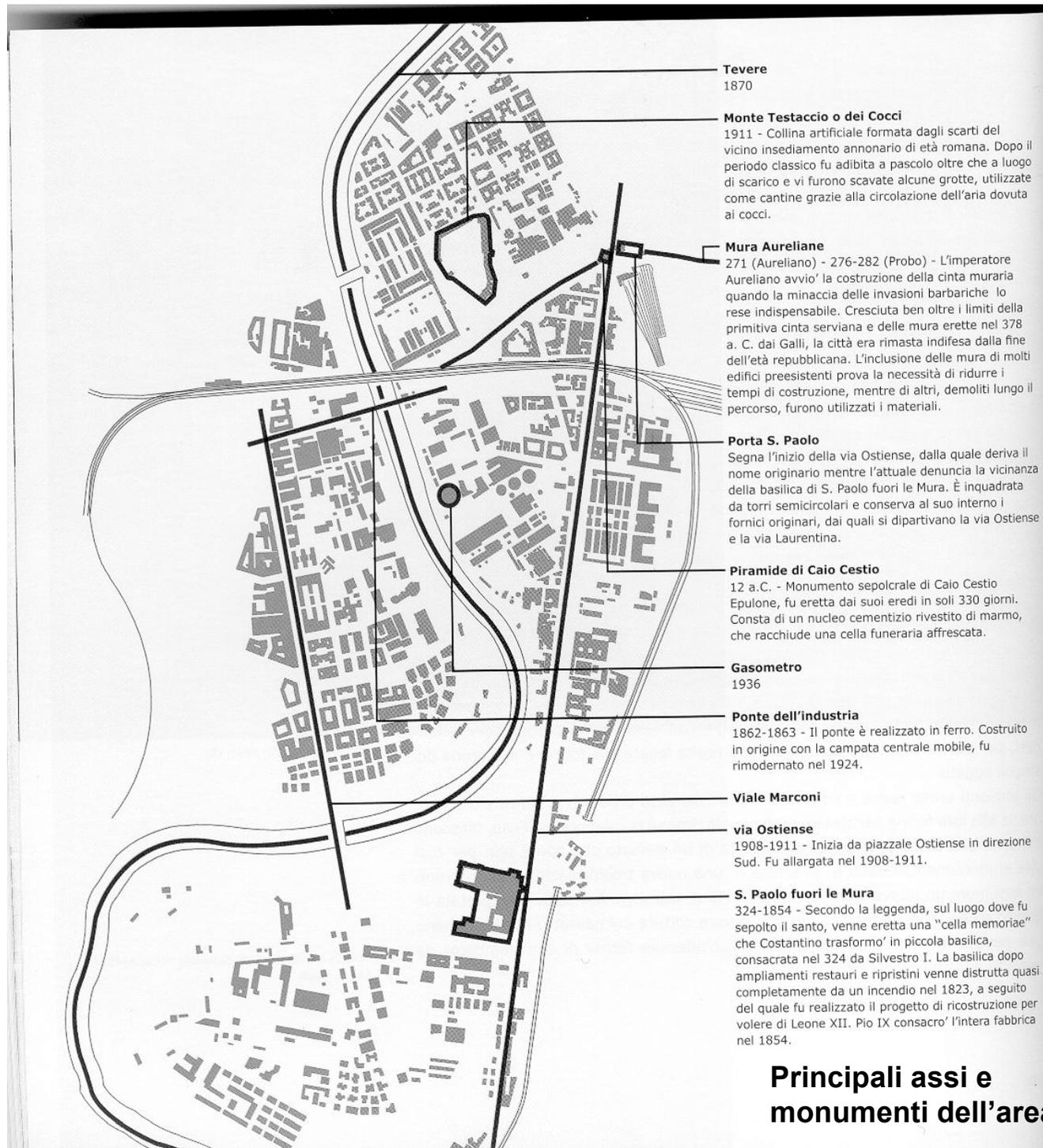
-  Via Ostiense
-  Via del Mare
-  Ferrovia
-  Progetto della ferrovia Roma - Ostia
-  Ponte di progetto
-  Porto fluviale
-  Darsena
-  Nuova inalveazione
-  Servizi
-  Mercato
-  Scuola
-  Zona per abitazioni
-  Zona industriale
-  Zona intensiva
-  Zona intensiva con particolari limitazio
-  Zona a palazzine
-  Demolizione e ricostruzione intensiva
-  Demolizioni
-  Verde pubblico

Zona Marconi

Piano particolareggiato del 1942, non più per tipologie edilizie, ma con uno zoning per "aree" (con destinazione prevalentemente residenziale).

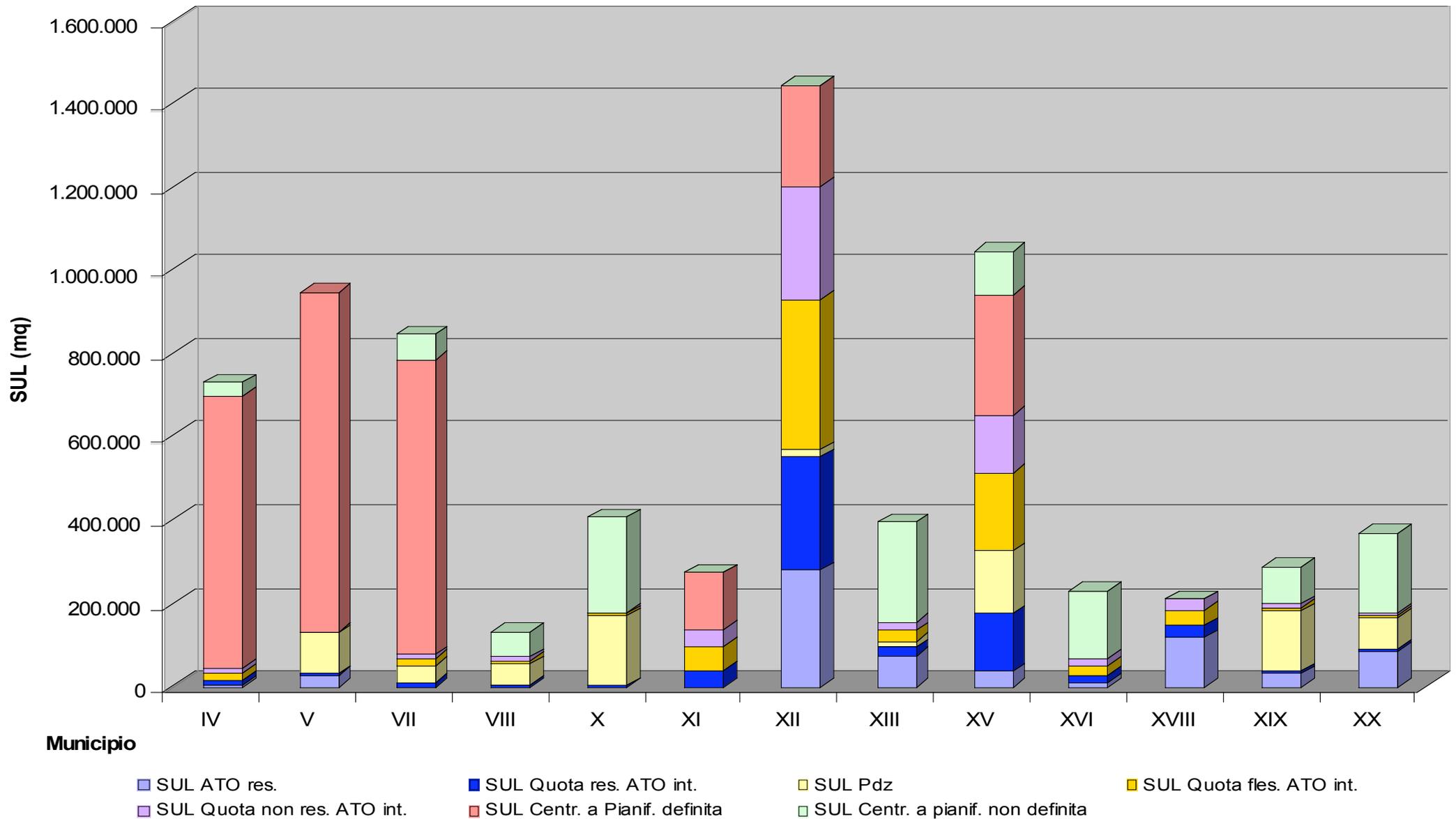
base cartografica: IGM 1949

0 500 1000 mt

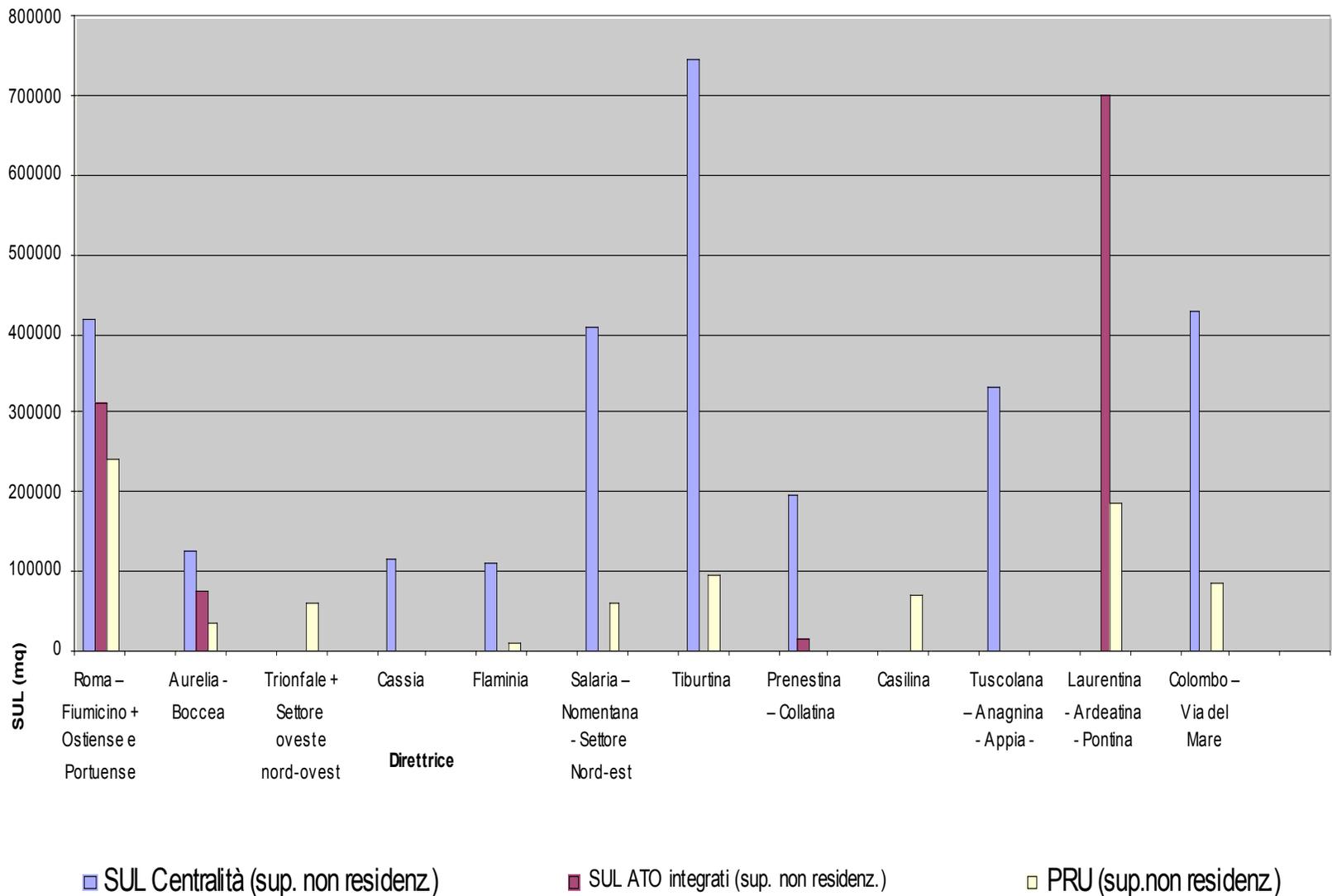


Nel PRG del 1962, l'uso moderno dello zoning annulla i riferimenti morfologici intercalando completamente edilizi, aree di nuova espansione già utilizzate per le attività industriali, artigianali, depositi, magazzini, zone di attrezzature di servizio, e servizi e attrezzature puntuali. Ne è scaturita un'immagine residuale, incompleta, incompiuta, sotto il profilo del disegno, delle destinazioni d'uso dei caratteri degli interventi edilizi, che reclama uno sguardo d'insieme per nuove attribuzioni di senso attraverso la riqualificazione e rifunzionalizzazione di un ingente patrimonio urbano e la radicale riorganizzazione della mobilità.

SINTESI SUL TOTALE PREVISTA PER STRUMENTO DI ATTUAZIONE E PER MUNICIPIO



SINTESI SUL TOTALE PREVISTA PER DIRETTRICE O SETTORE URBANO



Il territorio dell'XI Municipio presenta molti volti: su circa 4.700 ettari per una popolazione di 140.000 abitanti, alle aree densamente popolate di più antico impianto (Garbatella, Ostiense e Tor Marancia) e ai quartieri residenziali di recente costruzione fanno da contrappunto ampi lembi di campagna romana ancora intatta nei Parchi dell'Appia e nella tenuta di Tor Marancia, di recente acquisizione

Uno sguardo d'insieme

Le dinamiche in atto

- il crescente richiamo del Comune di Fiumicino per funzioni di eccellenza;
- la definizione di nuove centralità "tra Roma e il mare" con il proposito di "rompere la separatezza tra le due città a Nord e a Sud del Tevere";
- l'avvio del decentramento amministrativo e il nuovo protagonismo dei municipi.

Gli obiettivi

- accessibilità e mobilità nel quadrante urbano in relazione alle polarità insediative preesistenti e di nuova realizzazione;
- connessioni formali, funzionali ed ecologiche tra Roma e il mare;
- valorizzazione di un ingente patrimonio edilizio di archeologia urbana e industriale.

Uno sguardo d'insieme

Il quadro degli interventi previsti

- la ridefinizione della mobilità su ferro e su gomma, con la realizzazione dei Lungotevere e la riprogettazione della Via Ostiense come *promenade* urbana;
- la riqualificazione delle sponde fluviali tra l'ex-Mattatoio (destinato a "Città delle Arti") e la Magliana, con la realizzazione del Parco del Tevere Sud;
- la localizzazione di nuove sedi per la formazione e la produzione culturale, a partire dall'insediamento della Terza Università, diffuso e integrato nei quartieri, lungo l'Ostiense e nell'area di Valco San Paolo;
- la destinazione di nuove sedi alla fruizione museale (la "Città della Scienza" nell'area degli ex-Gazometri, accanto alla Centrale Montemartini, riconvertita in polo espositivo dei Musei Capitolini);
- la definitiva destinazione della sede degli ex-Mercati Generali a complesso polifunzionale della "Città dei Giovani";
- la realizzazione del "Campidoglio Due", nuova sede direzionale del Comune di Roma presso l'Air Terminal Ostiense.