

L'ex Deposito Atac "Vittoria" a piazza Bainsizza

Avamposto urbano, manufatto di archeologia industriale, da anni in stato di abbandono e oggetto di mire speculative cui la cittadinanza si sta fermamente opponendo

L'ESPANSIONE A NORD DI ROMA CAPITALE

L'area a Nord della città, oltre la mole di Castel Sant'Angelo, compresa tra il fiume e le pendici di Monte Mario, era caratterizzata dalla presenza di vigne, orti e qualche casale. Era un territorio geomorfologicamente depresso, soggetto spesso alle esondazioni del Tevere. Ciò nonostante questa zona fu scelta come prima area di espansione urbana extra-pomeriale all'indomani dell'annessione di Roma al Regno d'Italia. Benché tale ipotesi fosse stata inizialmente stralciata, il piano disegnato da Alessandro Viviani nel 1873 vi prevedeva la realizzazione di nuovi tessuti urbani determinando come limite a nord una linea posta in continuità con le mura Aureliane a Porta del Popolo. Di conseguenza l'interesse di molti operatori immobiliari si rivolse proprio su questi terreni che furono collegati al centro storico con un ponte in ferro posto in corrispondenza del porto di Ripetta, in asse con la chiesa di San Girolamo degli Schiavoni¹.

Il piano Regolatore del 1883 confermò tale direzione di espansione legittimando le operazioni immobiliari già in corso e ampliò a Nord l'area edificatoria inserendo le caserme di viale delle Milizie e, al di là di queste, l'area destinata a piazza d'Armi. La zona dei Prati di Castello doveva essere collegata al centro storico dai tre ponti Umberto, Cavour e Regina Margherita ai

quali corrispondevano i tre assi ordinatori della struttura urbana.

La grave crisi economica che colpì il mercato immobiliare dal 1886 si andrà a ripercuotere anche sullo sviluppo del quartiere dove, dalla planimetria redatta nel 1891 dall'Istituto Cartografico Italiano, risulta essere già tracciata la maglia stradale e delimitati i lotti all'interno dei quali l'edificazione è però ancora molto discontinua. Superata la crisi, all'inizio degli anni Novanta, riprende l'attività edilizia e il quartiere Prati inizia ad assumere il suo aspetto definitivo tanto che il nuovo Piano Regolatore, redatto da Edmondo Sanjust di Teulada durante la giunta Nathan e approvato nel 1909, stabilisce un ulteriore sviluppo a settentrione e l'urbanizzazione dell'area che diverrà il quartiere delle Vittorie.

Tuttavia, quest'ambito urbano a ridosso della nuova espansione edilizia, e ancora privo di infrastrutture, viene scelto per ospitare una delle sezioni dell'Esposizione Internazionale del 1911. Qui fu allestita la mostra Regionale ed Etnografica collegata alla mostra Internazionale di Belle Arti al di là del fiume grazie alla costruzione del ponte Risorgimento. Gli interventi urbanistici realizzati per l'occasione condizionarono l'impianto urbano e la trama prevista dal Piano Regolatore fu messa in discussione e rielaborata da successive proposte progettuali sino a quella presentata nel 1915 dall'Associazione Artistica dei Cultori d'Architettura, a firma di Gustavo Giovannoni e

Marcello Piacentini, che orientò la configurazione del quartiere².

Nella foto aerea scattata dal colonnello Nistri nel 1919 (fig. 1) si osserva che a Nord, l'asse parallelo al viale delle Milizie, che il piano regolatore indicava come "base geodetica", e non era mai stato assunto quale asse stradale, ha invece acquisito consistenza di tracciato viario: l'attuale viale Carso. All'intersezione del viale con l'antica via di Porta Angelica è già presente la rimessa "Vittoria", tra le poche costruzioni realizzate nell'area durante gli anni della guerra, la cui posizione ha poi determinato la fisionomia definitiva del quartiere.

LA RIMESSA "VITTORIA"

Contestuale all'espansione urbana è l'evoluzione del sistema di trasporto pubblico di Roma: nel 1877 fu inaugurata la prima tramvia a cavalli lungo la via Flaminia e tra il 1892 ed il 1894 entrarono in funzione le prime tramvie elettriche che si diffusero rapidamente grazie alla realizzazione di una rete di linee urbane su ferro discretamente ramificata³. La Azienda Tramvie Municipali fu istituita nel 1909 e crebbe talmente negli anni successivi da assorbire gradualmente la preesistente Società Romana Tramways e Omnibus e predisporre, già nel 1915, la costruzione di un deposito e di una officina con l'obiettivo di ampliare e rinnovare la rete tramviaria municipale. L'area prescelta, come visto, era lungo via di Porta Angelica, già servita dalla rete Tramviaria, in angolo con il tracciato che allora viene definito viale Nord. Evidentemente, nei pochi mesi trascorsi dopo la presentazione dell'ultimo progetto di sistemazione dell'area, il Comune aveva preso la più concreta decisione di utilizzare l'asse che aveva delimitato a settentrione la mostra Regionale ed Etnografica anziché attendere l'esecuzione delle nuove strade previste.

Il progetto del nuovo grande deposito e officina con annessa sottostazione elettrica fu presentato al Comune il 18 maggio 1916. I bei disegni a colori su carta telata, conservati presso l'Archivio Storico Capitolino⁴, mostrano la cura progettuale dedicata all'intervento. Il complesso edilizio prevedeva adeguate strutture per ciascuno dei servizi: movimento, deposito con rimessa ed officine, linea aerea, squadra binari, magazzino generale, raggruppando e distribuendo i locali in modo funzionale alla divisione del lavoro.

La Giunta Municipale sospende il rilascio della licenza chiedendo di risolvere con maggior dignità artistica il prospetto sulla piazza. La piazza pubblica, che di fatto ancora non esisteva, si trovava all'intersezione tra il viale Nord e l'asse



1. Veduta aerea di Roma eseguita dal tenente Umberto Nistri, dettaglio della zona di Prati, 1919.

che dal Palazzo di Giustizia proseguiva rettilineo oltre piazza Mazzini. L'ATM presenta una nuova proposta progettuale destinata ancora una volta a non essere accolta dalla Giunta Municipale, la quale però, il 20 dicembre 1916, rilascia comunque la licenza di costruzione escludendo da questa l'edificio sulla piazza che si configura come facciata principale dell'intero complesso architettonico. Iniziano quindi i lavori di costruzione e solo quando l'edificio è ormai quasi terminato e di fatto già in uso, il 10 aprile 1920, l'azienda presenta la soluzione finale del prospetto con un disegno in cui sono previste tre pareti scandite da pilastri bugnati e suddivise ulteriormente da due lesene, a eccezione della parete di destra interamente libera per consentire l'ingresso dei tram; sopra la cornice sommitale, in posizione centrale, si erge l'aquila romana.

Le fotografie in bianco e nero mettono in evidenza una differenza di tono cromatico fra i partiti d'ordine architettonico e i fondi delle pareti che appaiano più chiari, con un'attenzione alle finiture superficiali che definisce l'intero complesso conferendogli particolare pregio. Davanti alle pareti il piccolo spazio aperto viene delimitato da una cancellata in ferro.



2. Roma vista dal nuovo parco di Monte Mario, Stabilimento Costruzioni Aeronautiche, Roma, inizio anni Venti (Roma, Archivio Storico Capitolino, Archivio Fotografico, Album 25, 2344). La fotografia deve essere stata scattata tra il 1921 e il 1924, vista la presenza degli edifici di Innocenzo Sabbatini e dei villini oltre viale Angelico. Si notino inoltre le alberature lungo i viali: i platani su viale Angelico e i pioppi su viale Carso, utilizzati anche allo scopo di drenare l'acqua dal terreno.

Dai disegni di progetto e dalle fotografie d'epoca (figg. 3-5) con il confronto dello stato attuale si possono riconoscere le caratteristiche architettoniche dell'edificio non dissimili da quelle di altre strutture coeve a destinazione industriale le quali, se pur mutate in corso d'opera e successivamente, per esigenze di carattere prevalentemente funzionale, hanno conservato il linguaggio architettonico originario⁵.

La sistematica costruzione del quartiere prende avvio solo quando il deposito è ormai realizzato⁶.

Le costruzioni intorno a piazza Mazzini, individuata quale fulcro urbano, avevano un carattere monumentale, con edifici alti a elevata densità edilizia, mentre allontanandosi da questa, l'edilizia diveniva più minuta. In particolare, limitatamente ai lotti immediatamente circostanti l'area, Innocenzo Sabbatini progetta i fabbricati dell'Istituto Case Popolari di Roma⁷: nei tre lotti intorno al deposito furono costruiti i villini a due piani sul fronte strada, affacciati all'interno su aree verdi poste a una quota più bassa, che purtroppo furono in seguito demoliti. Altri villini in corrispondenza del deposito, furono costruiti oltre viale Angelico e alcuni sono ancora esistenti in via Fasana e via Muggia. Il carattere urbano di questa zona si vede nelle foto aeree scattate nei primi anni Venti⁸, e negli edifici rimasti a testimonianza di una grande qualità architettonica e decorativa di cui la rimessa "Vittoria" fu la premessa (fig. 2).

LA DISMISSIONE, L'ABBANDONO, LE AZIONI DEI CITTADINI PER LA TUTELA

A partire dagli anni Sessanta, la rete tramviaria su rotaia fu gradualmente sostituita da quella su gomma, e la sostituzione dei tram con autobus fu probabilmente la causa della trasformazione più significativa subita dal complesso: la demolizione del fronte su piazza Bainsizza e dei depositi interni, con la conseguente perdita di identità del prospetto principale e la creazione del grande piazzale interno. Anche l'edificio su via Monte Santo fu modificato ma tuttavia non alterato in modo consistente, qualche superfetazione meno congrua è peraltro chiaramente riconoscibile.

Il deposito è stato utilizzato sino all'inizio del Duemila, nel 2002 la proprietà viene ceduta dal Comune di Roma all'Atac che ne dismette l'uso e ne predispone la vendita.

Nel 2007 viene bandito il concorso a idee "Rimesse in gioco" oggetto del quale è la valorizzazione dei due depositi di Porta Maggiore in via del Pigneto e di quello in Piazza Bainsizza. Per quest'ultimo, il progetto di Giuseppe Ciorra, risultato vincitore, prevedeva la demolizione dell'intero edificio e la realizzazione di nuovi fabbricati, prevalentemente destinati a residenze e uffici, sull'area del deposito e su quella limitrofa di proprietà Ater. Questa linea programmatica non piace ai cittadini, che peraltro non erano stati mi-



3. Il Deposito "Vittoria", prospetto su piazza Bainsizza, 1931 (Roma, Archivio Fotografico Atac).



4. Il Deposito "Vittoria", fronte lungo via Monte Santo, 1931 (Roma, Archivio Fotografico Atac).



5. Il Deposito "Vittoria", fosse d'ispezione all'interno del deposito, 1930 (Roma, Archivio Fotografico Atac).

nimamente informati, i quali riconoscono il valore storico e architettonico della rimessa "Vittoria" e temono un ulteriore carico urbanistico nell'area che, nel corso dei decenni passati, ha già subito pesanti trasformazioni.

Nel dicembre 2007 si costituisce il Comitato delle Vittorie cui afferiscono i cittadini interessati alla tutela del quartiere che promuove molte iniziative ottenendo il sostegno dell'allora Municipio XVII. Questo, tenendo conto delle esigenze degli abitanti e del territorio, presenta in Assemblea Capitolina la richiesta di sospendere e ripensare il programma progettuale.

Il Piano Regolatore approvato l'anno successivo, ribadisce l'estraneità del programma Atac alle linee normative. Esso infatti destina l'area del deposito a servizi pubblici di livello urbano e la inserisce nell'Ambito di Programmazione Strategica Tevere, tra gli ambiti di intervento di interesse pubblico, specificando l'obiettivo del "recupero e riqualificazione nel deposito Atac con riqualificazione degli spazi aperti" al suo interno e nel lotto adiacente. L'intero complesso viene riconosciuto dalla Carta della qualità sia come manufatto di archeologia industriale sia come edificio di tipologia speciale a impianto nodale e si trova lungo la direttrice tra piazza Cavour e il Foro Italico, definita caposaldo architettonico e urbano.

La Soprintendenza Capitolina nel 2009 si esprime favorevolmente alla conservazione e al restauro dell'ex Deposito, parere purtroppo ancora non vincolante.

La delibera comunale n. 39 del 25 giugno 2011 sostanzialmente autorizza l'alienazione dei depositi Atac non funzionali al trasporto pubblico locale, di fatto consentendo ai futuri proprietari privati di edificare in deroga al PRG. I cosiddetti progetti di valorizzazione vengono predisposti dall'Atac Patrimonio S.r.l. prevedendo la realizzazione di volumetrie assolutamente arbitrarie⁹.

Nel frattempo, i cittadini richiedono di attivare un Laboratorio di Progettazione partecipata che viene riconosciuto con delibera del Municipio e avvia un processo di ascolto e interrogazione degli abitanti direttamente coinvolti nella elaborazione non tanto di un progetto alternativo quanto di linee guida di intervento¹⁰. Le istanze dei cittadini sono quelle della conservazione e riqualificazione architettonica del complesso, dell'inserimento di destinazioni d'uso compatibili con l'edificio e coerenti con le prescrizioni del PRG e quindi di servizi per gli abitanti, di spazi aperti a verde pubblico, con la conservazione della sede del Centro di Salute Mentale di proprietà della ASL.

Tra le molte attività del Coordinamento, sono stata allora promotrice della richiesta di verifica dell'interesse storico e artistico dell'ex rimessa "Vittoria" alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per il Comune di Roma alla quale presentai una relazione contenente gli esiti della ricerca storica e archivistica che avevo compiuto, l'analisi dei caratteri architettonici e la rilettura critica dello stato di fatto, la sintesi degli estremi normativi da PRG e le motivazioni a supporto della richiesta.

Se pure inizialmente la nostra iniziativa non ha avuto seguito, ha però posto le basi e fornito un utile contributo scientifico al decreto nel quale la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Lazio, questa volta su richiesta dell'Atac Patrimonio S.r.l., allo scopo di avviare un accordo di programma, ha riconosciuto l'intero complesso dell'ex rimessa Atac "Vittoria" di interesse storico artistico.

Questo vincolo cambia le carte in tavola, finalmente si inizia a intravedere un futuro per questo edificio industriale che ha segnato e indirizzato la storia del quartiere orientandone la fisionomia e gli sviluppi, che rappresenta un brano della storia dei trasporti e dell'industria romana, nonché un pregevole esempio di architettura industriale di inizio XX secolo.

Durante la breve giunta di Ignazio Marino, l'Assessore all'urbanistica Giovanni Caudo aveva predisposto una delibera per cui, pur mantenendo la consistenza edilizia attuale, sarebbe stato possibile valorizzare gli immobili prevedendo per essi tutti gli usi compatibili consentiti dal PRG per le aree limitrofe.

La prospettiva di liberare l'area dai mezzi dell'Atac, che attualmente la occupano, e di trasformarla in spazio verde dotato di servizi diversi rendendo fruibile lo spazio, viene condivisa dagli abitanti che richiedono al Municipio I di esprimersi in tal senso. La delibera di iniziativa municipale del 26 ottobre 2017 chiede al Comune di Roma di adottare una variante al PRG sulla destinazione d'uso del deposito Atac "Vittoria" rimuovendo la perimetrazione a servizi pubblici di livello urbano e attribuendo la destinazione a verde e servizi pubblici di livello locale. Tale delibera, sostenuta con una petizione avviata dai cittadini e dalle molte associazioni coinvolte che era giunta a ricevere più di 3.000 adesioni, dopo mesi di silenzio dell'Amministrazione Capitolina, il 13 settembre scorso non ha ottenuto l'approvazione della sala consiliare.

L'alienazione della rimessa "Vittoria" è purtroppo inserita nel piano industriale presentato dall'Atac per il concordato in continuità recentemente accettato dal Tribunale fallimentare. Nelle more che questo avvenga,

l'azienda ha pubblicato un bando per la richiesta di manifestazione di interesse da parte di soggetti privati all'uso degli spazi per mostre, eventi culturali, concerti e altre attività temporanee. Anche se lo scopo dell'azienda è esclusivamente economico, potrebbe tuttavia essere proprio questa l'occasione per iniziare a fruire questo

luogo, inventare per esso nuovi utilizzi e valorizzare questo spazio che ormai appartiene a tutti.

Francesca Geremia
Università degli Studi Roma Tre

NOTE

1. G. Cuccia, *Roma, Prati di Castello. Dai Romani ai Barbari ai Piemontesi*, Roma, 2006, pp. 9-17.

2. L.V. Barbera, C. Cecamore, A.I. Del Monaco, *Il deposito Vittoria dell'Atac a Piazza Bainsizza, nel Quartiere Delle Vittorie a Roma*, indagine storica allegata al materiale del concorso *rimesse in gioco | depositi di idee*.

3. G. Scarpitti, *Pianta di Roma secondo il Piano Regolatore con tutte le linee delle Tramvie*, 1916, in A.P. Frutaz, *Le piante di Roma*, Roma, 1962.

4. Archivio Storico Capitolino, Ispettorato Edilizio, prot. 1644.

5. Per una descrizione dettagliata dei caratteri architettonici del Deposito "Vittoria", si veda la relazione storico critica a firma di D. Barsottini, M. Baschieri Salvadori, V. Calderari, allegata alla dichiarazione di interesse culturale espressa con D.R. del 10.12.2013, nella quale è stata rece-

pita e riportata la ricerca storico critica sulla rimessa "Vittoria" svolta da F. Geremia.

6. B. Roma, *Nascita di un insediamento borghese. Il quartiere delle Vittorie*, in A. De Sanctis, B. Roma, G. Testa (a cura di), *Evoluzione di una periferia Borgo, Prati, Mazzini: disegni e immagini per conoscere la città*, Roma, 1994, pp. 31-48.

7. C. Cocchioni, M. De Grassi, *La casa popolare a Roma. Trent'anni di attività dell'I.C.P.*, Roma, 1984, pp. 176-180.

8. Si veda la foto aerea del 1924 pubblicata in L.V. Barbera, C. Cecamore, A.I. Del Monaco, *Il deposito Vittoria...*, cit., p. 25.

9. F. Erban, *Roma. Il tramonto della città pubblica*, Roma, 2013, pp. 96-113.

10. Le linee guida sono pubblicate per esteso in *Scenari futuri per l'ex-deposito Atac "Vittoria" a Roma*, Università degli Studi Roma Tre, Dipartimento di Studi Urbani, Roma, 2012, pp. 73-76.