

Il deposito Vittoria dell'Atac a Piazza Bainsizza nel Quartiere Delle Vittorie di Roma

LUCIO VALERIO BARBERA¹

Abstract: This study was prepared in 2007 for the Department of Urban Planning of the Municipality of Rome (Assessorato all'Urbanistica del Comune di Roma) on the occasion of the drafting of the call for applications "Rimesse in Gioco. Depositi di idee" for the design of the former Vittoria dell'Atac depot area in Piazza Bainsizza in the Neighborhood of the Victories of Rome. Never published except on the competition website, the study traces some of the urban history of the neighborhood and the building under study; in particular it analyzes: 1.1 Piazza d'Armi at the beginning of the Unitary State (1870); 1.2. Piazza d'Armi in the first Regulatory Plans of Roma Capitale (1873-83, 1909); 1.3. The urbanization projects of Piazza d'Armi (1909-1911); 1.4. The realization of the Vittoria deposit (1916-20); 2. The block Via Montenero-Via Sabotino. Innocenzo Sabbatini's project; 3. The transformations (1930-90) of the Vittoria depot.

Keywords: Quartiere delle Vittorie, Sabbatini, Piacentini, Giovannoni, Tramvie, Atac.

Premessa

La relazione che segue è composta di tre parti strettamente connesse. Nella prima si cerca di illustrare il ruolo che la realizzazione del deposito Vittoria ebbe nella costruzione del Quartiere Delle Vittorie e, prima ancora, nelle decisioni riguardanti il disegno urbano della zona Nord di quel quartiere. Nella seconda si descrive, nel dettaglio catastale, la serie di modificazioni che il deposito subì nel corso dei suoi quasi settant'anni di vita. Nella terza ci si volge a descrivere la

1. Lucio Valerio Barbera, Professore Progettazione Architettonica e Urbana, Sapienza Università di Roma; email: lucio.barbera@uniroma1.it.

Questo studio non è stato mai pubblicato in un volume; è stato pubblicato sul sito web del concorso Atac "Rimesse in Gioco" del Comune di Roma, con un'altra veste grafica in formato pdf, fra i materiali del concorso, ed è stato citato di seguito con il riferimento dei link web in cui è stato depositato.

Ricerca coordinata da Lucio Valerio Barbera. Ricerche d'archivio: Claudia Cecamore; Ricerche urbanistiche e architettoniche: Anna Irene Del Monaco. Principali fonti archivistiche: Archivio dell'ATAC, Archivio Capitolino, Archivio di Stato, Archivio dell'ATER.

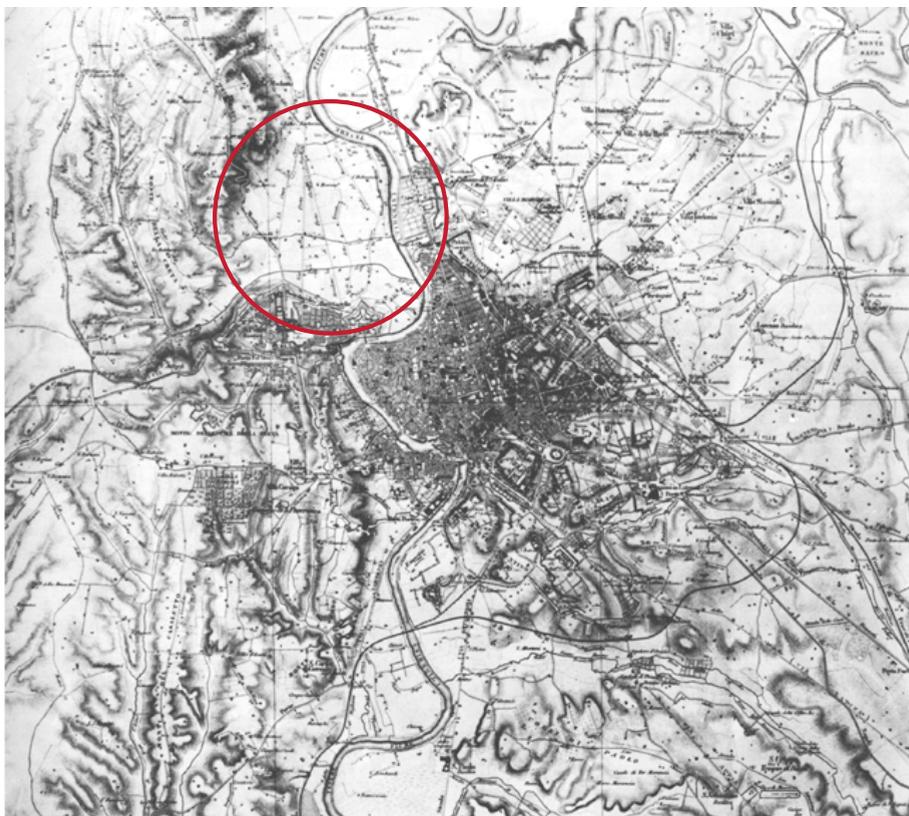
vicenda urbanistica e architettonica dei due lotti adiacenti all'area del deposito e inclusi tra Via Monte Santo, Via Montenero, Viale Angelico e Via Sabotino. La relazione non suggerisce, certo, considerazioni progettuali, ma cerca di far emergere la qualità urbana delle aree incluse, a diverso titolo, nel tema oggetto del Concorso e la qualità della loro storia come parti essenziali di uno dei migliori progetti urbani di Roma moderna, il progetto che dette vita, attraverso l'opera di tanti urbanisti, ingegneri e architetti, al Quartiere Delle Vittorie, che per tutti coloro che lo abitarono tra gli anni trenta e cinquanta del secolo scorso è stato "il bel quartiere" per eccellenza. Le pagine che seguono, le immagini che le illustrano sono, sì, riferite unicamente alle vicende urbanistiche della città e del quartiere e a quelle architettoniche dei complessi edilizi che realizzarono il deposito tramviario e il piccolo nucleo di residenze popolari; ma sul fondo, implicitamente, è necessario immaginare che scorra la storia del servizio pubblico su ferro a Roma, cioè la storia delle tramvie pubbliche della capitale che non può essere racchiusa in poche righe. Tuttavia qualche fatto essenziale va premesso affinché le fatiche e l'impegno di tanti progettisti e amministratori attorno alla realizzazione del quartiere e del deposito tramviario abbia pieno senso.

Le tramvie furono istituite a Roma poco dopo l'unificazione della città con il Regno italiano. La data d'inaugurazione della prima tramvia a cavalli è quella del primo gennaio 1877, lungo l'asse della Via Flaminia. Tra il 1883 e il 1885 nacque la Società Romana Tramways e Omnibus, società privata che parteciperà da protagonista alla realizzazione del sistema pubblico di trasporto.

Nel 1886 fu progettato il primo deposito e officina meccanica fuori Porta Maggiore. Tra il 1892 e il 1894 entrarono in funzione le prime linee tramviarie elettrificate. Negli anni seguenti l'espansione delle linee urbane su ferro elettrificate fu veloce. Ma la prima, importante tramvia ad interessare il settore di Prati non fu una linea urbana, bensì una linea extraurbana, la linea Roma-Civitacastellana, inaugurata nel 1906, che percorreva Via di Porta Angelica, poi rinominata Viale Angelico. Quell'asse stradale rivelò, dunque, ben presto il suo ruolo primario nell'infrastrutturazione moderna della capitale come asse per le future espansioni urbane verso Nord. Nel 1909 fu istituita l'Azienda Tramvie Municipali, azienda pubblica in concorrenza con la SRTTO

con la quale collaborò a lungo nell'infrastrutturazione di Roma per assorbirne, infine, tutte le linee e i migliori tecnici. Nello stesso anno l'Amministrazione municipale romana approvò il Piano Regolatore del Sanjust che definì, tra l'altro, le linee essenziali del nuovo quartiere oltre Viale delle Milizie, il Quartiere di Piazza d'Armi (poi Delle Vittorie). L'ATM e la SRTO collaborarono competitivamente per servire con loro speciali linee tramviarie l'Esposizione del 1911 in onore del cinquantenario dell'Unità d'Italia. Nello stesso periodo la tramvia Roma-Civitacastellana creò lungo Via di Porta Angelica, poco più a Sud del sito dove poi fu realizzato il deposito Vittoria, il proprio scalo merci. L'asse Angelico rafforzava così il suo ruolo infrastrutturale. Nel 1915 era ormai chiaro che il processo di assorbimento delle linee SRTO da parte dell'ATM sarebbe stato veloce e inarrestabile. Fu allora che l'ATM decise di progettare, proprio lungo Viale Angelico, il deposito che fu poi chiamato Vittoria, il secondo a Roma e il primo dell'ATM. Nel 1927 l'ATG (dizione Governatorale dell'ATM) assorbì la linea di autobus golini e diventò ATAG, Azienda Tramvie e Autobus del Governatorato. Lo sviluppo delle reti di trasporto pubblico, pur con la chiusura della SRTO, sostituita completamente dall'ATAG, divenne una caotica sovapposizione di linee tramviarie e d'autobus. Nella notte tra il 31 dicembre 1929 e il primo gennaio 1930 viene messa in atto, dopo accurata preparazione, una Riforma Tramviaria che cambiò profondamente la rete dei trasporti romani, sopprimendo le linee tramviarie entro un perimetro coincidente all'incirca con le mura aureliane, mentre il servizio nella zona centrale della città fu affidato quasi esclusivamente alle linee di autobus. Con la Riforma la rete passò da una configurazione magliata, nella quale ogni coppia di centri di traffico interni e periferici disponeva di comunicazione diretta, ad una configurazione stellare, con collegamenti tramviari dai quartieri periferici verso la zona centrale della città, che manteneva al suo interno la struttura a maglia affidata agli autobus. Gli effetti della Riforma furono importanti e resero possibile un grande sviluppo del trasporto pubblico a servizio della città. Gli abitanti di Roma che ricordano dal vivo gli anni quaranta e cinquanta del secolo passato hanno negli occhi le lunghe file di tram in deposito che, non essendo sufficiente lo spazio del deposito Vittoria, stazionavano su binari posati lungo Viale Carso. Ma

dopo la seconda guerra mondiale, comunque, iniziò, in un primo tempo inavvertitamente, il declino della rete tramviaria che divenne distruttivo a partire dal 1960 fino a tutti gli anni Ottanta del secolo scorso. Quasi emblematicamente il 1° agosto 1960, per motivi legati all'istituzione di sensi unici sui lungotevere, fu convertita in autobus proprio la linea tramviaria 28, da piazza Bainsizza a Monteverde Nuovo. Iniziò così il periodo di trasformazioni e demolizioni all'interno del deposito Vittoria, convertito in deposito d'autobus. Oggi si legge in Internet: "Il Deposito Vittoria verrà chiuso all'esercizio dal 20 novembre". Gli autobus verranno trasferiti al deposito di Grottarossa. Per l'area del deposito Vittoria è tempo di un nuovo inizio.



Pianta di Roma e dintorni rilevata dagli ufficiali dello Stato Maggiore dell'esercito francese eseguita nel 1856 e aggiornata nel 1868; nel cerchio rosso l'area dei Prati che include i Prati di Castello a Sud e i Prati degli Strozzi più a Nord.



Piano Regolatore di Roma 1873.

Piano Regolatore di Roma 1882.

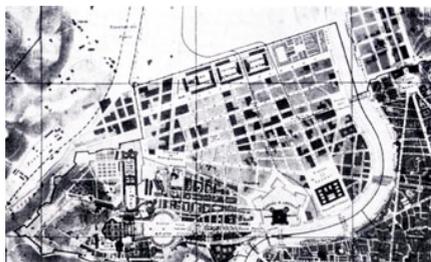
1.1 Piazza d'Armi all'inizio dello Stato Unitario (1870)

Piano Regolatore di Roma 1873. Il piano include soltanto aree interne alle Mura con l'eccezione rilevantissima della zona dei Prati di Castello che espande i tessuti della città sino ad una linea che è la continuazione, oltre Tevere, dell'allineamento delle mura Aureliane a Porta del Popolo. Il Piano costituisce il primo atto di programmazione urbanistica che investe l'ampia area dei Prati a Nord di Castel Sant'Angelo.

Il Piano Regolatore del 1882 conferma la zona dei Prati di Castello come unica zona di espansione al di fuori delle mura Aureliane e Leonine. In questo documento l'espansione in destra di Tevere a Nord di Castel Sant'Angelo è più ampia, prevede già la realizzazione delle Caserme di Viale delle Milizie-Viale Giulio Cesare e indica con chiarezza, anche se non interamente, l'area della nuova Piazza d'Armi, a Nord delle Caserme, come parte integrante della città (in verde chiaro nella planimetria del PRG). Si noti il nuovo disegno del tessuto urbano di Prati rispetto al Piano Regolatore del 1873; il tessuto stradale è ormai decisamente allineato alla griglia quasi perfettamente ortogonale appoggiata sulla direzione della Via Flaminia e di Via di Porta Castello. Si tratta dello stesso allineamento secondo il quale sarà tracciato il Viale Nord che limiterà a Nord il terreno demaniale destinato a Piazza d'Armi. La giacitura del Viale Nord è esterna all'area inclusa nel disegno del Piano Regolatore, ma certamente il suo tracciato è stato già deciso e sarà presto realizzato, come si potrà verificare nelle pagine seguenti.



Il Viale Nord, parallelo a Viale delle Milizie, all'incrocio con Via di Porta Angelica su cui si attesterà il lotto del deposito Vittoria.



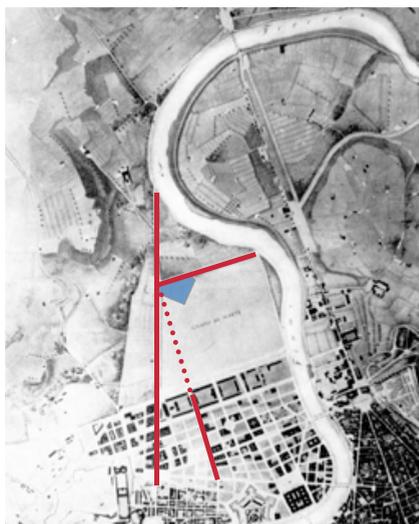
Nove anni dopo, (immagine affianco dall'Istituto Cartografico Italiano) nel 1891, già gran parte dei lotti del quartiere Prati sono impegnati da costruzioni e il tessuto stradale è completamente tracciato. Si notino in questa planimetria dell'Istituto Cartografico Italiano i tracciati su ferro – tranvie e ferrovie – previsti per collegare la capitale con il Nord della regione. Già emerge il ruolo strategico delle aree di Piazza d'Armi dal punto di vista dei collegamenti su ferro.

1.2. Piazza d'Armi nei primi Piani Regolatori di Roma Capitale (1873-83, 1909)

Nel 1908 (immagine in alto) il quartiere Prati è ancora incompleto. Paragonando la foto aerea con l'immagine qui sopra si nota quanto poco sia stato fatto dalla fine del secolo a causa della crisi edilizia e finanziaria scoppiata nel 1893 con lo scandalo della Banca Romana. Il nuovo Piano Regolatore, che imposterà anche l'urbanizzazione di Piazza d'Armi sarà elaborato proprio tra il 1908 e il 1909. Nel nuovo Piano Regolatore l'urbanizzazione di Piazza d'Armi sarà impostata secondo il disegno stellare che – dopo una serie di controproposte, dopo un ampio dibattito e la realizzazione dell'Esposizione del 1911 – verrà infine attuato nella versione di Giovannoni-Piacentini, adattata alle condizioni esistenti e alla pressione della crescita infrastrutturale della città.



L'immagine in alto è una veduta parziale di un fotomontaggio, di proprietà della famiglia Nistri di Roma, che mostra la città negli anni tra il 1900 e il 1904 vista da Monte Mario (la data non è certa; l'ipotesi temporale è dedotta da particolari della foto). La foto ritrae, in primo piano, l'ampia area della Piazza d'Armi e corrisponde sostanzialmente allo stato dei luoghi come rappresentato nella planimetria mostrata a lato. Spicca il bastione del lungotevere appena costruito che determina il piano stradale del futuro quartiere, decisamente sopraelevato rispetto al suolo, come può notarsi osservando il rilevato che sostiene Viale delle Milizie. La sopraelevazione del piano stradale costituirà una caratteristica fondamentale del quartiere Prati e del successivo quartiere Delle Vittorie e determinerà uno speciale rapporto tra spazi aperti pubblici e privati. Spesso questi ultimi manterranno il piano del suolo originario come cortili situati a quota più bassa rispetto alle strade d'accesso. La futura area del deposito Vittoria si collocherà, come già detto, all'incrocio tra il prolungamento dell'asse di Via di Porta Castello e quello del Viale Nord (oggi Viale Carso) in corrispondenza dell'incrocio di questo con Via di Porta Angelica (oggi Viale Angelico). Nella carta di Roma e dintorni del Genio Militare del 1900 (a sinistra) è in evidenza l'area demaniale di Piazza d'Armi. Nel quartiere Prati circa 50 lotti sono completamente costruiti, 40 parzialmente, 40 del tutto vuoti, conseguenza della crisi edilizia del decennio precedente. L'area demaniale di Piazza d'Armi è chiaramente delimitata tra Viale Angelico, Viale delle Milizie e il Viale Nord, che in futuro prenderà il nome di Viale Carso. In blu la posizione del futuro lotto del deposito Vittoria. In rosso gli assi di Via di Porta Castello e del Viale Nord (oggi Viale Carso). In rosso punteggiato il tratto di Via di Porta Castello abolito dalla successiva pianificazione, ma già trascurato nel 1900.

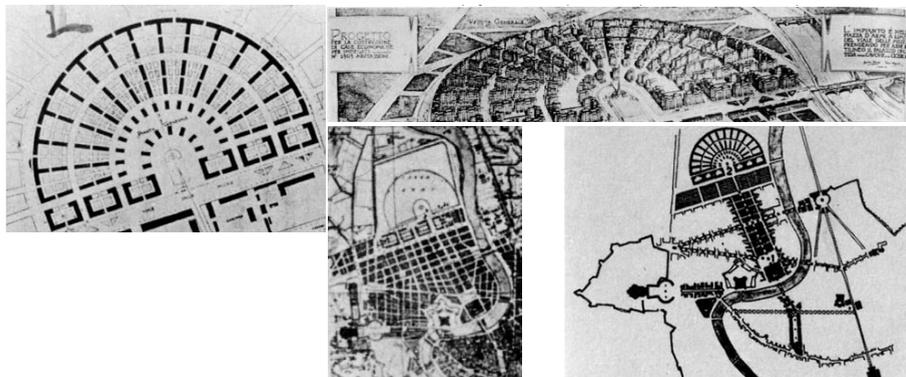




Dettaglio della planimetria seguente: alla zona dei Prati è sovrapposto in trasparenza il tessuto degli attuali quartieri Prati e Delle Vittorie. In blu il lotto del Deposito Vittoria con adiacente, in grigio, il lotto delle ex case popolari demolite negli anni Sessanta. Si nota la permanenza di Via di Porta Angelica che diventerà Viale Angelico e che taglierà tutti i tessuti dei Quartieri moderni di Prati e Delle Vittorie. Anche l'asse di Via Trionfale resta inalterato nei tempi moderni, mentre la Via di Porta Castello mantiene la sua giacitura soltanto fin no all'incrocio con Viale delle Milizie. Il Quartiere Prati, che si stende da Castel Sant'Angelo a Viale delle Milizie è impostato proprio sulla giacitura di Via di Porta Castello – vero asse strutturante non solo del Quartiere Prati, ma in qualche modo anche del Quartiere Delle Vittorie, pur se apparentemente ignorato dal disegno di quest'ultimo. Il Quartiere Prati infatti è disegnato sulle parallele e le ortogonali a Via di Porta Castello, tra cui spiccano Via Cola di Rienzo, Viale Giulio Cesare, Viale delle Milizie, in blu tratteggiato. Ma anche molto più a Nord, al di là della raggiera che originerà da Piazza Mazzini, si nota l'asse di Viale Carso come ultima ortogonale alla giacitura di Via di Porta Castello. Viale Carso chiude a Nord il disegno a stella del Quartiere Delle Vittorie e, come vedremo, pre-esiste ad esso come limite settentrionale della vera e propria Piazza d'Armi. Ad esso si appoggia il lato più lungo del Deposito Vittoria che si innesta sull'asse di Via di Porta Angelica (Viale Angelico) proprio all'incrocio tra essa e Viale Carso, in un punto che fu quasi esattamente il punto di convergenza di questo con l'antica Via di Porta Castello. È da notare infine che la giacitura di Via di Porta Castello è sostanzialmente parallela alla giacitura di Via Flaminia dall'altra parte del Tevere. Ciò ha determinato un naturale coordinamento delle ortogonali di Via di Porta Castello e quelle di Via Flaminia. Coordinamento che ha il suo elemento di maggiore evidenza nella continuazione dell'asse di Via Cola di Rienzo sino a Piazza del Popolo attraverso il Ponte Cavour realizzando, così, la bella prospettiva centrale percepibile dal Pincio verso la cupola di San Pietro.

Il Piano Regolatore del 1909, redatto per conto del Comune di Roma da Sanjust di Teulada, importante tecnico esterno, prevedeva la completa utilizzazione della zona demaniale di Piazza d'Armi come area di espansione urbana su suolo pubblico. Il Piano stabilì il carattere morfologico, stellare, del quartiere che verrà realizzato, dopo molti progetti, varianti e ripensamenti, prevalentemente tra il 1911 e il 1940. Anche se l'impostazione morfologica generale del Piano verrà sostanzialmente sempre confermata, molte, tuttavia, saranno le differenze tra le indicazioni del Sanjust e il quartiere così come fu realizzato. Nel Piano viene modificato il tracciato del Viale Nord (il tracciato precedente e attuale è indicato in rosso) per farlo convergere verso il principale ponte che avrebbe dovuto collegare il nuovo quartiere con la zona Flaminia al di là del Tevere. Si noti che tale ponte è impostato in una posizione che non tiene conto di un eventuale collegamento con Valle Giulia. Dunque il disegno del Piano Regolatore, alla data della sua approvazione, non prevede l'Esposizione che si svolgerà pochi anni dopo. In questo quadro l'attuale lotto del deposito Vittoria non coincide con alcuno dei lotti definiti dal Piano in quanto tutti i tracciati delle strade all'intorno dell'incrocio tra Viale Angelico e Viale Nord hanno giaciture diverse da quelle poi realizzate. Dalla documentazione storica si può dedurre, però, che l'assetto del limite Nord del quartiere di Piazza d'Armi è stato considerato sempre un problema di un certo rilievo. L'immagine a colori a destra riproduce l'originale del Piano del Sanjust su cui sono segnati in nero una serie di tracciati aggiuntivi che, per quello che riguarda il futuro quartiere sembrano rappresentare questioni aperte di ordine diverso. Si nota infatti un tracciato nuovo che prefigura quello di Viale Mazzini e che modifica la gerarchia dei ponti previsti dando maggiore importanza a un Ponte che avrebbe dovuto occupare una posizione più vicina a quella che sarà di Ponte Risorgimento. Si tratterebbe, dunque, di un ripensamento, o meglio dell'idea di una variante. Oltre a ciò si nota, invece, un altro tracciato in nero che coincide con Viale Nord (Viale Carso) che, a ben guardare i documenti, è accompagnato da una scritta che narra "Base geodetica". Certamente, in questo caso, non si tratta di una variazione d'intenti, ma della presentazione dello stato dei luoghi al momento della stesura del Piano da cui emerge l'importanza del Viale Nord nella definizione topografica del terreno demaniale di Piazza d'Armi. Indicazione che fa emergere una speciale forza d'inerzia del Viale stesso come tracciato tecnico della "centuriatio" della zona Prati.



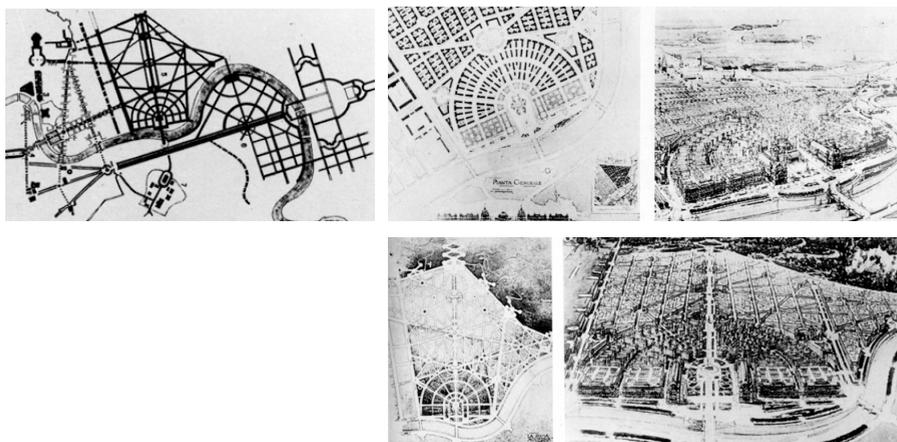


Ma ciò è ancora più evidente nell'evoluzione dei progetti che Guglielmo Calderini produsse, nel giro di pochissimi anni, per il nuovo quartiere di Piazza d'Armi e che qui illustriamo come la più chiara testimonianza di quanto fosse sentito dai protagonisti della progettazione di Roma moderna il cambiamento indotto dalla prospettiva della realizzazione dell'Esposizione dell'11.

Il primo progetto del Calderini, del 1906, qui illustrato, è concepito come una magniloquente struttura a emicicli concentrici che occupa la maggior parte del suolo di Piazza d'Armi e si appoggia a Viale delle Milizie. Il suo asse vuole concludere monumentalmente il principale tracciato del quartiere Prati, che inizia al centro del nuovo palazzo di Giustizia – dello stesso Calderini – prosegue con le attuali vie Marcantonio Colonna e Lepanto per terminare, nell'idea di Calderini, nell'edicola centrale del suo nuovo progetto. In alto, oltre alla vista dall'alto, due schemi che mostrano, il primo, la stretta connessione del nuovo impianto con il quartiere Prati, mentre il secondo (uno studio di mano di Antonino Terranova) evidenzia la continuità dell'impianto urbano sino a Piazza Navona, in coordinazione tra i progetti di Calderini e quelli di Brasini per le aree centrali della nuova capitale. In effetti grandissima fu l'influenza che il progetto dell'Esposizione Universale ebbe sul programma di urbanizzazione di Piazza d'Armi. Fino al 1908 il quartiere che si sarebbe chiamato Delle Vittorie era concepito soltanto come espansione, o meglio – date le sue dimensioni – come raddoppiamento del quartiere Prati e ad esso collegato strettamente. Si può dire che il nuovo quartiere si volgesse principalmente verso Prati e, attraverso Prati, verso il centro storico della città. Nel momento in cui, nel 1909, fu programmata l'Esposizione del 1911 e ne fu decisa la realizzazione a cavallo del Tevere, cioè in parte a Piazza d'Armi – in destra del fiume – e in parte a Valle Giulia – in sinistra – la concezione del futuro quartiere di Piazza d'Armi cambiò notevolmente. Il collegamento che, attraverso il Tevere, avrebbe unito le due parti dell'Esposizione divenne l'asse centrale del quartiere, oggi Viale Mazzini, e gran parte del restante tessuto

stradale fu portato a convergere verso il nuovo ponte. Tale innovazione fu sentita come una vera e propria rotazione di novanta gradi della gerarchia dell'impianto stradale del futuro quartiere. Di questo ci siamo già resi conto osservando i precoci ripensamenti dell'impianto del nuovo quartiere tracciati in nero sul documento originale del Piano Sanjust.

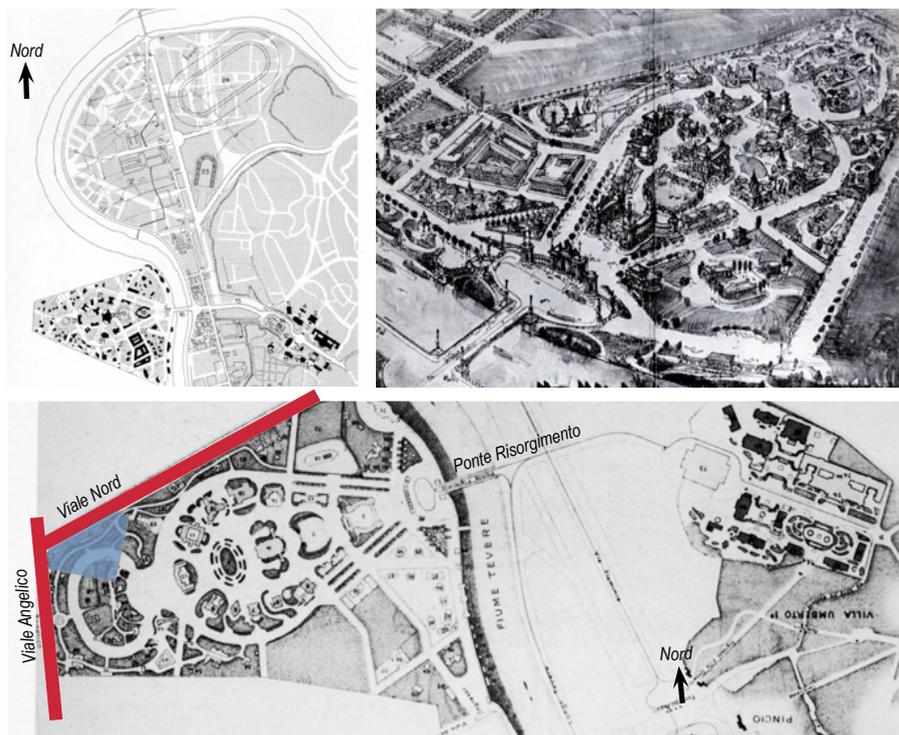
Qui sotto uno studio di Antonino Terranova che coordina il terzo progetto del Calderini con i progetti di Brasini per la zona e l'asse Flaminio, coevi, e la parte dell'Esposizione Universale da realizzare a Valle Giulia.



La seconda soluzione del Calderini per il quartiere di Piazza d'Armi (qui a sinistra) tiene conto, invece, dell'importanza dell'innovativo programma urbano legato alla realizzazione del progetto dell'Esposizione del 1911. In questo nuovo quadro, infatti, il Calderini si affretta a ruotare di novanta gradi verso Est l'asse del suo gruppo di emicicli che ora non si appoggiano più a Viale delle Milizie, ma al Lungotevere di destra. Il centro della composizione coincide con il nuovo ponte (sarà il ponte Risorgimento) che realizzerà il collegamento diretto tra le due parti dell'Esposizione. Ma intanto, molto probabilmente, si precisano da parte del Comune di Roma le procedure e l'effettiva ampiezza dell'area destinata alla realizzazione del progetto urbano di Piazza d'Armi che non si limiterà più soltanto alla vera e propria area demaniale militare chiusa tra Viale delle Milizie, Viale Angelico e il Viale Nord, ma si amplierà fino ai piedi di Monte Mario a includere la zona che sarà detta Trionfale. Ed ecco subito la terza ipotesi del Calderini (in basso a destra) che tesse, infine, un vastissimo, intricato tappeto di assi urbani, un vero e proprio tessuto monumentale dall'inesorabile contrappunto che dilaga sino alle pendici di Monte Mario.

1.3. I progetti di urbanizzazione di Piazza d'Armi (1909-1911)

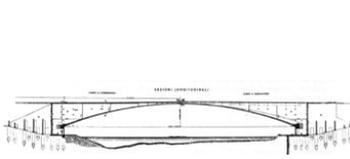
Il progetto dell'Esposizione Universale del 1911 per il cinquantenario dell'unità d'Italia comprendeva due sezioni a Roma e una a Torino. Le sezioni romane erano la Esposizione etnografica e regionale, realizzata sul suolo di Piazza d'Armi e l'Esposizione Internazionale di Belle Arti a Valle Giulia. Le avrebbe unite quel ponte (il ponte Risorgimento) che determinò l'assetto finale del nuovo quartiere Delle Vittorie. Oltre la realizzazione del ponte il quartiere ricevette dall'Esposizione i tracciati di alcuni viali fondamentali per il suo futuro assetto urbanistico (Viale Mazzini e Via Prestinari, convergenti sul nuovo ponte a Piazza Monte Grappa) e un certo numero di villini, case d'affitto e case popolari che furono realizzate prevalentemente nell'angolo tra il Lungotevere e Viale delle Milizie nonché lungo il futuro Viale Mazzini. Il progetto generale dell'Esposizione si attestava su Via di Porta Angelica (Viale Angelico) e sul Viale Nord (Viale Carso), in rosso nel disegno a destra. L'area dove negli anni seguenti verrà costruito il Deposito Vittoria entra per la prima volta in un impianto urbano realizzato (in blu trasparente) anche se con altre funzioni e altro disegno. È da notare, tuttavia, che non soltanto Viale Angelico, ma anche Viale Nord (Viale Carso) viene naturalmente confermato



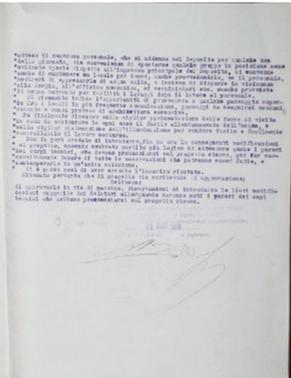
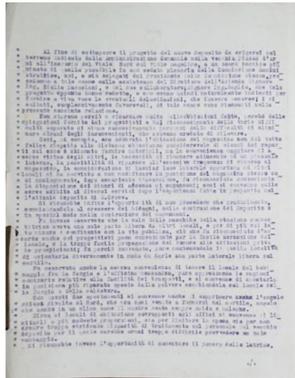
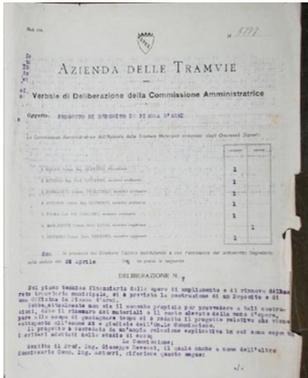
come uno degli assi primari della nuova urbanizzazione. Cosa che, per quanto riguarda Viale Nord, stenterà nei fatti ad affermarsi negli anni seguenti quando quasi tutti i progetti per il quartiere Delle Vittorie tenderanno a ignorare quel viale e a sostituirlo con altri tracciati viari.

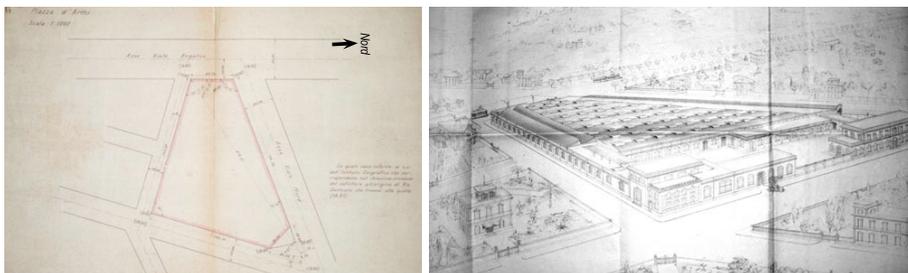


Tra il 1909 e il 1911 si realizza l'Esposizione sui suoli di Piazza d'Armi. L'opera più importante per tutto il settore urbano di Roma Nord è senza dubbio il nuovo ponte ad unica campata progettato secondo il sistema Hennebique, in cemento armato, successivamente rivestito con stucchi che tuttavia non attenuano l'eleganza dell'arco ribassato. Dal punto di vista della realizzazione del Quartiere Delle Vittorie spiccano i villini e gli edifici per abitazioni che costituiscono il primo nucleo costruito del quartiere stesso. Nella foto in alto si nota l'inizio della costruzione del ponte che dovette superare alcuni problemi di fondazione dovuti alla debolezza dei terreni di riporto degli argini e del suolo alluvionale delle sponde. A sinistra in basso una vista dell'ingresso monumentale dell'Esposizione, di fronte al ponte. Si nota uno dei tram di due linee speciali che furono attivate dall'A.T.M. (Azienda Tramviaria Municipale) e dalla SRTO (Società Romana Tranvie e Omnibus – privata) per favorire l'accessibilità all'Esposizione.



Pochi mesi dopo la presentazione del progetto finale di Giovannoni- Piacentini per l'assetto definitivo del nuovo quartiere in Piazza d'Armi (una parte era già definita e in costruzione tra Viale delle Milizie e il Lungotevere), l'Azienda Tramvie Municipali – ATM – approva in Commissione Amministratrice il progetto per il nuovo Deposito e Officina in Piazza d'Armi, all'angolo tra Via di Porta Angelica e il Viale Nuovo. La delibera porta la data del 29 aprile 1916, le firme di rito furono apposte il 15 maggio dello stesso anno. Nelle premesse si legge :”Sebbene attualmente non sia il momento propizio per provvedere a tali costruzioni, dato il rincaro dei materiali e il costo elevato della mano d'opera (era iniziata la Guerra Mondiale!), pure allo scopo di guadagnare tempo si è redatto il progetto...”. Progettisti dell'intervento risultano essere l'ingegner Giulio Mazzolani, direttore generale, e l'ingegnere Roberto Saglio. Quest'ultimo è un personaggio di grandissima importanza per lo sviluppo tecnico del trasporto pubblico a Roma. Assunto nell'ATM nel 1914 – nell'azienda rimarrà sino al 1948 – sarà noto per la progettazione della vettura motrice detta MRS, Motorimorchiata Saglio, e per altri importanti ritrovati nel campo della trazione tramviaria. Un grande progettista industriale, certamente più a suo agio con la meccanica della trazione elettrica che con l'architettura. Tornando al progetto per il deposito tramviario, malgrado una serie di osservazioni tecnico-distributive sollevate dai rappresentanti della Commissione Amministratrice e accettate dai progettisti, il progetto viene approvato senza varianti e inizia il suo itinerario verso la realizzazione. Tuttavia, sin dall'inizio, la stessa ATM dichiara che, malgrado le modificazioni concordate: “Non fu però creduto di introdurre fin d'ora le conseguenti modificazioni al progetto, essendo sembrato partito più logico di attendere anche i pareri dei corpi tecnici, che devono pronunciarsi sul progetto stesso, per far successivamente tesoro di tutte le osservazioni che potranno esser fatte e contemperarle in un'unica soluzione.”



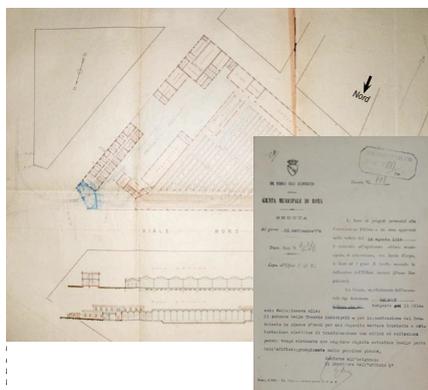


1.4. La realizzazione del deposito Vittoria (1916-20)

Il progetto, dunque, prese il via e si definì durante il periodo della Prima Guerra Mondiale, che fu saggiamente utilizzato per studiare il progetto stesso e superare tutti i vagli tecnici e amministrativi, interni ed esterni, prima dell'attuazione. Alla data della delibera fondamentale presa dall'ATM (vedi pagina precedente), cioè prima della fine di aprile 1916, il Comune aveva già assegnato il lotto alla Agenzia Tramviaria Municipale. Esso, come si legge nella delibera già citata e nella planimetria qui sopra riprodotta – che apriva la serie di elaborati del progetto approvato dall'ATM e presentato per la licenza edilizia al Comune di Roma – si trovava “nella vecchia Piazza d'Armi all'incrocio del Viale nord col Viale Angelico”. Dunque tra il 1915 – data degli ultimi progetti noti per la sistemazione definitiva del nuovo quartiere – e i primi mesi del 1916 il Comune si era mosso verso la decisione – inedita – di confermare il Viale Nord come la più realistica delle scelte possibili di fronte all'esigenza di avviare verso un rapido completamento il vasto programma di edilizia abitativa economica e popolare cui era destinato il nuovo quartiere, che prenderà il nome di Della Vittoria dopo la vittoria del 1918 e di Delle Vittorie durante il periodo fascista. Tutte le proposte per l'area Nord-Ovest del nuovo quartiere, elaborate fino ad allora da tanti e tanto importanti architetti furono abbandonate in nome della concretezza. Occorre tener conto che, dopo aver superato, con la giunta Nathan, la grande crisi edilizia e finanziaria che per quasi quindici anni aveva fatto subire il suo effetto frenante sullo sviluppo della capitale, la realizzazione del nuovo quartiere di Piazza d'Armi, interamente su terreno pubblico, era considerata non soltanto una risposta ai bisogni sociali delle classi basse e medie, ma anche un volano per riavviare con ordine l'attività edilizia. Ogni rallentamento o indecisione sarebbero apparsi un danno e un rischio per il programma di rilancio cittadino. Inoltre, in questo quadro la necessità di facilitare il raggiungimento della nuova dimensione urbana della capitale poneva l'accento sulla realizzazione di moderne reti tecnologiche e del traffico come attività da affrontare con urgenza e grande realismo. Sicché si può ben supporre che la presentazione del progetto per il Deposito e le Officine in Piazza d'Armi, abbia

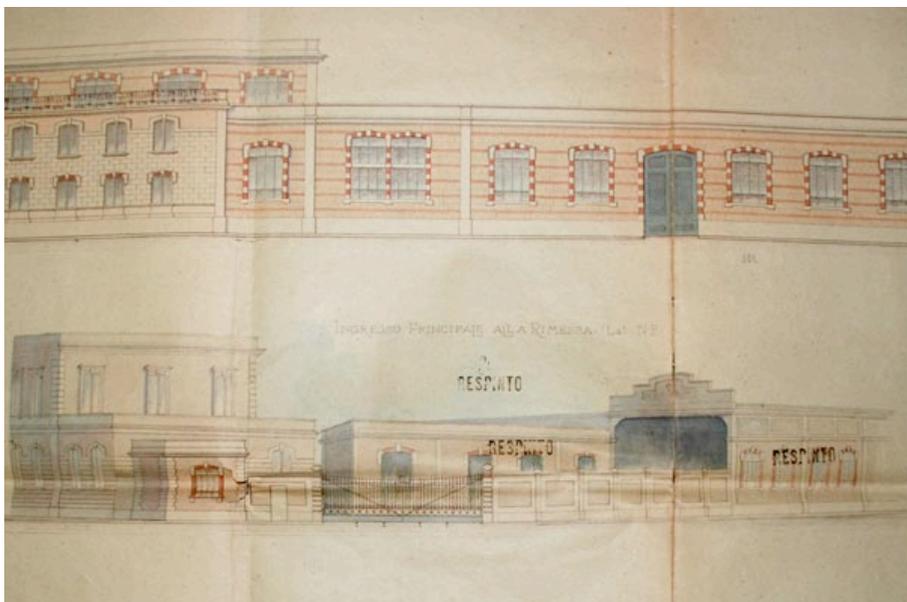
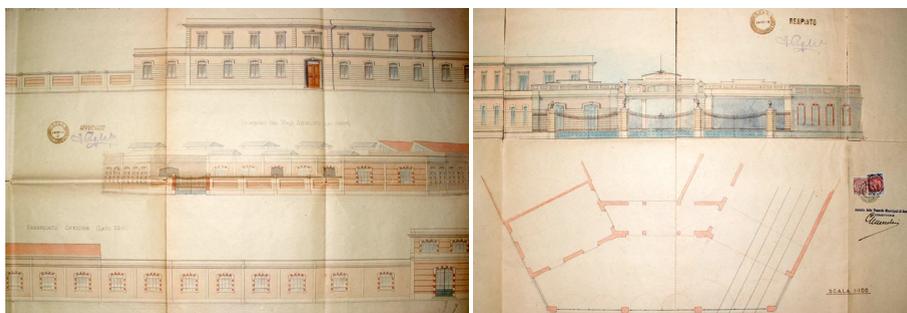
contribuito non poco a consolidare la scelta di integrare Viale Nord nel disegno del quartiere facendo di esso uno degli assi fondamentali del nuovo disegno urbano. La scelta fu certamente rapida; gli eventi che interessarono il rilascio della licenza per il Deposito Vittoria sembrano suggerire l'idea che, al momento della presentazione, il carattere – e forse la forma finale – di parti urbane importanti come Piazza Bainsizza – non fossero ancora del tutto definite e che tale definizione sia avvenuta proprio sotto l'esigenza di predisporre in fretta, attorno al nuovo deposito tranviario, un tessuto stradale ben gerarchizzato, tale da poter rispondere adeguatamente alla domanda di aree fabbricabili che nell'angolo Nord-Ovest del nuovo quartiere non avevano trovato risposta per la mancanza di decisioni urbanistiche facilmente attuabili.

Il progetto fu presentato al Comune poco dopo la sua approvazione da parte della Commissione Amministratrice, il 18 maggio del 1916. I disegni, accuratamente rappresentati a colori su carta telata, rivelano l'importanza che l'ATM attribuiva al progetto. Tuttavia, sorprendentemente, il 10 agosto la Giunta Municipale di Roma sospende il rilascio della licenza “perché venga sistemata con maggiore dignità arti-



stica quella parte dell'edificio prospiciente sulla piazza.” Si tratta di Piazza Bainsizza, che ancora non ha nome e che, probabilmente, ha preso la sua forma (singolare, a farfalla) proprio nei mesi che dividono la presentazione del progetto dalla sua sospensione. Pur tenendo conto che il progetto era considerato, dai tecnici dell'ATM, un impianto dalle caratteristiche più industriali che civili, la cura applicata alla sua presentazione e quel certo decoro architettonico cercato con parecchia fatica su ogni prospetto non fa supporre una totale trascuratezza degli stessi tecnici dell'ATM nel considerare il fronte su una piazza pubblica, specie tenendo conto del costume stilistico dell'epoca. Può supporre, invece, che al momento della presentazione la piazza non fosse definita nel suo carattere di nodo urbano, organizzatore di una vasta parte del nuovo tessuto – nodo urbano secondo soltanto a Piazza Mazzini e ad essa gerarchicamente connesso. Come già accennato, probabilmente proprio la presentazione del progetto ATM può aver sollecitato i progettisti del Comune di Roma a stringere i tempi e a dare senso compiuto alla scelta di confermare il Viale Nord come asse urbano, impostando all'incrocio tra esso e l'asse che proviene da Piazza Mazzini (Via Oslavia) la piazza che nei progetti di

Sanjust, Giovannoni, Piacentini, era pensata o più a Sud o più a Nord o non era affatto prevista. In questa cornice assume un particolare interesse la correzione a matita blu che compare nella planimetria originale e che imposta la geometria dell'ingresso monumentale come concepito – e suggerito – dai progettisti dell'Ufficio tecnico comunale ai progettisti dell'ATM, che ad essa si atterrano nelle successive elaborazioni. In quella correzione, dunque, può vedersi la mano dello stesso progettista comunale incaricato di risolvere il disegno urbano di quella parte del quartiere di Piazza d'Armi che interessava direttamente il progetto del deposito dell'ATM. Ed egli può, probabilmente, essere riconosciuto nel firmatario della sospensione della procedura di rilascio della licenza, “Direttore dell'Ufficio 1°” del Comune di Roma. (Certamente la correzione fu fatta sui tavoli del Comune, in quanto fu apposta sulla tavola originale che è conservata nell'Archivio Capitolino).

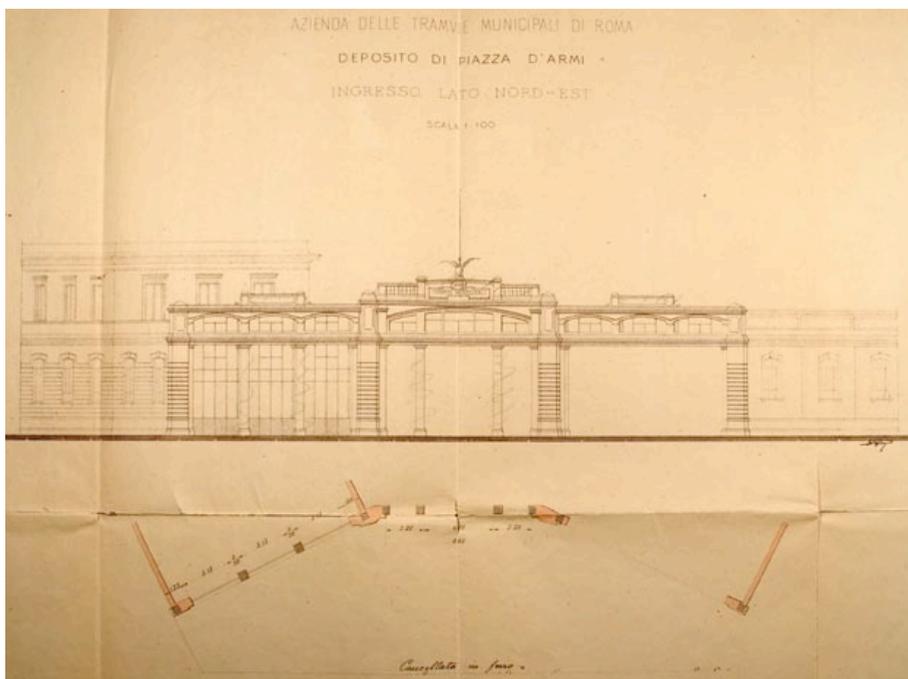


Nella pagina precedente è raccolto lo stralcio di una tavola dei prospetti del progetto originale. I prospetti rappresentati sono quelli su Via Monte Santo (lato Est) in alto, su Viale Angelico al centro e su Via Montenero (SSOvest) in basso. Spicca chiaro il timbro di approvazione (sinistra) con la stessa firma notata in calce alla sospensione del procedimento per rilasciare la licenza. Si nota anche la cura del disegno nella povera ovvietà dei partiti architettonici. Il disegno a destra, invece, è lo stralcio di una tavola di prospetti del progetto originale che è stato respinto. Al centro si notano i timbri “RESPINTO” riferiti al prospetto sulla piazza pubblica (Che sarà Piazza Bainsizza).

Dopo la bocciatura del progetto di facciata su Piazza Bainsizza i progettisti dell'ATM si affrettano a produrre una nuova soluzione per il prospetto sulla piazza pubblica – seguendo le indicazioni del Comune – che viene presentata il 16 settembre 1916. Ma anch'essa viene respinta, forse per la scarsa altezza del prospetto, o per la goffaggine di una simmetria apparente che sarà sembrata poco adeguata alla misura “formale monumentale” di una Piazza pubblica. Siamo ormai al 10 ottobre 1916, data del rigetto della nuova proposta. Occorrerà attendere il 1920, anno in cui la costruzione è ormai molto avanzata e già in parte funzionante (nel 1919 era già stato inaugurato uno stralcio funzionale del deposito) per vedere infine approvata una nuova soluzione per questo tormentato prospetto. Comunque, dopo la presentazione della soluzione qui rappresentata, la Giunta municipale nella seduta del 20 dicembre 1916, rilascia la licenza di costruzione (comunicherà i suoi indirizzi architettonici il 31 gennaio 1917) “restando esclusa l'approvazione di quell'angolo dell'edificio prospettante la piazza, che dovrà essere nuovamente studiato per la parte architettonica.” Si può andare in cantiere, dunque, guerra permettendo.

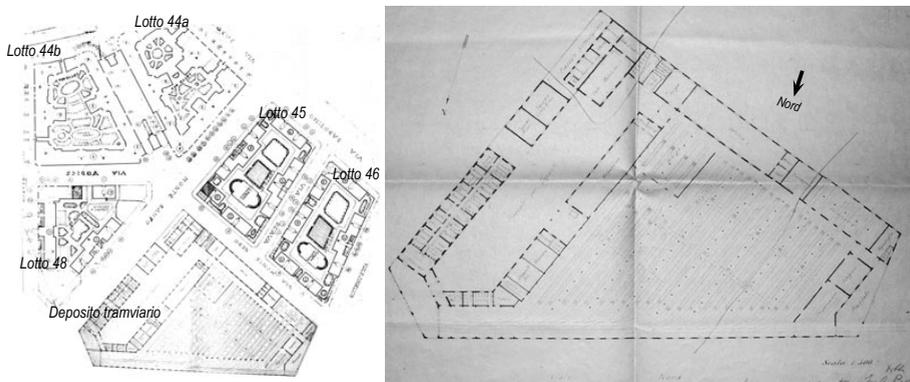


La foto a destra, del 1919, dimostra lo stato dei lavori al tempo dell'inaugurazione parziale del deposito. Siamo sotto le tettoie collocate al centro dello spazio del deposito. Se si osserva con un po' d'attenzione si nota perfettamente che attorno alle tettoie ancora non v'è traccia degli edifici che costituiranno il recinto costruito del deposito stesso.



Nel 1920, a costruzione quasi ultimata e già inaugurata, ancora non è risolto il problema del prospetto su quella che ormai sta per prendere il nome di Piazza Bainsizza. L'edificio è quasi completamente terminato e il 10 aprile l'ATM invia una nuova soluzione che, con ogni probabilità è quella qui accanto rappresentata. Poiché sul disegno originale non v'è alcun segno o scritta che possa identificarla come quella approvata, e poiché tale prospetto fu demolito negli anni sessanta del secolo scorso, l'unica prova in tal senso è data dalla foto che qui presentiamo e che riproduce parzialmente, ma chiaramente, la facciata d'ingresso del deposito con le stesse fattezze architettoniche del disegno di progetto. Ma anche l'approvazione di quest'ultima soluzione fu sofferta. Nella lettera di trasmissione della nuova soluzione si dice: "La costruzione dei vari fabbricati del deposito è ora avanzatissima, preghiamo quindi cod. On. ufficio di dare il parere favorevole definitivo a quanto da noi ora proposto ritenendo di avere soddisfatto a tutte le condizioni richieste da codesto Ufficio con la nota 214 in data 31 gennaio 1917 alla quale la presente si riferisce." Ma non è proprio finita. Occorre una sollecitazione nella prima estate del 1920 per ottenere infine una laconica decisione della Giunta Municipale: "l'assessore Galassi delibera che sia rilasciata la seguente licenza: per variante alla costruzione dell'edificio per deposito e sottostazione in Piazza d'Armi, Viale Nord, raccomandando che siano migliorate le linee del prospet-

to sul piazzale". Si tratta stavolta soltanto di una generica raccomandazione, ma si nega ai progettisti dell'ATM la soddisfazione di una piena approvazione. La variante approvata, tuttavia, riguardava anche altre difformità dal progetto originale. Questo, infatti, come abbiamo notato, sin dall'inizio è stato considerato non completamente soddisfacente da parte della stessa ATM che si riservava di raccogliere tutte le osservazioni in una variante finale. I disegni a colori conservati nell'Archivio Capitolino, dunque, rappresentano un progetto che non ebbe mai inaugurazione, ma fu variato dall'inizio del cantiere e in corso d'opera secondo le prescrizioni comunali e, ancor di più, secondo le necessità tecniche dell'Azienda Tramviaria Municipale.



Nello stesso anno, il 1920, la presenza ormai consolidata del deposito ATM e delle opere di infrastrutturazione necessarie al suo funzionamento fa dell'area compresa tra Viale Angelico e Viale Nord (Viale Carso) una seconda, importante zona di impianto edilizio del nuovo quartiere. L'ingegner Innocenzo Sabbatini progetta per l'Istituto Case popolari uno dei suoi più complessi capolavori di edilizia residenziale pubblica di respiro urbano. Si tratta di un intervento articolato sulle cinque aree che si affiancano al lotto del deposito ATM. Tre lotti sono destinati a villini popolari secondo un modello morfologico e tipologico che illustreremo in seguito (Lotti 45, 46 e 48). Gli altri due lotti (Lotti 44a e 44b) sono destinati a caseggiati alti, per un ceti più abbiente tuttavia incluso nel ventaglio dei ceti popolari. Questi ultimi due lotti, affacciati su una strada interna, costituiscono anche oggi un'unità architettonica e funzionale di grande rilievo urbano nell'ambito del quartiere Delle Vittorie. I villini progettati dal Sabbatini nei rimanenti lotti, sono stati invece demoliti e sostituiti o da edifici residenziali intensivi (Lotto 48) o da spazi verdi che fanno parte delle aree d'interesse del presente concorso (Lotti 45 e 46). Nel 1920, dunque, appena terminata la sua complessa fase di progettazione e realizzazione, il deposito Vittoria fa valere in pieno il senso urbano della sua

presenza catalizzando al suo intorno l'impianto di elementi architettonici di grande valore per il completamento del quartiere. Può ben dirsi che l'intero settore urbano Nord-Ovest del quartiere Delle Vittorie molto debba, dal punto di vista morfologico e funzionale, alla spinta data alle decisioni urbanistiche dall'iniziativa dell'Azienda Tranviaria Municipale e al travaglio progettuale attorno a quella che, a tutta prima, oggi potrebbe sembrare soltanto un'area marginale nel contesto edilizio del quartiere. Nella figura qui sopra la planimetria del deposito al termine dell'iter approvativo. Si noti nell'angolo a sinistra in basso, il tracciato della definitiva soluzione architettonica per il fronte di ingresso da Piazza Bainsizza.



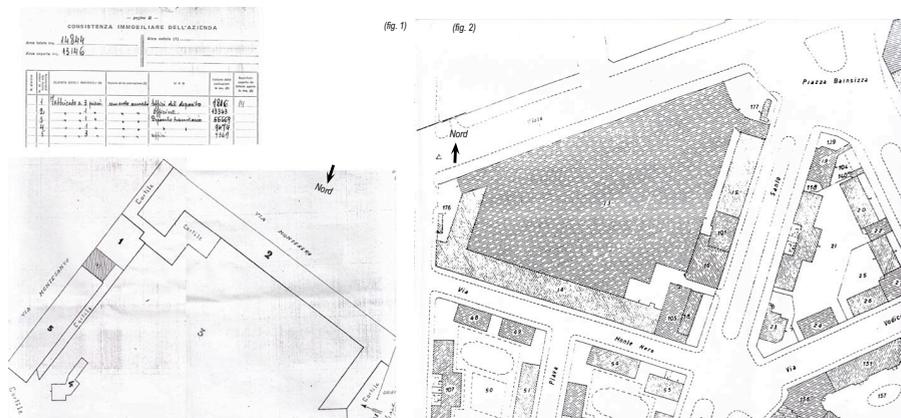
La foto aerea in alto del 1924 mostra con chiarezza l'importanza della realizzazione del deposito ATM nella costruzione del nuovo quartiere. Pur essendo passati tredici anni dalla Esposizione del 1911, l'attuazione del programma urbanistico del nuovo quartiere è ancora circoscritta all'angolo tra Viale delle Milizie e Lungotevere, definito e urbanizzato come zona residenziale già nel 1911 in funzione dell'Esposizione.

Il sistema stradale del quartiere nel 1924 è tutto ormai tracciato, ma se non fosse per il nucleo edilizio sorto attorno al nuovo deposito ATM, nessuna altra parte del quartiere, a quella data, sarebbe oggetto di forte interesse realizzativo. La foto rivela, dunque, plasticamente il ruolo fondante del deposito con il suo bel corollario di case economiche e popolari sorte subito attorno ad esso.

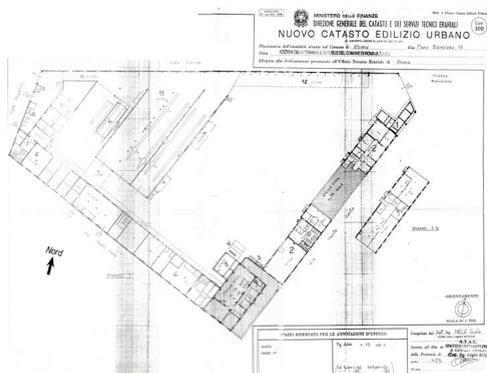
È opportuno ricordare che il deposito nacque per vetture tranviarie e quindi fu inserito nella rete tranviaria urbana, di cui costituì un importante nodo. La facciata approvata nella variante del 1920 si apre con tre lati che formano angoli ottusi, chiusi con una cancellata di ferro avanzata sulla linea che congiunge i due spigoli. Nel progetto originale il lato che costeggia l'attuale Via Monte Santo era costituito da un corpo



di fabbrica adibito ad uffici con piano superiore limitato alla parte centrale e con un accesso diretto dall'esterno a metà del prospetto e da un secondo corpo di fabbrica ad un solo piano, separato dal primo da un ampio varco chiuso da recinzione in muratura (vedi disegno di progetto della pagina precedente). La foto in alto mostra un dettaglio dell'immagine di pagina accanto. Siamo nel 1924. Pur nella povertà di dettaglio dell'ingrandimento si nota il deposito completamente costruito e, intorno, già ultimati, i villini dei tre lotti progettati dal Sabbatini. Si sottolinea che un attento confronto con il progetto originale fa emergere le modificazioni già introdotte in corso d'opera corrispondenti (vedi pagina precedente) alla prima fase di attuazione.



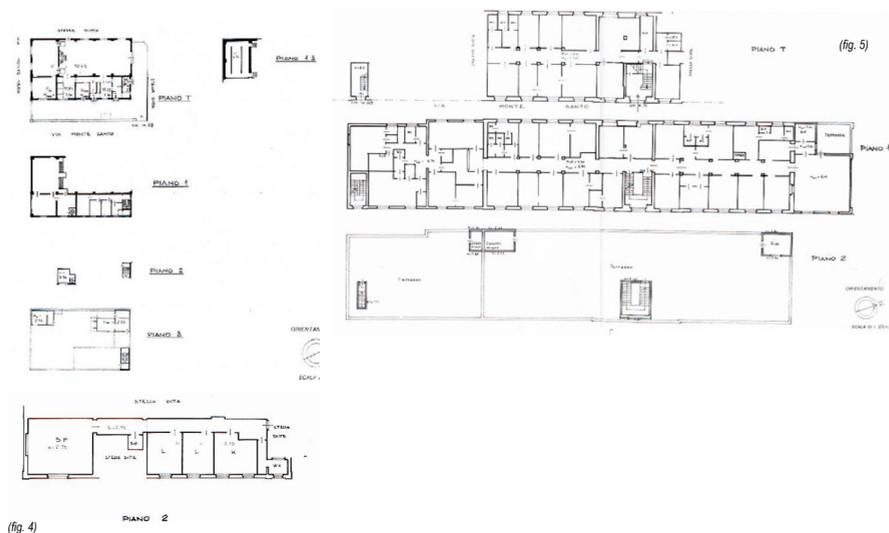
All'angolo tra Via Montesanto e Via Montenero – leggermente arretrato rispetto alla fronte su Via Montesanto – stava e sta il corpo costituito da officine e dalla sala macchine; lo spazio fra il limite dell'isolato e la fronte del corpo di fabbrica è definito "piazzale sottostazione". Parallelo a questo corpo, oltre il "piazzale per depositi", si sviluppava un secondo corpo di fabbrica destinato a depositi e magazzini, oltre il quale si estendeva la rimessa vera e propria.



(fig. 3)

Lungo Via Montenero si dislocano la Forgia, l'officina, il locale Bobbinaggio e la Verniceria (per questa descrizione vedi mappa nelle pagine precedenti). Il lato lungo Viale Carso era invece dedicato al traffico delle vetture e vi si snodavano i binari. Il secondo documento a nostra disposizione è del 1939-40 e consiste nell' "Accertamento generale della proprietà immobiliare urbana" (Regio decreto-legge 13

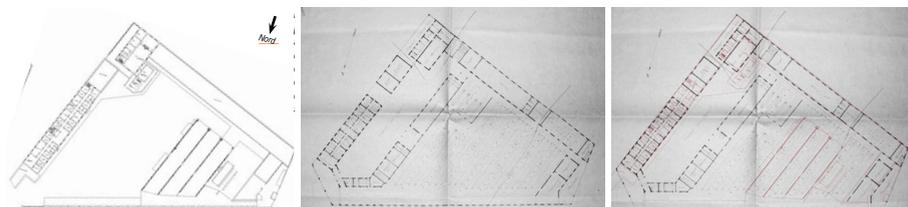
aprile 1939) mostrato in questa pagina. In questo documento (fig. 1) il varco lasciato fra il primo ed il secondo edificio lungo Via Monte Santo appare già edificato e nella documentazione è caratterizzato da una retinatura. Una nota alla planimetria spiega che "la parte tratteggiata è stata denunciata con scheda modello 1", non allegata alla documentazione". Probabilmente già in questa fase il corpo di fabbrica che delimitava il "piazzale per depositi" sul lato est è stato demolito (salvo forse una piccola parte inglobata nell'edificio a pianta irregolare definito nella planimetria con il n. 4), per ampliare l'area destinata a deposito vero e proprio: le tettoie, sostenute da pilastri, coprono gran parte della superficie dell'isolato lasciando a cielo aperto solo una stretta fascia in corrispondenza degli edifici lungo il lato est e della sottostazione situata all'angolo fra Via Montenero e Via Monte Santo. L'isolato è registrato nel catasto del 1940 al foglio 400, particelle 13, 14, 15, 16, 18, 101, 105, 176, 177 (Fig. 2, nella pagina precedente). Le planimetrie di dettaglio delle particelle catastali sono contenute, nella documentazione a disposizione, in una planimetria che porta la data 1969 (Fig. 3). In questa fase (1969) il deposito appare già per la maggior parte scoperto, con le officine localizzate nel settore fra Viale Carso e viale Angelico. Da questo documento si evince l'aggiunta della subparticella 1, addossata all'estremità nord del corpo di fabbrica lungo via Monte Santo (e che probabilmente ha determinato l'elevazione di un piano dell'estremità del corpo centrale), e delle sub particelle 4 e 5, che alloggiavano nel cortile precedentemente scoperto fra l'edificio angolare e la grande tettoia centrale; dal confronto si evince anche come la subparticella 2 del documento del 1969 abbia subito una regolarizzazione lungo tutta la fascia perimetrale interna, intervento evidentemente legato ad una nuova definizione delle subparticelle (l'accesso all'edifici cio angolare si apre nella porzione acquisita alla vecchia subparticella adiacente) e ai lavori di asportazione della copertura dell'area centrale del deposito. In questa fase viene mantenuta la tettoia centrale su pila-



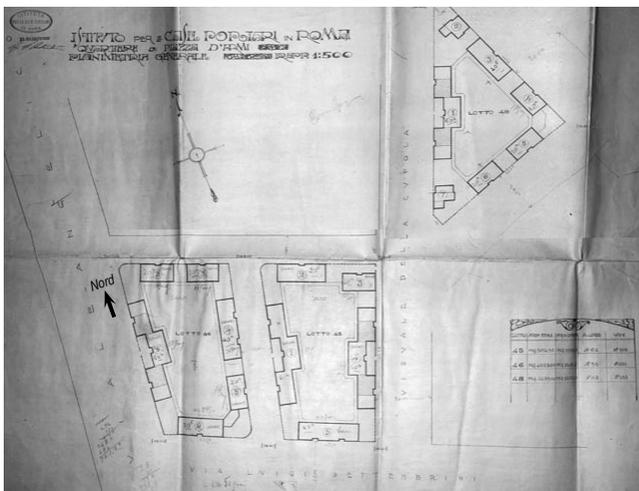
(fig. 4)

stri nelle forme che ancora conserva. Questo documento del 1969 è particolarmente interessante perché riporta anche la parte seminterrata della subparticella 2. Sul fronte lungo Via Carso inoltre compare a tratteggio una particella 12 con l'indicazione $H = 6.00$, forse da identificare con una tettoia.

L'insieme delle molte variazioni subite dal deposito negli anni Sessanta e precedenti ottengono condono nel 1989 con allegata una documentazione di dettaglio, da cui si evince la totale ridefinizione dei limiti delle subparticelle soprattutto al piano superiore, probabilmente a causa dell'inserimento di uffici U.S.L nel fabbricato. Viene anche prodotta la planimetria dell'abitazione al secondo piano dell'edificio angolare, anch'essa condonata. (Fig. 4). Un'ulteriore modificazione – traumatica – del complesso edilizio fu indotta dal crollo dell'angolo tra Via Montenero e Viale Angelico avvenuto nel 2007, probabilmente come conseguenza dei lavori per realizzare il parcheggio sotterraneo lungo l'asse della stessa Via Montenero. Nella prima immagine la planimetria dello stato attuale del deposito Vittoria. Le due immagini al lato mostrano, in alto, lo stato originario del complesso edilizio e, in basso, lo stesso confrontato con lo stato attuale, segnalato dal colore rosso degli elementi edilizi sopravvissuti.



A più di novant'anni di distanza dalla sua progettazione il deposito Vittoria, dunque, sembra aver completato il suo ciclo di vita anche dal punto di vista edilizio. La sua concezione, prettamente utilitaristica, includeva un superficiale, ma inevitabile omaggio a modi architettonici che ag-

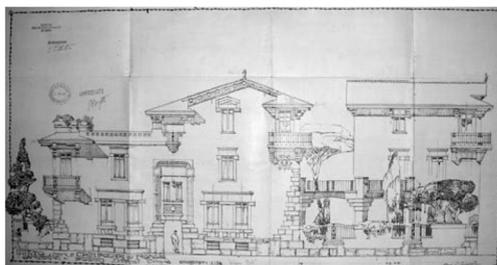
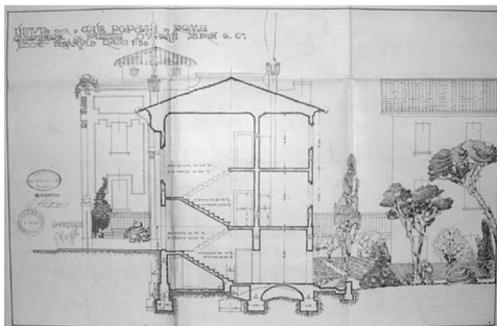


giungessero qualche dignità stilistica al deposito per rendere sveltamente approvabile il progetto da parte dell'amministrazione comunale. La fatica con la quale fu raggiunta un'accettabile soluzione per la facciata verso Piazza Bainsizza rende evidente l'impaccio con cui i progettisti – certamente molto più adeguati dal punto di vista della tecnica tramviaria e dell'organizzazione del servizio che dal punto di vista architettonico – si muovevano rispetto a problemi prettamente stilistico-formali. Peraltro, la scioltezza, anzi la noncuranza con la quale il progetto fu ripensato e rimaneggiato sin dall'inizio senza tener conto delle ragioni della sua stessa, pur modesta, architettura rafforza l'idea che i partiti architettonici scelti, ancorché presentati in maniera accattivante, fossero considerati dagli stessi progettisti nient'altro che una vernice superficiale, un condiscendente ammiccamento a un repertorio architettonico molto convenzionale. In conclusione, dunque, la realizzazione del deposito di Piazza Bainsizza ha avuto senza dubbio un ruolo fondamentale nelle decisioni riguardanti il disegno urbano e il completamente della zona Nord del Quartiere Delle Vittorie; ha avuto, inoltre, una funzione primaria nell'organizzazione d'una moderna rete di servizio nella capitale e nella sperimentazione di un moderno ganglio funzionale del trasporto urbano su ferro. Ma la sua veste architettonica, stilisticamente corriva, s'è rivelata subito al di sotto dell'importanza del programma infrastrutturale e urbano cui il deposito Vittoria partecipò come elemento di una componente essenziale – il trasporto pubblico – per definire il volto e il funzionamento di Roma moderna.

Isolato Via Montenero – Via Sabotino, Il progetto di Innocenzo Sabbatini

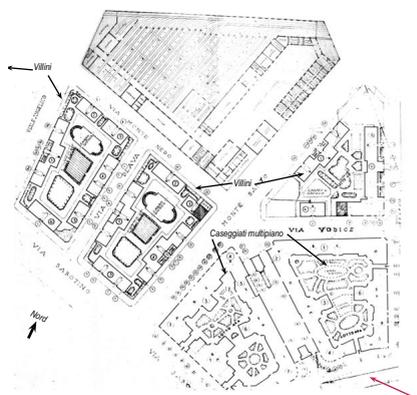
L'isolato immediatamente a sud del deposito ospitò un complesso progettato da Innocenzo Sabbatini, costituito da due gruppi di 5 fabbricati di proprietà

dell'Istituto Case Popolari di Roma che occuparono i lotti 46 (su Viale Angelico) e 45). Nelle planimetrie del progetto è compreso con identica tipologia abitativa anche il lotto 48 su Via Monte Santo. Il Sabbatini inizia il progetto quando l'impianto stradale è ormai definito anche se la toponomastica è ancora in via di assestamento: via Luigi Settembrini è l'attuale via Sabotino mentre la strada con "visuale della cupola" (via Monte Santo che effettivamente punta prospetticamente sulla cupola di San Pietro)... Il progetto del lotto 45 fu approvato dalla Commissione Edilizia il 1 aprile del 1920, con l'unica riserva che il complesso prevedeva di essere fiancheggiato ed attraversato da una strada larghissima, mentre "il quartiere stesso sarà formato di modesti fabbricati di piccola superficie e che oltre il piano terreno non avranno che due soli piani superiori, salvo qualche piccola sopraelevazione di minima importanza". (I.E., prot.196/1920). Il complesso dei lotti 45 e 46 prevedeva, infatti, la costruzione di undici edifici secondo volumetrie corrispondenti a tale descrizione, distribuiti lungo il perimetro dei due lotti separati fra loro dalla "via larghissima", Via Plava, ora soppressa. Nella realtà Via Plava non era proprio larghissima, piuttosto era ridotta alla funzione di via interna al nuovo insediamento visto che non continuava, a Nord, oltre il deposito tramviario né, verso Sud, oltre Via Settembrini (ora Via Sabotino). Il fatto che Via Plava non fosse chiusa da cancelli come una vera via interna – come avvenne invece per la strada interposta tra i caseggiati multipiano progettati per essere costruiti tra Via Montesanto e Via Oslavia (Lotti 44a e 44b) – sta nella scelta di non gravare la gestione di piccole case popolari con i costi di manutenzione di una strada che fu, dunque, lasciata alla gestione municipale come strada pubblica. Le case, poste lungo il margine dei due lotti, si aprivano verso l'esterno, sulle strade, e lasciavano al centro del lotto un'ampia corte, a una quota più bassa, sistemata a verde, divisa in tre aree funzionali: un'area per il gioco, un'area per stendere i panni, protetta da un'alta siepe, e una pinetina. Le costruzioni, con il loro muro di cinta, costituivano anche il contenimento del salto di quota. Per la realizzazione dei tre complessi furono progettate diverse tipologie abitative: serie 2.04, serie 4.03, serie 6.04. In genere i progetti vengono considerati come appartenenti al periodo "viennese" del Sabbatini, con partiti architettonici e decori riferibili, molto latamente, al linguaggio della Secessione. La relazione di abitabilità si riferisce unicamente al lotto 45. Probabilmente l'altro, il lotto 46, era considerato perfettamente analogo. Gli ingressi dei fabbricati 2 e 3 erano (rispettivamente) su Via Montenero e Via Plava, dei fabbricati 1 e 4 rispettivamente su Via Plava e Via Monte Santo. Nella relazione di abitabilità del lotto 45, del 13 febbraio 1922, compaiono per la prima volta i nomi delle strade del quartiere. Si può supporre che tra il 1920 e il 1922 tutto il quartiere ebbe l'assetto toponomastico che ancora oggi lo distingue – proprio nella parte Nord – come il quartiere della Vittoria del 1918. La relazione di abitabilità descrive dettagliatamente la distribuzione degli spazi nei fabbricati,



per un insieme che prevede “Complessivamente vani 162 per persone 194 distribuiti in 63 appartamenti”. Nella figura a destra in alto è messo in evidenza il salto di quota che separava (e separa) il piano stradale dal suolo originario. Ma ciò che certamente spicca dagli esempi dei progetti del Sabbatini che qui illustriamo è la grande qualità architettonica degli edifici, la cura del disegno, il senso di dignità civile e di comfort domestico che traspare dall’impostazione generale del progetto, pur se rivolto a dar risposta alle esigenze abitative dei ceti realmente più poveri.

In conclusione il complesso residenziale del Sabbatini si basava, sostanzialmente, su due tipologie: i villini – lotti 45, 46 e 48 – e i caseggiati a più piani con cortile interno, dal carattere decisamente più urbano – lotti 44a e 44b. Seguendo un criterio gerarchico che individuava in Piazza Mazzini non soltanto il centro



geometrico del quartiere, ma anche quello formale e rappresentativo, la densità e la monumentalità dell’impianto edilizio crescevano decisamente nel passaggio dai lotti più lontani ai lotti più vicini al centro del quartiere e ai suoi assi a raggiera. I lotti 44a e 44b, dunque, molto vicini a Piazza Mazzini e affacciati direttamente su Via Oslavia, uno dei raggi principali del sistema urbano, furono destinati a caseggiati multipiano per un ceto popolare, ma più abbiente; coerentemente i caseggiati

furono progettati con una maggiore enfasi monumentale e urbana (vedi foto qui sotto; confronta con la posizione del punto di vista individuato con due frecce rosse nella planimetria qui accanto). Gli altri isolati furono destinati all'impianto di villini progettati, come abbiamo visto, secondo una concezione altamente umanitaria dell'intervento pubblico nel campo dell'edilizia per i ceti meno abbienti.

Come abbiamo accennato, gli anni Sessanta del secolo scorso, con il loro carico di trasformazioni gravarono anche su quel settore Nord del Quartiere Delle Vittorie che aveva assunto un assetto definitivo quarant'anni prima e sembrava avere ormai un assetto consolidato. Delle vicende del deposito Vittoria s'è già detto; l'enfasi messa sul trasporto su gomma a detrimento di quello su rotaia portò alla rapida trasformazione delle strutture tecniche ed edilizie del deposito che iniziò un lento declino. I villini di Via Plava, invece, progettati con rara finezza e sensibilità sociale da un grande progettista italiano furono interamente demoliti per univoca ed espressa decisione "politica" del Consiglio d'Amministrazione dell'IACP che, nella seduta del 8-02-1961 così deliberò: "Il Collegio (Consultivo Tecnico Finanziario), prendendo in considerazione l'eventuale alienazione di immobili, ha autorizzato la scelta su quei nuclei edilizi che presentano congiuntamente o disgiuntamente le caratteristiche di un limitato sfruttamento o di un valore molto elevato." "Dopo breve esame, il CdA delibera all'unanimità di affidare la compilazione dei progetti di massima per le costruzioni da eseguire sulle aree attualmente occupate dai seguenti immobili:

...

2) Gruppo Piazza d'Armi II (sic! In realtà è I) lotto 45 e 46

3) Gruppo Piazza d'Armi II (sic! In realtà è I) lotto 48

...

ai seguenti progettisti:...

b) dott. Arch Mario Ghio

dott. Arch. Tino Pinori

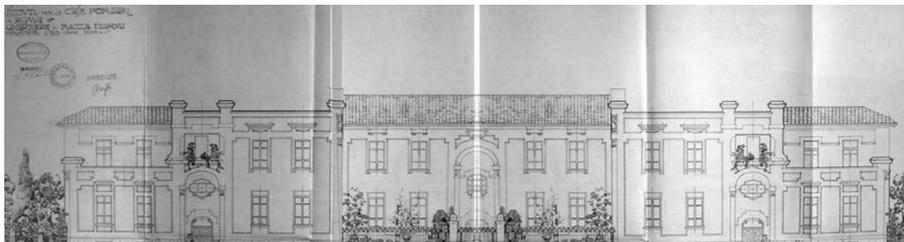
c) dott. Ing. Mario De Francesco

dott. Arch. Maurizio Lanza."

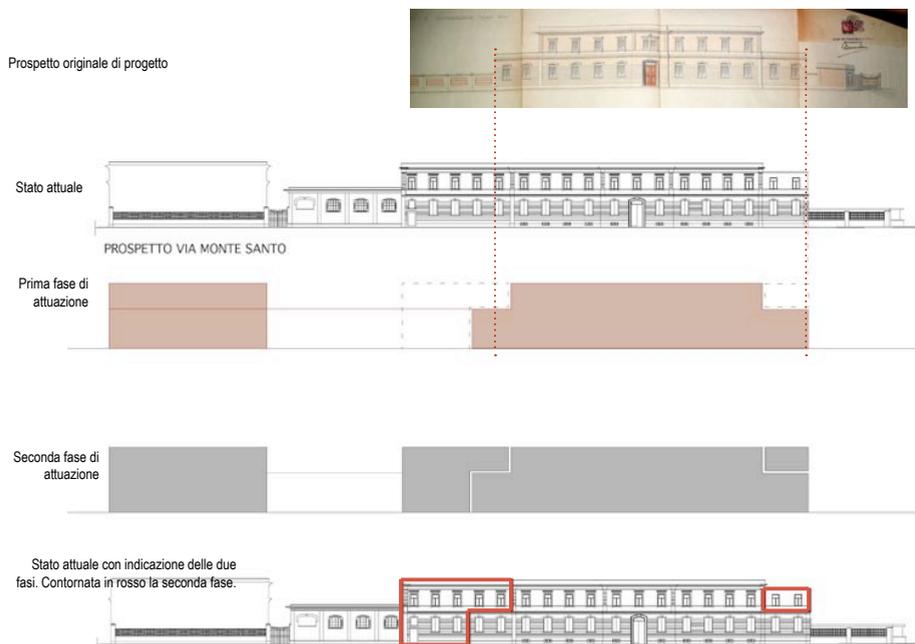
In realtà non sembra che, in quell'occasione, fosse redatto un progetto, almeno per mano dei progettisti sunnominati. Certamente però il programma di demolizione andò avanti. Nella seduta del 23-04-1964 il Consiglio d'Amministrazione così deliberava: "tra le diverse iniziative dell'Istituto per incrementare i propri programmi costruttivi e in particolare reperire fondi da destinare a nuove costruzioni in aggiunta a quelli assegnati dallo Stato, è compreso lo smobilizzo di vecchi nuclei edilizi non soggetti all'applicazione del D.P.R. 17/1/1959 n.2, per essere stati costruiti senza contributo, in concorso statale o per essere stati inclusi nell'aliquota 20 per cento da riservare in proprietà dell'Istituto.



Sono stati scelti alcuni nuclei edilizi che insistono su aree di elevato valore e non adeguatamente utilizzati rispetto alle norme sancite dal P.R. del 1931. Tale operazione è stata approvata con seduta del CdA dell'8-02-1961 (v. sopra). Essa consentirà all'Istituto non soltanto di sostituire immobili vecchi, di tipo antiquato, non rispondenti alle norme attualmente vigenti in tema di igiene e sanità, gravati dall'imposta fabbricati e da pesanti spese di manutenzione con immobili nuovi rispondenti sotto ogni punto di vista alle attuali esigenze, ma contribuirà efficacemente alla lotta contro la lamentata carenza di abitazioni a Roma, mettendo a disposizione dei senzatetto un numero di alloggi sensibilmente superiore a quello che verrà demolito". Il programma, peraltro, era già stato approvato dal Ministero dei LLPP con lettera dell'11-10-1961 prot.n. 9753 della Direzione Generale della Edilizia Statale e Sovvenzionata (parere favorevole del Consiglio di Stato voto n. 549 del 9-08-1961). L'Istituto aveva provveduto nel frattempo a predisporre i progetti di ristrutturazione edilizia (che per ora non sono reperibili) e per ciascuno di essi era riuscito ad ottenere dal Comune di Roma il rilascio della licenza di costruzione ad eccezione di lotti situati sul Celio (occorre sempre tener presente che le delibere del Consiglio di Amministrazione dell'IACP riguardavano una serie di aree edificate e non soltanto quelle di interesse di questa relazione). Dopo la seduta del 23-04-64 il programma di demolizione entrò in fase d'attuazione e, nella successiva seduta del 7-08-1964 il Consiglio di Amministrazione aggiudicò l'appalto per i lavori di demolizione dei fabbricati siti nei quartieri di Piazza d'Armi I, Flaminio I e Trionfale I. Tra i quali quelli del Sabbatini in Piazza d'Armi. Nella seduta del 22-09-1965, un anno e mezzo dopo l'aggiudicazione dell'appalto di demolizione, il Presidente propose che venisse aperta un'asta pubblica per una delle aree con licenza di costruzione sulla base del prezzo di stima fissato dall'UTE. Il CdA, con il parere favorevole del Collegio Sindacale, deliberò di autorizzare la vendita mediante asta pubblica dell'area sita in Roma, di una parte del lotto 48 del gruppo Piazza d'Armi I della superficie di mq 2270 e per il prezzo a base d'asta di L. 815.000.000. Si trattava, dunque, della prima parte dei lotti di villini progettati dal Sabbatini. Nella seduta del 6-04-1966, infine, fu votato uno stanziamento supplementare per lavori di demolizione a Piazza d'Armi I e Flaminio I, che, dunque, erano ancora in corso.



La vicenda dei villini del Sabbatini in Piazza d'Armi si chiuse malinconicamente. Persino il programma di incremento del numero degli alloggi economici e popolari in base al quale si giustificò la demolizione di un capolavoro dell'edilizia residenziale popolare fu abbandonato come si abbandona un pretesto una volta raggiunto il risultato. A leggere i documenti ci si chiede addirittura se sin dall'inizio l'IACP non tendesse semplicemente a vendere i lotti una volta ottenuta la licenza edilizia per una cubatura maggiore di quella originaria, come fu fatto per il lotto 48. Ma anche questo proposito, se mai fu chiaro dall'inizio, ebbe un ben scarso risultato, visto che i lotti 44a e 44b, quelli che fanno parte delle aree d'interesse del presente Concorso, non furono più venduti – il clima culturale e sociale degli ultimi anni '60 era ben diverso da quello dei primi anni del decennio – e andarono ad arricchire gli spazi a disposizione di servizi per il quartiere come peraltro prevedeva il Piano Regolatore del '62, che destinava le aree a zona M3, servizi privati. Gli anni Sessanta dunque, si chiusero con l'esaurimento dell'ampio e molteplice programma urbano che, assieme ed attorno al deposito Vittoria, negli anni '20 dette vita al completamento del Quartiere Delle Vittorie e contribuì in maniera non minima alla definizione del suo paesaggio architettonico, sociale, civile. Dall'erosione e dall'ablazione di quelle preziose parti del "bel quartiere" - come veniva chiamato dagli abitanti che lo vissero tra gli anni trenta e cinquanta - restano, come elementi di qualità ambientale da tenere in considerazione in un nuovo progetto unitario, le spetinate, ma anche dense macchie di verde dei lotti 44a e 44b e la grande giacitura dell'area del deposito (meglio sarebbe dire dell'ex deposito) che, posta in un angolo strategico tra il grande asse infrastrutturale di Viale Angelico e uno degli snodi fondamentali del Quartiere Delle Vittorie (Piazza Bainsizza, dove si incrociano Via Oslavia e Viale Carso), ormai attende una interpretazione architettonica più attuale, che ne rinnovi le funzioni, ma ne confermi ed esalti le vocazioni nell'ampia geografia e nel paesaggio di uno dei più affascinanti settori di Roma moderna.



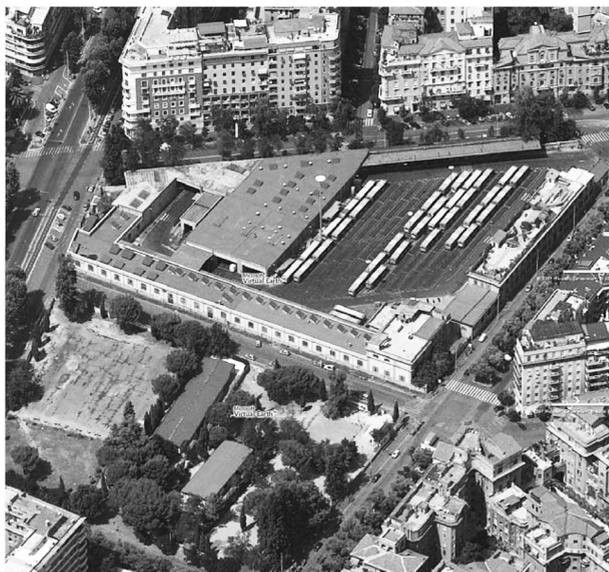
Le trasformazioni (1930-90) del deposito Vittoria

Qui di seguito si descrive sommariamente la vicenda edilizia del deposito Vittoria con riferimento ai documenti catastali con l'intento di ricostruire la sequenza e la consistenza delle trasformazioni del progetto originario. Come già detto, il progetto originario non fu mai attuato integralmente. Come si nota nelle figure a destra, l'edificio degli uffici fu realizzato sin dall'inizio in maniera difforme dal progetto. Successivamente, probabilmente prima del 1939, fu ancora ampliato. Abbiamo già visto approfonditamente la sorte del fronte verso piazza Bainsizza che, durante gli anni Sessanta del secolo scorso fu completamente demolito durante le trasformazioni del deposito tranviario in deposito di autobus. Tale trasformazione rese inutile tutta una serie di spazi destinati alle tipiche funzioni di supporto alla tramvia e portò alla demolizione di alcune parti dell'edificio.

Ricostruiamo con ordine le vicende edilizie. Come sappiamo già nel 1915 l'Azienda Municipale delle Tramvie aveva richiesto due lotti nella zona della Piazza d'Armi, presso il Viale Nord (attuale Viale Carso) per una superficie complessiva di 12.000 mq allo scopo di realizzarvi un deposito tramviario. A seguito delle modifiche al piano regolatore fu assegnato all'Azienda un lotto di ca 15.000 mq, posizionato fra il Viale Nord e il Viale Angelico. L'aumento

di superficie probabilmente fu dovuto alla modificazione della forma dei lotti in base al nuovo disegno stradale dovuto all'integrazione di Viale Nord nel progetto finale del nuovo Quartiere. Per il buon funzionamento del deposito fu anche soppressa una via prevista nel P.R.G. che avrebbe diviso il lotto a metà. L'edificio che verrà costruito sarà registrato nel vecchio catasto al foglio 149, mappali 3421-3662-3663-3664/1-3664/2-3665-3666-3667-3668). Il progetto, come già detto, ottenne un'approvazione di massima da parte della Commissione Edilizia il 9 settembre 1916, con una riserva "perché venga sistemata con maggiore dignità artistica quella parte dell'edificio prospiciente sulla pubblica piazza". La costruzione poté quindi essere avviata in attesa che venissero apportate al progetto le varianti richieste dalla commissione. Le numerose varianti al progetto saranno approvate ormai a costruzione quasi completata, con licenza del 9 settembre 1920.

Il deposito Vittoria dell'Atac a Piazza Bainsizza. Vista aerea.



Bibliografia essenziale

- M. Filomena Boemi, Carlo M. Travaglini. *Roma dall'Alto*. CROMA, Roma Tre, 2006.
- Cristina Cocchioni, Maria De Grassi, *La Casa Popolare a Roma. Trent'anni di attività dell'I.C.P.*, Kappa, 1984.
- Piero Ostilio Rossi, *Roma Guida all'architettura Moderna 1909-2000*, Laterza 2000.
- Italo Insolera, *La Città nella Storia d'Italia*. Roma, Laterza, 1996.
- Alessandra Vittorini (a cura di), *Dalle Armi alle Arti*. Gangemi, 2004.
- Flaminio Lucchini, *L'area Flaminia. L'auditorium, le ville i musei*, Officina, 1988.