

Politiche e pratiche dell'abitare nella "città del mercato" a Roma

Abstract

Il contributo intende sviluppare una lettura critica di uno dei fenomeni urbani più rilevanti di Roma negli ultimi venti anni e cioè l'enorme sviluppo della "città del mercato". L'autore interpreta criticamente le trasformazioni dell'urbano, le contraddizioni nelle nuove modalità di abitare, gli effetti territoriali, la privatizzazione dell'interesse pubblico, attraverso una di queste grandiose operazioni immobiliari e commerciali, quella di Bufalotta – *Porta di Roma*.

Parole chiave: abitare, pratiche, politiche urbane, centro commerciale, interesse pubblico, città del mercato

Policies and dwelling practices in the "Hypermarket City" of Rome

Abstract

The aim of the paper is a critical review of the huge development of the "Hypermarket City" in Rome, one of the most relevant urban phenomena in the last twenty years. Through the case of Bufalotta – *Porta di Roma*, one of these great commercial and real estate operations, the author critically argues "urbanity" transformations, contradictions in new ways of dwelling, the territorial effects, the privatization of public interest.

Key words: dwelling, practices, urban policies, shopping mall, public interest, Hypermarket city

1. Introduzione. Abitare la “città del mercato” tra politiche e pratiche di vita quotidiana

Il contributo intende sviluppare una lettura critica di uno dei fenomeni urbani più rilevanti di Roma negli ultimi venti anni e cioè l'enorme sviluppo della “città del mercato”, rappresentato in particolare da oltre 28 “centralità”, dentro e fuori l'ultimo piano regolatore, estesi complessi residenziali e misti costruiti per lo più intorno a grandi centri commerciali. Si tratta di grandiose operazioni immobiliari e commerciali che hanno costituito, probabilmente insieme soltanto al mai morto abusivismo edilizio, la principale modalità del recente sviluppo insediativo, incidendo fortemente anche sull'economia romana. Ad un primo livello, si sviluppa una riflessione critica sulle modalità di sviluppo urbano prevalentemente guidate dai meccanismi di mercato e dagli interessi degli operatori finanziari e immobiliari, sulle difficoltà (se non sulle incapacità) di governo di una tale processo da parte dell'amministrazione pubblica (che non rappresenta il “pubblico”, sia ben inteso), sull'ambiguo rapporto tra interesse pubblico e interesse privato, sul rapporto tra sviluppo insediativo ed economia urbana (soprattutto di un'economia “avventizia” come quella romana), sulle modalità di organizzazione spaziale della “città del mercato” che ne deriva. Ad un secondo livello, l'analisi del fenomeno ed, in particolare, di un caso emblematico, quello di Bufalotta – *Porta di Roma*, permetterà di evidenziare e leggere criticamente la riorganizzazione territoriale e gli effetti urbani di un tale modello di sviluppo; ovvero, per dirlo in poche parole, la trasformazione di quello che intendiamo per “città”. A un terzo livello, si cercherà di interpretare questo cambiamento e i suoi significati, tenendo conto che questo modello di città esprime e determina una profonda mutazione antropologica nelle stesse forme dell'abitare. Non si intende lamentare il radicale allontanamento da modelli noti come quello del “quartiere” o dell'abitare nella “città consolidata”, quanto di sottolineare ed eventualmente denunciare la perdita di complessità e di ricchezza dell'abitare, a fronte della difficile ricerca di sue nuove forme dettate dalle nuove organizzazioni spaziali.

Da tutti questi punti di vista, il caso di Bufalotta – *Porta di Roma* costituisce un caso paradigmatico, nel senso di Agamben (2008), sia per quanto riguarda Roma, sia per quanto riguarda questo tipo di sviluppo urbano e questo modello di città. Bufalotta – *Porta di Roma* rappresenta una metafora della “città del mercato”. La quantità di visitatori del centro commerciale, che supera i 16 milioni e mezzo all'anno (più del numero di visitatori del Colosseo), ed il bacino di utenza che travalica ampiamente la dimensione regionale, sottolineano quanto il fenomeno sia assolutamente

rilevante e costituisca un cambiamento radicale in ciò che consideriamo “urbano”.

Ma il contributo ha anche un secondo obiettivo, quello di sostenere esplicitamente come una valutazione dei fenomeni urbani ed un ragionamento sulle possibilità di un loro governo non può prescindere da una lettura interpretativa critica di tipo interdisciplinare, dove cioè si legga il rapporto tra politiche urbane, grandi processi di sviluppo, e organizzazione spaziale della città, da una parte, e pratiche urbane e condizioni dell’abitare nella vita quotidiana, dall’altra, con tutte le loro implicazioni di tipo sociale e culturale (Cellamare, 2011).

Il contributo concentra l’attenzione non sul centro commerciale di *Porta di Roma*, ma sul “quartiere” circostante. L’obiettivo infatti non è una critica al centro commerciale e alla società del consumo di massa che rappresenta, riflessione critica che pure sarebbe interessante, ma che rischia di fermarsi ad una lettura soltanto ideologica (riprendendo peraltro un accesissimo dibattito che ha attraversato e ancora attraversa Roma), quanto una interpretazione critica di quale città e di quale abitare ne deriva e delle prospettive in termini di politiche che ne possono emergere.

Mentre vasto e acceso è il dibattito sui centri commerciali e sul loro significato urbano ma anche simbolico¹, di cui è emblematico il riferimento al tema dei “non-luoghi” (Augé, 1992), limitata è l’attenzione ai quartieri ad essi connessi² (Bricocoli, Savoldi, 2010; Belmessous, 2009; Scarso, 2005, 2007), se non fosse per l’affascinante, ma cruda e apocalittica narrazione fantastica che ne fa Ballard (pensiamo a *Kingdom come*, 2006) o per il contesto di riferimento che questa realtà e questo paesaggio cominciano a costituire anche nella cinematografia (pensiamo a *La nostra vita* di Daniele Lucchetti, 2010).

La ricerca è stata sviluppata secondo una metodologia che intreccia l’analisi urbanistica ed un approccio più propriamente sociologico ed etnografico. Da una parte, cioè, il fenomeno è stato analizzato attraverso i dati territoriali disponibili, le mappature, l’analisi dei progetti e dei piani, nonché delle politiche e delle azioni di governo che sono state condotte,

¹ Si rimanda all’ampia rassegna contenuta in Scarso (2007). Si ricordano solo i testi in proposito di Paco Underhill (2004) e di Giandomenico Amendola (2006); e, per quanto riguarda Roma, AA. VV. (2005, 2007b).

² La scarsa ma interessante letteratura specifica esistente si concentra soprattutto sull’organizzazione spaziale e la distribuzione territoriale di tali quartieri (Scarso, 2005, 2007), sull’organizzazione gestionale e il rapporto pubblico-privato (Belmessous, 2009), sul rapporto con le politiche pubbliche e sull’idea strategica di città che vi è connessa (Bricocoli, Savoldi, 2010). Una grande risonanza ha avuto a Roma, nel 2008, la puntata dedicata al tema dalla trasmissione televisiva *Report* (intitolata *I Re di Roma*), dal carattere di indagine e di denuncia.

con la costruzione di un GIS dedicato³. Dall'altra, sono stati presi in considerazione gli studi di carattere sociologico e antropologico condotti recentemente, ma soprattutto è stato sviluppato un lavoro sul campo, attraverso "passeggiate di quartiere" con gli abitanti, interviste in profondità ad alcuni testimoni privilegiati, partecipazione ad incontri pubblici e alle discussioni su siti web, osservazione partecipante all'interno del quartiere.

2. La vicenda di Bufalotta – *Porta di Roma*. La "macchina" della centralità e del centro commerciale e la privatizzazione dell'interesse pubblico

La vicenda del nuovo quartiere di Bufalotta e della centralità di *Porta di Roma* ha un valore emblematico perché si tratta della prima operazione rilevante di questo tipo a Roma, che ha dato l'avvio a numerose analoghe operazioni successive, aprendo la strada di uno sviluppo urbano incontrollato e di un modo di operare dell'amministrazione pubblica, fondato sulla contrattazione con gli operatori privati (dove l'interesse pubblico è debole nei confronti di quello privato) e sull'uso sistematico dell'accordo di programma che permette di bypassare qualsiasi progetto di città e di sviluppo organizzato (se non programmato)⁴.

L'operazione Bufalotta – *Porta di Roma* ha origini lontane a testimonianza del fatto che si tratta di operazioni impegnative e di lungo respiro. Le prime tracce di questa operazione si riscontrano nel momento in cui si avviano le prime idee sulla progettazione dell'allargamento del GRA – Grande Raccordo Anulare, ancora negli anni '80. Tale allargamento si preannuncia come un'occasione di ristrutturazione dell'intera rete viaria esterna (il sistema delle tangenziali) e di urbanizzazione delle aree a ridosso del GRA, con un chiaro riferimento alla loro accessibilità da questa grande arteria di scorrimento. Ma è nei primi anni '90 che l'operazione si configura in tutta la sua portata, nel momento in cui si insedia la prima giunta di centro-sinistra e ad opera, in primo luogo, dei costruttori fratelli Toti, ma poi anche della società Parsitalia (proprietà della famiglia

³ La ricerca, a carattere interdisciplinare, è stata finanziata dall'Ateneo della Scienza e della Tecnologia, Sapienza Università di Roma. Si ringraziano per la preziosissima collaborazione l'arch. Sveva Brunetti, l'arch. Sara Seravalle e l'ing. Dario Colozza (che, tra l'altro, ha curato il GIS).

⁴ Questo modo di procedere, avviato nei quindici anni di amministrazione di centro-sinistra si è sviluppato, in maniera più incontrollata, con la successiva amministrazione di centro-destra.

Parnasi). Il PRG (Piano Regolatore Generale) del 1962-65, allora vigente, prevedeva nell'area della Bufalotta – anche con una certa intelligenza – la realizzazione dell'autoporto di Roma che doveva accogliere i mezzi pesanti provenienti da nord, dall'autostrada A1 Milano-Roma, e fungere da nodo di scambio. Per l'area erano previsti 2 milioni di mc, sostanzialmente di capannoni. L'autoporto non è mai stato realizzato e agli inizi degli anni '90 diversi operatori privati (Toti, Parnasi, Caltagirone, ecc.)⁵, acquisiscono l'area e ne chiedono il cambio di destinazione d'uso da servizi/autoporto a residenziale, commerciale e servizi, mantenendo la stessa cubatura. Un rapido calcolo permette facilmente di riconoscere la crescita esponenziale del valore delle aree, e (in prospettiva) del valore degli immobili da realizzare, con conseguente rendita dei proprietari e dei costruttori. La richiesta non solo viene accolta dal Comune di Roma, ma viene da esso sostenuta presso la Regione Lazio che dovrebbe approvare la variante del PRG. L'amministrazione della Regione esprime la sua contrarietà e la questione si sposta a livello del Governo nazionale. La legge speciale per Roma Capitale (L. 396/90), infatti, prevedeva uno specifico finanziamento per la realizzazione dell'autoporto, mai utilizzato. Nel dicembre 1997 il Comune ottiene che venga cambiata la legge nazionale e che, al posto dell'autoporto, venga prevista un'area di residenza e servizi, in particolare direzionale. Ancora prima di questa modifica, il Consiglio Comunale approva il Progetto d'area Bufalotta⁶, fatto proprio dagli uffici comunali su proposta degli operatori privati. Ottenuto questo passaggio, il Comune realizza con i soggetti interessati un accordo di programma⁷, lo strumento di partenariato pubblico-privato che prevarica, come noto, sugli strumenti di pianificazione e programmazione, determinando una variante automatica del PRG. Nei passaggi successivi il piano per l'area della Bufalotta viene assunto dal Comune e inserito come tale nel nuovo PRG, allora in elaborazione, come localizzazione e pianificazione di dettaglio della nuova "centralità pianificata" Bufalotta – *Porta di Roma*. Si apre con questo passaggio una lunga stagione in cui lo strumento dell'accordo di programma diventa lo strumento di governo dello sviluppo urbano, depotenziando totalmente gli strumenti ordinari di pianificazione e programmazione.

⁵ L'operazione immobiliare-finanziaria è stata condotta principalmente dalla Porta di Roma S.r.l. . Il Gruppo Porta di Roma è riferibile alla Silvano Toti S.p.A. ed alla Parsitalia S.r.l. .

⁶ Con delibera n. 167 del 13.8.1997.

⁷ L'Accordo di Programma è stato definitivamente pubblicato sul B.U.R. n. 30 del 30.10.98.

L'operazione immobiliare è di vastissima portata⁸. I lavori cominciano alla fine degli anni '90 a partire dalla nuova sede di IKEA e dal centro commerciale (realizzato da Parsitalia), che viene aperto nel luglio 2007. Le residenze vengono realizzate a seguire, quasi contemporaneamente nelle aree di edilizia agevolata e successivamente in quelle convenzionate. La costruzione dei complessi residenziali si sta ormai completando (marzo 2013); il grande albergo previsto è stato completato nel 2012 e destinato ad essere trasformato in residenza, attraverso un ulteriore cambio di destinazione d'uso. I servizi (soprattutto scuole) sono stati completati, mentre il grande parco è ancora in via di realizzazione. Questa modalità di procedere segue il carattere dell'operazione economico-finanziaria. La realizzazione del complesso commerciale è prioritaria perché è quella per cui vi sono acquirenti certi ed operatori in attesa di avviare le attività economiche. Le infrastrutture principali, soprattutto di collegamento con il GRA, peraltro a carico del pubblico, vengono anch'esse realizzate in via prioritaria per permettere il funzionamento del centro commerciale. I capitali maturati in questo primo passaggio vengono poi investiti nella realizzazione progressiva delle aree residenziali (anche in relazione alla progressione della domanda sul mercato) che permettono una moltiplicazione delle rendite ed una capitalizzazione degli investimenti effettuati. I servizi pubblici vengono realizzati a seguire, mentre le aree verdi ancora attendono di essere completate.

Anche il centro commerciale, considerato il più grande d'Europa⁹, funziona come una grande "macchina" economico-finanziaria¹⁰. La sua forza sono i "magneti": IKEA, Auchan, Decathlon, Leroy Merlin, FNAC, Zara, Mediaworlds, e altre strutture simili, il cinema multisala, la ristorazione. I negozi compresi all'interno del centro sono 220; molti sono franchising di catene italiane, europee o multinazionali, ma ci sono anche

⁸ I 2.102.000 mc di volumetrie, previste dal progetto, sono così distribuiti: 782.000 mc di residenziale, 450.000 mc di polo commerciale, 37.000 mc di altro commerciale, 132.000 mc di non residenziale, 535.000 mc di direzionale (che non sarà realizzato), 86.000 mc di ricettivo, 80.000 mc di polo sanitario. L'intero comprensorio è di 332 ha, con una previsione di 10.000 abitanti insediati.

⁹ Ha un'estensione di 150.000 mq; oltre a IKEA e ad altre grandi strutture di vendita, sono presenti 220 negozi, un cinema da 13 sale, un albergo da 5.000 mq, un parcheggio su due piani per un totale di 250.000 mq, un complesso sportivo (per ora non pienamente utilizzato) con 4 campi da tennis, 2 di calcetto, una piscina scoperta, palestre e 2 piscine coperte.

¹⁰ Il centro commerciale è gestito attraverso la società Galleria Commerciale Porta di Roma S.p.A., di cui Porta di Roma S.r.l. è azionista di maggioranza. Le rimanenti aree residenziali, direzionali e commerciali sono state apportate a Eta Immobiliare, fondo comune di investimento immobiliare di tipo chiuso gestito da Fimit SGR S.p.A, che completerà l'iniziativa di sviluppo.

(sebbene in misura minore) insegne locali, romane, scelte perché si erano ben posizionate rispetto alla realtà commerciale romana e quindi in grado di reggere i costi di affitto. La presenza di strutture commerciali “globali” è segno sia degli effetti economici locali della “globalizzazione”, sia della transizione verso gusti e comportamenti sociali “globalizzati” e omologati. Si parla un linguaggio che risulta molto chiaro agli utenti. L’organizzazione spaziale delle attività commerciali all’interno della struttura risponde, inoltre, alle esigenze di funzionamento della “macchina”. I “magneti” sono localizzati agli estremi dei percorsi principali; le attività minori sono localizzate nelle gallerie commerciali lungo i percorsi¹¹.

Il quadro ricostruito mostra come siamo di fronte ad un’operazione economico-finanziaria e immobiliare di grande portata e complessità, che poco ha a che vedere con la riqualificazione della periferia, uno degli obiettivi fondamentali delle “centralità” previste. E’ importante sottolineare che l’amministrazione pubblica fa propria un’operazione che è per lo più tutta a vantaggio degli operatori privati, tanto da approvarla prima del piano regolatore e recependo sostanzialmente tal quale il piano elaborato dal promotore. L’analisi nel dettaglio delle convenzioni urbanistiche e delle concrete operazioni effettuate, ed il confronto con analoghe operazioni all’estero, ad esempio in Francia (pure molto criticate: Balmessous, 2009), permettono alcune considerazioni di carattere generale. In primo luogo, appunto, i vantaggi sono prevalentemente a favore dei privati, il prelievo sulla rendita è ridotto e sostanzialmente limitato alla rendita fondiaria (mentre non c’è alcun prelievo o considerazione sulla rendita immobiliare che è invece la parte più rilevante dell’operazione), il controllo dell’intera operazione è prevalentemente privato piuttosto che pubblico, anzi il pubblico appare subalterno all’azione dei privati. L’amministrazione sviluppa una “contrattazione al ribasso”, e in cambio della realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, dei servizi e dei parchi (che peraltro sono spesso realizzati in tempi successivi o dilazionati, e in parte su aree di proprietà pubblica), accetta e agevola (ad esempio, attraverso la prioritaria realizzazione dello svincolo sul Grande Raccordo Anulare) il complesso dell’operazione, dandone un’immagine positiva in termini di realizzazione di un “pezzo” altamente qualificato della città, in grado di riqualificare le periferie circostanti. Un’operazione a tutto vantaggio dei privati viene quindi mostrata come di interesse pubblico, realizzando una sinergia tra Comune e operatore economico. Il confine tra “interesse pubblico” e “interesse privato” si fa evidentemente

¹¹ Per un’etnografia del centro commerciale si veda Di Lorenzo (2009).

ambiguo e, di fatto, svanisce, e l'amministrazione pubblica mostra tutta la sua debolezza in rapporto all'azione dei privati¹².

In secondo luogo, sempre a confronto con analoghe esperienze straniere, pure discutibili (come nel caso di *Val d'Europe* a Parigi), dove però le operazioni hanno visto la costituzione di strutture di gestione e di governo miste pubblico-private in grado di guidare e qualificare, per quanto possibile, lo sviluppo insediativo, la vicenda di Bufalotta – *Porta di Roma* mostra una modernità di basso profilo, condizionata dalla speculazione, una modernizzazione “senza modernità”, emblematica del molto discusso “modello Roma” (AA. VV., 2007a).

3. Il fallimento delle politiche sulle centralità e sulla riqualificazione delle periferie

Secondo il nuovo PRG di Roma, le centralità dovevano svolgere un ruolo fondamentale (anche se non esclusivo) di riqualificazione delle periferie¹³, introducendo anche quegli elementi del policentrismo tanto atteso che avrebbe dovuto far respirare e riequilibrare i pesi della città. La realizzazione di Bufalotta – *Porta di Roma* sembra disattendere vistosamente questo obiettivo, sebbene la progettazione abbia rivolto particolare attenzione al quartiere circostante e al rapporto tra quartiere e centro commerciale¹⁴, e sebbene *Porta di Roma* costituisca uno dei centri commerciali di migliore progettazione e realizzazione e di migliore qualità architettonica a Roma¹⁵. Questo “fallimento” è ancor più facilmente riconoscibile in altre centralità, come a Romanina e sull'Anagnina, a *Parco*

¹² Sembrano peraltro, a questo proposito, riecheggiare le considerazioni che già molti anni fa, negli anni '80, venivano sollevate dall'allora partito comunista a Roma, tra cui i convegni e il dossier “Chi comanda a Roma” di Walter Tocci. Più recentemente cfr. Cerasa (2009). Si noti che la società capogruppo Parsitalia (articolata a sua volta in due società di servizi, la Parsitalia Real Estate e la Parsitalia General Contractor) dichiara di aver realizzato a Roma sviluppi immobiliari per oltre 1,3 milioni di mq e di averne in programma nei prossimi 5 anni per oltre 1,4 milioni di mq (per un valore complessivo di oltre 5 miliardi di euro).

¹³ Un particolare peso, tra l'altro, viene affidato al tema della tutela ambientale e della realizzazione di parchi verdi.

¹⁴ Ad esempio, i numerosi parcheggi sono tutti collocati nel sottosuolo e vi è un ingresso pedonale che sottintende la ricerca di un rapporto significativo e adeguato con il quartiere circostante.

¹⁵ Gli stessi progettisti rivendicano lo sforzo effettuato per sviluppare una progettazione diversa e meno omologante da quella imposta dalla proprietà e dagli operatori commerciali (in questo caso, in particolare, IKEA) e che prevedesse, tra l'altro, spazi pubblici qualificati e appositamente progettati (Valle, 2005).

Leonardo sull'autostrada Roma – Fiumicino, a *Roma Est* con il limitrofo quartiere di *Ponte di Nona* sull'A24, a *Euroma2* a Roma Sud.

Le “centralità” previste dal PRG¹⁶ sono state progressivamente e sempre più esclusivamente considerate come grandi centri commerciali che, al più, in alcuni casi, prevedevano la realizzazione di quartieri residenziali nelle aree limitrofe di nuova espansione. Si tratta, come già detto, di operazioni immobiliari e finanziarie, dove l'eventuale compresenza del centro commerciale e del quartiere residenziale permettono una sinergia di convenienze. Da una parte, il centro commerciale si propone come struttura di servizio del quartiere limitrofo e tenderebbe¹⁷ a qualificarlo, facendo lievitare i valori immobiliari della residenza; dall'altra, l'area residenziale è il primo bacino di utenza del centro commerciale. In realtà, il bacino di utenza che giustifica un intervento di questa portata è e non può essere altrimenti che a scala sovralocale, rivelando una tendenziale indifferenza dell'operatore commerciale rispetto al contesto locale.

Nella realizzazione concreta di tali “centralità” non sono quasi mai previste, o realizzate, attività produttive, anche di alto livello (ad esempio, terziario avanzato e direzionale), che costituiscano un fattore produttivo qualificante, un fattore occupazionale, un motore di sviluppo. Uno dei grandi motivi di conflitto a Bufalotta è proprio la mancata realizzazione del direzionale previsto che veniva considerato dagli abitanti come un fattore qualificante l'area. Il personale occupato nel centro commerciale, spesso impegnato in turni pesanti e contrattualizzato attraverso agenzie interinali, proviene solo in minima parte dai quartieri circostanti. I nuovi quartieri, più o meno di edilizia qualificata, rimangono prevalentemente residenziali, isolati e autoreferenziali, non realizzando alcuna continuità e relazione con la città consolidata o preesistente e di fatto costituendo dei “quartieri dormitorio”, innescando ulteriori fattori di pendolarismo che non risultano

¹⁶ La versione del PRG approvata definitivamente nel 2008 prevede 10 “centralità metropolitane a pianificazione definita” (ovvero “centralità” di livello metropolitano di cui è già stato definito l'assetto urbanistico, in generale attraverso l'acquisizione dei progetti dei privati: Bufalotta, Pietralata, Ostiense, Alitalia-Magliana, Polo tecnologico, Tor Vergata, EUR-Castellaccio, Ponte di Nona-Lunghezza, Massimina, Fiera di Roma) e 8 “centralità urbane da pianificare” (Santa Maria della Pietà, Torre Spaccata, Ponte Mammolo, Acilia-Madonna, Anagnina-Romanina, Saxa Rubra, Cesano, La Storta).

¹⁷ Si usa il termine “tenderebbe” perché, come si vedrà successivamente, il centro commerciale qualifica solo marginalmente (ed in una direzione: la disponibilità di attrezzature commerciali) l'abitare di un quartiere, portando viceversa molti effetti negativi. In una recente indagine tramite interviste e questionari in un'altra “centralità” di Roma (Castelli, 2010), gli abitanti di Romanina chiedono un quartiere e un “centro città”, “senza nuove edificazioni” (55%), “senza nuovi centri commerciali” (39%), raggiungibile a piedi (6%).

certamente di riqualificazione della periferia. La stessa contiguità con i limitrofi quartieri di edilizia economica e popolare, anche se solo ridotta ad una strada dove i due complessi residenziali si fronteggiano, rimane un confine forte anche se immateriale, una barriera invalicabile dove si concentrano i piccoli atti di vandalismo (che segnano la protesta e la rabbia di chi vive nei quartieri popolari e sente marcata una distanza, non un'integrazione). Tra l'altro, mentre l'edilizia popolare è fatta di macrostrutture aperte all'esterno e attraversabili, i nuovi complessi residenziali sono chiusi al loro interno (con recinzioni e sistemi di controllo) e inaccessibili. Il policentrismo tanto auspicato, inteso come sistema di polarità produttive e direzionali capaci di autonomia e di riequilibrio dei pesi della città, ma che avrebbe richiesto ben altre politiche, rimane totalmente disatteso. Attratti sono invece gli imponenti flussi di visitatori dei centri commerciali e delle relative auto che vanno a riempire gli enormi parcheggi esistenti¹⁸, ulteriore fattore di degrado per le zone circostanti.

Il mancato obiettivo di riqualificazione delle periferie e lo scarso interesse di queste operazioni nei confronti dei quartieri limitrofi esistenti è confermata dall'organizzazione fisica e dalla struttura stessa degli interventi. Generalmente, il centro commerciale è interpretato come una grande struttura tendenzialmente monoblocco e tutta proiettata al suo interno, che instaura una distanza insormontabile rispetto al mondo circostante. La distesa di parcheggi che lo circonda, con la sua estensione di asfalto e di lamiera delle auto posteggiate, conferma e rafforza questa distanza. Piuttosto che un'accessibilità locale, la vera preoccupazione è un'accessibilità veicolare su scala sovralocale. Per i quartieri limitrofi (ma in questo *Porta di Roma* costituisce un caso unico di tipo diverso) l'accesso pedonale è interdetto o estremamente difficile. La notevole distanza e la mancanza di percorsi diretti obbliga gli abitanti a ricorrere alla macchina e a inserirsi nei flussi principali dei percorsi di lunga percorrenza. A Romanina, i residenti che abitano in un raggio di 500 metri dal centro commerciale sono obbligati ad utilizzare l'auto, coprendo distanze superiori ai 2 km.

La struttura spaziale dell'insediamento ben poco ha a che fare con la costituzione di un "quartiere", con tutte le ambiguità che questo termine

¹⁸ *Porte di Roma* è dotato di 7000 posti auto che, aggiunti, ai controviai risultano molti ma addirittura non bastano nei fine settimana. In queste occasioni lo strabordare delle auto porta a parcheggiare direttamente sul Grande Raccordo Anulare. *Roma Est*, realizzato dopo *Porte di Roma*, è dotato di 9000 posti auto.

può avere (Tosi, 2001). La stessa amplissima dotazione di verde¹⁹, ed in particolare la realizzazione del Parco delle Sabine (che rimanda nell'immaginario più al verde di un complesso residenziale che non al verde fruibile di quartiere e neanche a un parco pubblico), scarsamente accessibile e fruibile, costituisce per ora più una barriera nei confronti dei quartieri limitrofi e un fattore estraniante, piuttosto che un elemento di integrazione.

4. Gli effetti territoriali e sull'organizzazione della vita urbana. Il capovolgimento dell'urbano e l'“economia avventizia” romana

Raramente ci si ferma ad analizzare e valutare gli effetti sull'organizzazione della città dovuti alla realizzazione di un centro commerciale e dei “quartieri” ad esso collegati, privilegiando una critica aspra del centro commerciale stesso e del modello di vita connesso.

Il primo effetto è una depressione delle attività commerciali nei quartieri limitrofi. Molti commercianti sono attirati dal trasferirsi nel centro commerciale, ma questa operazione ha un costo elevato e non sempre riesce. In effetti, si può trovare collocazione nel centro commerciale, ma ad alcune condizioni. Il contratto, a fronte della fornitura di servizi, della capacità attrattiva e dell'elevatissimo numero di frequentatori, del marketing e della promozione, prevede che il negoziante paghi una certa quota annuale commisurata al fatturato prevedibile. Al termine dell'anno, se non è stato raggiunto quel fatturato previsto, la quota da pagare è comunque quella fissata; se il fatturato previsto è stato raggiunto o superato, diventa il riferimento per la quota da pagare nell'anno successivo. La quota da pagare ogni anno, quindi, è tendenzialmente crescente e non tiene conto di eventuali periodi di “magra”. Questo comporta che non è infrequente che gli operatori commerciali abbandonino: la società che gestisce il centro commerciale ritiene normale una periodica sostituzione, una sorta di *turn over*. E' chiaro che sono in grado di sostenere questa dinamica soltanto le attività commerciali di un certo peso e che trattano marchi noti e riconoscibili. Difficilmente vi si può trasferire un'attività commerciale di quartiere.

Il secondo effetto riguarda la riorganizzazione del commercio (e indirettamente della vita sociale) nei quartieri limitrofi. Le attività

¹⁹ L'area di verde pubblico copre il 47% dell'intero insediamento; il nuovo Parco delle Sabine ha un'estensione di circa 150 ettari. La dotazione di verde raggiungerebbe così i 145 mq per abitante, contro una media nella capitale di 23 mq/abitante.

commerciali presenti nel centro commerciale coprono quasi completamente le esigenze della fascia media e medio-alta di acquirenti. I commercianti dei quartieri limitrofi registrano, quindi, più che una scomparsa di attività commerciali (che pure è presente²⁰), un loro riorientamento verso i segmenti più bassi o molto alti (dal punto di vista dei costi e della qualità dei prodotti) del mercato. Proliferano, come non succedeva nel passato, i negozi dei cinesi (che, attraverso la riduzione del costo della manodopera, possono raggiungere forti riduzioni dei prezzi), oppure diffusamente “pizze al taglio”, “kebab” e altre attività di “fast food”, o infine categorie merceologiche di più basso valore. Ciò determina un cambiamento radicale del carattere delle vie commerciali, che perdono il loro carattere di “strada di frequentazione” del quartiere e luogo d’incontro, dove spesso il commerciante svolgeva una funzione sociale che va al di là della semplice commercializzazione di prodotti. Ne deriva una radicale riduzione della frequentazione di queste strade e l’insorgere di un fenomeno di percezione dell’insicurezza, in un circolo vizioso che porta ad un complessivo impoverimento della vita di quartiere²¹.

D’altronde quella dei centri commerciali è una politica perseguita con determinazione sia dall’ultima amministrazione di centro-sinistra che da quella successiva di centro-destra, a fronte della crescente opposizione e delle proteste delle rappresentanze di categoria (Confesercenti e Confcommercio) a difesa della piccola e media distribuzione, che hanno costituito un problema non indifferente per le amministrazioni (in particolare per quelle sensibili a quegli interessi). Il Presidente del IV Municipio (all’interno del quale ricade *Porta di Roma*), all’approssimarsi del periodo natalizio, ha addirittura indirizzato una lettera a tutti i suoi cittadini, invitandoli a preferire le attività commerciali di quartiere al centro commerciale. Quella dei centri commerciali rimane comunque una politica rilevante del Comune²². I dati sono contrastanti (e quelli del Comune non sono certi), ma si può affermare che sono in funzione circa 28 centri commerciali, 8 sono già stati autorizzati da precedenti conferenze di

²⁰ La concomitanza tra l’altro della crisi economica e della riduzione della capacità di acquisto dei consumatori, insieme a tante altre cause, impedisce ovviamente di stabilire con certezza una responsabilità diretta dei centri commerciali nella chiusura delle imprese commerciali. Tale correlazione d’altronde, almeno in parte, esiste sicuramente. Nel 2012 la Confesercenti ha denunciato la perdita a Roma in un solo anno di 5 mila imprese e 20 mila occupati.

²¹ Nel limitrofo quartiere Talenti, benestante e in passato ad alta presenza commerciale, residenti e commercianti lamentano l’aumento dell’insicurezza e reclamano l’introduzione delle videocamere di controllo nelle strade.

²² Che peraltro, nell’ultimo piano del commercio introduce anche i “parchi commerciali”.

servizio, 8 sarebbero in attesa di approvazione (per lo più localizzati nel settore nord-ovest della città, quello sinora rimasto libero da tali strutture)²³. Il ruolo economico delle centralità è assolutamente rilevante se si tiene conto che gli economisti affermano che circa il 40% del PIL di una grande città occidentale è legato al ciclo edilizio e alla sua finanziarizzazione (realizzazione di immobili, realizzazione di infrastrutture connesse, mutui, crediti, cartolarizzazioni, fondi di investimento, ecc.) e che a Roma il 30-35% dell'economia (e del PIL) è dovuto al commercio. Ma è anche l'espressione di un'economia "avventizia", come è per lo più quella romana, ovvero incentrata sul consumo, sul consumo delle risorse (a cominciare dal suolo e dal territorio) e sullo sfruttamento delle rendite; senza che ci siano investimenti produttivi in un'economia reale. Una prospettiva di estrema problematicità per la Capitale.

Un altro effetto riguarda la polarità e la capacità attrattiva del centro commerciale, che inverte i flussi delle persone, soprattutto i più giovani, nel tempo libero²⁴. Mentre, nel passato, gli abitanti e soprattutto i più giovani si orientavano verso il centro storico di Roma (quando potevano, data la notevole distanza) o verso le altre polarità intermedie (come Viale Jonio o Piazza Sempione), ora si orientano ordinariamente verso *Porta di Roma* (e, solo in alcuni casi, alla ricerca di alternative e situazioni qualificate, verso il centro di Roma). Si ha un ribaltamento nell'interpretazione dell'urbano e nell'"orientamento" della città, dove si conferma la perdita di qualsiasi distinzione tra centro e periferie, soprattutto se si interpreta la periferia come il luogo del degrado. Il centro commerciale, inoltre, svolge una funzione di "filtro" rispetto ai flussi che provengono dall'esterno della città e inverte (novità assoluta) i flussi provenienti dai quartieri più centrali. Se questo ha un effetto di alleggerimento, almeno parziale, del centro storico, ha allo stesso tempo un effetto di riduzione della frequentazione nelle polarità intermedie e della qualità della vita nei quartieri connessi.

L'effetto sicuramente più evidente e rilevante è il cambiamento totale dell'organizzazione della città e del modo di viverla. La potente capacità di attrazione, la localizzazione strategica a ridosso del GRA e l'accessibilità ottimale, la proiezione territoriale su scala sovregionale del vasto bacino

²³ Bisogna poi considerare le Grandi Strutture di Vendita. Anche in questo caso vi è contrasto tra i numeri del Comune e quelli della Confesercenti (o altri enti). Orientativamente si tratta di 80 strutture. La superficie di vendita nel Comune di Roma per la Media e Grande Distribuzione è calcolata in 1.634.177 mq, pari a 0,57 mq/abitante. Nella Provincia si contano poi altri 24 centri commerciali e 50 grandi strutture di vendita.

²⁴ Secondo un'indagine condotta nel 2008, nei giorni feriali la frequentazione è principalmente proveniente dal IV Municipio di Roma, e il 37% della clientela non frequenta altri centri commerciali.

di utenza (riferibile alla zona Nord di Roma, ma che arriva a coprire anche le province di Rieti e Viterbo e l'Umbria²⁵) fanno sì che prevalga la dimensione sovralocale dell'utenza e degli spostamenti. I 16 milioni di visitatori l'anno, fanno di *Porta di Roma* – tra i centri commerciali più visitati d'Italia²⁶ – un fenomeno assolutamente fuori scala. *Porta di Roma* è una struttura che non guarda, se non marginalmente, al locale e ai quartieri limitrofi; è una struttura che “ragiona” e funziona a scala territoriale e impone un altro modo di vivere la città. La scala dell'abitare è quella metropolitana e non più quella locale; una situazione che rappresenta emblematicamente il carattere dei “territori post-metropolitani” (Soja, 2011). Il GRA, con le sue localizzazioni di servizi e attrezzature, non è più solo un'infrastruttura di collegamento veloce e una barriera che – tradizionalmente – arginava lo sviluppo della città verso l'agro romano, ma è un asse di gravitazione²⁷ (al limite un boulevard metropolitano) attorno a cui ruota la vita ordinaria della città, sempre più orientata alla vita in automobile, luogo di concentrazione delle attività della città che da qui viene vista con un'altra prospettiva, ribaltata (AA. VV., 2005). Rilevanti sono, ovviamente, anche gli effetti sull'organizzazione infrastrutturale e della mobilità, gravando sull'inadeguatezza del trasporto pubblico e comportando un aumento del traffico a livello locale.

Infine, i comportamenti sociali cambiano anche da altri punti di vista. In primo luogo, lievita enormemente l'uso dell'auto privata che diventa la modalità prevalente (se non esclusiva) di trasporto (con ulteriori evidenti effetti sia sulla congestione che sull'inquinamento e l'insostenibilità ambientale). Già Lewis Mumford (1938, 1961) criticava con forza questo modello di sviluppo urbano, fondato su una crescita esponenziale della mobilità veicolare privata, trasformando la città nel regno dell'automobile: una distorcente interpretazione del “progresso”, tradotto per lo più in un prevalente macchinismo, oltre le reali esigenze umane; una falsa interpretazione della modernità, ridotta a “modernizzazione”, preda della “religione dell'automobile”. In secondo luogo, è diventato abituale per intere famiglie passare il week-end al centro commerciale, arrivando al mattino presto (soprattutto del sabato; ma anche la domenica data l'ormai

²⁵ La competizione del centro commerciale di Roma Est sta orientando il bacino di utenza sempre più verso il settore nord dell'area metropolitana romana.

²⁶ Con più precisione, nel 2008 *Porta di Roma* era il centro commerciale “più visitato d'Italia” con 16.400.000 visitatori.

²⁷ L'ampliamento del GRA, con la realizzazione della terza corsia, è già insufficiente per i flussi di traffico che sono enormemente lievitati. Le enormi code e il blocco totale del traffico, motivi del suo recente allargamento, sono tornati rapidamente a caratterizzare il GRA.

consolidata apertura domenicale) rimanendo a pranzo e concludendo con il cinema a sera. A questo proposito, Lefebvre (1968), alla luce dell'evoluzione urbana in Europa già negli anni '60, si riferiva ai centri commerciali come modello di sviluppo urbano e strategia delle classi dominanti fondati sulla logica del "consumo programmato".

5. Abitare a Bufalotta – *Porta di Roma*. Dall'estraniamento alla ricerca di radicamento

Questa nuova realtà urbana determina un cambiamento nelle pratiche dell'abitare (nel quartiere a ridosso del centro commerciale, e nella città in generale) ma anche nell'idea stessa di abitare, che costituisce quasi una mutazione antropologica nella cultura dell'abitare.

Il grande centro commerciale intorno a cui è costruito il nuovo quartiere assorbe tutte le altre funzioni e tutti gli altri tempi dell'abitare, determinando una banalizzazione della dimensione collettiva dell'abitare e una sua riduzione ad una somma di funzioni separate. Sebbene all'interno del quartiere vi siano alcune "piazze", anche porticate e con alcuni negozi, tali spazi pubblici vengono poco frequentati e ridotti per lo più ad una funzione di parcheggio. Le poche attività commerciali presenti sono quelle che non trovano collocazione nel centro commerciale: pochi bar e "pizza al taglio", qualche ristorante, esercizi di servizio come la lavanderia e l'idraulico. Troppo poco per rendere vitali questi luoghi. Così come i negozi previsti in altre aree del quartiere rimangono con le saracinesche abbassate, creando – già in questa fase nascente – un clima di desolazione. Anche le scuole, già realizzate e di grande qualità edilizia, rappresentano complessi isolati, lontani dalle aree residenziali e ben poco integrate: i ragazzi devono essere accompagnati in macchina per andarvi.

I nuovi abitanti di Bufalotta percepiscono il grande centro commerciale come una presenza ineludibile nel paesaggio urbano e nella vita quotidiana. Un "incubo", una "piovra", un "buco nero" che assorbe tutta la vita, soprattutto tutto il tempo extra-lavorativo; così viene percepito da molti abitanti. Alla fine e senza alternative, nel tempo libero, o anche solo per comprare il pane²⁸, diventa il luogo inevitabile di riferimento con effetti significativi sulla stessa percezione dello spazio, e dello spazio pubblico in particolare: gli abitanti raccontano che dalla propria abitazione (dove si

²⁸ Si noti come nel centro commerciale sono ormai localizzati anche alcuni servizi pubblici, come la posta e la banca. Così come nelle "piazze" del centro commerciale vengono spesso allestite le giostre, o i giochi per i bambini o alcuni spettacoli, assorbendo quindi anche quel tipo di attività.

svolge tutta la propria vita privata) si scende in garage, si prende la macchina, ci si trasferisce nel parcheggio interrato del centro commerciale, si risale con gli ascensori o le scale mobili alle gallerie commerciali. In alcuni casi per passarvi anche intere giornate. E poi si ritorna a casa con lo stesso percorso. Lo spazio intermedio, luogo dell'intreccio dei percorsi e delle storie di vita degli abitanti, anche nella sua fisicità, scompare dall'orizzonte di vita degli abitanti e dagli immaginari personali; i caratteri dell'"urbanità" per come l'avevamo sinora conosciuta si dissolvono; esistono solo la propria abitazione ed il centro commerciale, che certo non è uno "spazio pubblico" nel tradizionale senso della parola (peraltro, come noto, si tratta di aree di proprietà privata, sottoposte anche a sorveglianza, dove non è permesso fare qualsiasi cosa²⁹). A sua volta, questo "spazio pubblico" è lo spazio (asettico) dove si intrecciano i percorsi (fisici) delle persone, ma al di fuori di un clima di socialità, sia per la dispersione e l'estraniamento del contesto, sia perché il centro commerciale con il suo carattere sovralocale vede la frequentazione nettamente prevalente di persone che non abitano nel quartiere attorno. E' la "massa dei consumatori", evoluzione della "folla" che Benjamin coglieva nel passaggio dai *passages* ai supermercati. Lo "spazio pubblico" fisico, tradizionalmente inteso (la piazza, la strada), che pure esiste nel "quartiere" circostante ed è ben curato, perde quindi completamente il suo senso e, per ora, non vede alcuna frequentazione. Solo le aree verdi attrezzate e gli spazi giochi per bambini (rigorosamente accompagnati da genitori o nonni) sono frequentati³⁰. Analogamente, lo "spazio pubblico" mentale e sociale, nella dimensione della vita collettiva, perde il suo tradizionale valore pregnante nel pensiero degli abitanti.

Il "quartiere" di Bufalotta è paradigmatico della ricerca da parte del ceto medio³¹, prevalente a Roma, di una sorta di *up-grade sociale*, attraverso

²⁹ Questo comporta alcuni pro e contro. Da una parte, tutti gli spazi risultano sempre puliti e ben tenuti, dall'altra appaiono totalmente "in-appropriabili" (senza la possibilità di essere "appropriati").

³⁰ Non sono per ora particolarmente frequentati (se non da chi fa footing e jogging) i grandi parchi che, per la loro estensione, il loro carattere desolato e la distanza dalle aree residenziali, risultano un po' estranianti.

³¹ Il ceto medio, la piccola e media borghesia, ha sempre rappresentato nella storia di Roma il gruppo sociale prevalente, e forse quello più caratterizzante. Anche per questo la ricerca si è voluta concentrare sulle aree che oggi a Roma ne costituiscono il riferimento e la prospettiva spaziale emergente, il luogo cercato per abitare. D'altronde però "ceto medio" è anche una categoria che sta perdendo la sua connotazione più o meno chiara. Al suo interno cresce una forte diversificazione, così come i "confini" inferiori e superiori – se presi in termini di reddito (parametro non più veramente rappresentativo della situazione sociale) – si sfrangiano e non sono più chiari.

l'accesso ad un'abitazione considerata di "qualità", all'interno di una struttura urbana fatta di complessi residenziali che, con l'insieme dei servizi e delle attrezzature collocate al loro interno, replicano i modelli dei complessi residenziali "chiusi" (non dissimili da una sorta di *gated communities*), all'interno di un quartiere "moderno" dotato di tutti i migliori servizi, compresi un grande parco, un grande centro commerciale, un'uscita specifica del Grande Raccordo Anulare.

Per quanto riguarda il rapporto tra la conformazione degli spazi e le condizioni dell'abitare, possono essere sviluppate alcune osservazioni che permettono anche di leggere criticamente le situazioni reali rispetto alle stesse aspettative degli abitanti, attirati dagli immaginari della promozione immobiliare (che rappresentava appunto la sollecitazione all'*upgrade* sociale). L'intera area di Bufalotta – Porta di Roma è articolata in episodi insediativi diversi tra loro, per lo più corrispondenti a complessi residenziali in sé chiusi e conclusi, o loro raggruppamenti. Gli appartamenti sono generalmente di dimensioni veramente piccole. In un complesso residenziale, ad esempio, nell'area di edilizia agevolata, i tagli degli appartamenti sono di mq 20, 40 o 60 e solo limitatamente 90, evidentemente per piccoli nuclei familiari; tant'è che hanno balconi e logge di dimensioni rilevanti, proprio per compensare spazi interni limitati. Molte delle funzioni di servizio sono quindi spostate su logge e balconi. Il target sembra costituito dai single, ma soprattutto dalle giovani coppie e dai piccoli nuclei familiari con pochi bambini piccoli (per lo più un solo bambino piccolo). La disponibilità di ampi balconi, ma soprattutto le rifiniture e la qualità edilizia tendono però a compensare la limitatezza degli spazi e a replicare i modelli delle abitazioni più di lusso, che è l'idea di abitare promossa dal marketing immobiliare e dalle pubblicità³² (). Analogamente, spesso le palazzine sono raggruppate in complessi residenziali con una propria piscina, il parco interno, l'area giochi attrezzata per i bambini, i sistemi di sicurezza per i controlli degli accessi. In alcuni casi si tratta di veri e propri complessi residenziali definibili di lusso; in altri si tratta pur sempre di complessi residenziali ma dove tutto (compresa piscina e parco giochi), in dimensioni più contenute, tende a replicare modelli residenziali di classi più abbienti. Ciò fa sì che, in fin dei conti, i palazzi e le palazzine che ne risultano possono essere considerati degli "alveari" veri e propri, non differentemente da altre realtà della

³² Il marketing e le pubblicità valorizzano anche, come si è già accennato, la presenza del centro commerciale e la vicinanza al GRA, che quindi comporta una facile mobilità – ovviamente privata e su gomma – ma anche una dimensione spiccatamente residenziale, lontana dalle aree più rumorose e congestionate.

periferia romana³³. Abitare a Bufalotta – Porta di Roma rappresenta (soltanto) il simulacro dell’abitare benestante.

In rapporto a tali caratteri spaziali, in sintesi, le forme dell’abitare sono quindi fortemente incentrate sull’abitazione e sulla sua qualità (edilizia e architettonica) e quindi sulla dimensione privata del vivere quotidiano, sull’articolazione in complessi residenziali chiusi gli uni agli altri e sulla privatizzazione degli spazi, sull’uso esclusivamente “funzionale” degli spazi comuni (altrimenti disertati e, comunque, non vissuti come luogo della socialità, più o meno intenzionale) e dei servizi collettivi (scuole, parco, ecc.), sulla perdita di valore dello spazio collettivo come luogo di intreccio dei percorsi personali e delle vite quotidiane, sulla centralità del centro commerciale. Inoltre si vive su due livelli, uno totalmente delocalizzato e che ha un raggio di azione di scala urbana e metropolitana (come mostrano i percorsi casa-lavoro) ed uno più localizzato, limitato al tempo libero e alle funzionalità di servizio.

Questo tipo di rapporto – un po’ estraniante – rispetto al luogo, si riflette nelle forme di appropriazione. Le forme di appropriazione degli spazi, caratteristiche di gran parte della città di Roma e segno della vitalità di una città, sono per ora inesistenti; per lo più limitate ad alcune bancarelle che vengono qualche volta collocate fuori del perimetro privato del centro commerciale, sul percorso che porta alla fermata dell’autobus. Le aree verdi attrezzate, gli spazi comuni più utilizzati localmente, e principale luogo di incontro *extra* centro commerciale, sono per ora utilizzate puramente come attrezzature di servizio. La corporeità è esclusa; i comportamenti sono predefiniti dall’organizzazione degli spazi; la capacità di appropriazione dei luoghi è vanificata³⁴.

Le riflessioni sviluppate sinora non vogliono rimandare semplicemente ad un rimpianto di modelli passati, sebbene si debba riconoscere una forma di banalizzazione dell’abitare. La questione appare più complessa. Qualora, infatti, emergessero forme nuove dell’abitare, che si esprimono attraverso modalità diverse della socialità, la lettura critica delle nuove forme insediative che stiamo considerando dovrebbe aprire alle innovazioni emergenti. Gli abitanti però non sono pienamente soddisfatti del loro

³³ Su uno stesso pianerottolo possono affacciarsi da 6 a 8 appartamenti; su una stessa linea di balconi possono affacciarsi (anche con una sola porta finestra) anche 6 appartamenti.

³⁴ Persino il comitato di quartiere, che pure esiste, si incontra via internet e non in luoghi fisici. Analogamente, nei sopralluoghi in cui è stato chiesto agli abitanti di essere accompagnati a conoscere il “quartiere”, tale accompagnamento è avvenuto in auto. L’unico posto dove si cammina è il centro commerciale.

abitare³⁵. La ricerca di una “promozione sociale” e l’adesione all’immaginario di città promosso a Bufalotta contrastano con un desiderio profondo di socialità e di una città meno estraniante, spesso associato all’immaginario della città compatta. Gli abitanti dei quartieri limitrofi più interni alla città “usano” *Porta di Roma* ma escludono di andare a vivere a Bufalotta. Gli abitanti della vicina borgata abusiva di Cinquina, oltre il GRA, pur situati in una situazione logisticamente più disagiata e carente di servizi si rifiutano di comprare casa a Bufalotta (e per i propri figli cercano di comprare nella stessa borgata, se possibile) non volendo rinunciare alla dimensione di socialità che la borgata offre (per una qualità dell’appartamento peraltro discutibile: il costo comporta l’acquisto di abitazioni di dimensioni minori rispetto a quanto si può acquistare a Cinquina). Emerge una sorta di schizofrenia tra modelli e immaginari dell’abitare incorporati che confliggono tra loro, e tra modelli di abitare e pratiche di vita che fanno esplodere le contraddizioni. Un interessante studio di Lucilla Pezzetta (2013) relativo all’altra nota “centralità” romana di *Ponte di Nona* evidenzia con ancor maggior forza tale schizofrenia, tra la ricerca di un modello (un po’ stereotipato e omologato, promosso dal marketing e dal sempre più diffuso immaginario sociale) che dovrebbe rappresentare un *upgrade* sociale e la ricerca continua di socialità, che si concretizza attraverso l’autorganizzazione di gruppi di madri nella gestione dei figli, l’organizzazione di feste di quartiere, di iniziative culturali, di comitati, di incontri, ecc. (anche se ha ancora difficoltà a concretizzarsi in forme di appropriazione, date anche le sfavorevoli caratteristiche fisico-spaziali dei “quartieri”). Tale dinamica contraddittoria sembra rimandare a quanto diceva Simmel (1908) a proposito della contemporanea presenza nella città e nella società di tendenze e controtendenze in atto: in questo caso l’estraniamento, da un lato, ed il desiderio forte di radicamento, dall’altro, che pure non scompare e rappresenta un elemento molto rilevante, una sorta di proprietà dell’abitare ineludibile anche nella “città del mercato”, e che rappresenta quindi un terreno di lavoro importante per le politiche urbane e per ripensare la città.

Riferimenti bibliografici

AA. VV. (2005), *Grande Raccordo Anulare*, numero monografico della rivista *Gomorra*, anno V, n. 9, ottobre 2005, Meltemi, Roma

³⁵ Particolarmente interessante è anche l’evoluzione dei conflitti urbani che si registrano a Bufalotta e che è emblematico della situazione romana. Non potendo, per limiti di spazio, sviluppare qui il tema si rimanda a Cellamare (2013) dove è ampiamente trattato.

- AA.VV. (2007a), *Modello Roma. L'ambigua modernità*, Odradek, Roma
- AA.VV. (2007b), *La casa dello specchio. Indagine sul rapporto tra gli adolescenti e i centri commerciali*, a cura di La Maieutica – Ricerca e Formazione, Regione Lazio, Roma
- Agamben G. (2008), *Signatura rerum. Sul metodo*, Bollati Boringhieri, Torino
- Amendola G. (a cura di, 2006), *La città vetrina: i luoghi del commercio e le nuove forme del consumo*, Liguori, Napoli
- Augé M. (1992), *Non-lieux*, Seuil, Parigi (trad. it.: *Nonluoghi*, Elèuthera, Milano, 1993)
- Ballard J. G. (2006), *Kingdom come*, trad. It. *Regno a venire*, Feltrinelli, Milano, 2006
- Belmessous H. (2009), *Le nouveau bonheur français. Ou le monde selon Disney*, Librairie l'Atalante, Nantes
- Bricocoli M., Savoldi P. (2010), *Milano downtown. Azione pubblica e luoghi dell'abitare*, et.al. edizioni, Milano
- Castelli G. (2010), *La città di Mezza Via. Dal centro città al Piano di quartiere: Esperimenti di progettazione partecipata alla Romanina*, Palombi Editori, Roma
- Cellamare C. (2011), *Progettualità dell'agire urbano. Processi e pratiche urbane*, Carocci, Roma
- Cellamare C. (2013), "Conflitti urbani e progetto locale", in Attili G. e Scandurra E. (in corso di pubblicazione), *Pratiche di trasformazione dell'urbano*, Franco Angeli, Milano
- Cerasa C. (2009), *La presa di Roma*, RCS Libri, Milano
- Di Lorenzo (2009), *La città e i nuovi centri. Etnografia di uno shopping center: Porta di Roma*, tesi di laurea specialistica in Discipline Etno-Antropologiche (relatore: prof. A. Sobrero, correlatore: prof. A. Simonicca), Facoltà di Lettere e Filosofia, Sapienza Università di Roma, a. a. 2008-2009
- Erbani F. (2008), "Porta di Roma", in *Uneternal city. Urbanism beyond Rome*, catalogo della 11. Mostra Internazionale di Architettura, la Biennale di Venezia, Marsilio, Padova
- Lefebvre H. (1968), *Le droit à la ville*, Éditions Anthropos, Paris (trad. It. : *Il diritto alla città*, Marsilio Editori, Padova, 1970)
- Mumford L. (1938¹), *The culture of cities*, Harcourt, Brace & Co., New York (trad. it.: *La cultura delle città*, Edizioni di Comunità, Milano, 1954)
- Mumford L. (1961), *The city in history* (trad. it.: *La città nella storia*, Bompiani, Milano, 1994)
- Pezzetta L. (2013), *Nuova Ponte di Nona da stereotipo di periferia alla ricerca di urbanità. Abitare in un "quartiere" oltre il Grande Raccordo Anulare di Roma*, Tesi di dottorato, Dottorato di ricerca in *Tecnica Urbanistica*, XXIV ciclo, Roma
- Scarso I. (2005), "Una main street di asteroidi", in *Gomorra*, anno V, n. 9, ottobre 2005, Meltemi, Roma
- Scarso I. (2007), *Nuovi magneti e centralità della periferia romana. Asteroidi nell'arcipelago*, Tesi di dottorato, Dottorato di Ricerca in *Tecnica Urbanistica*, Roma XIX ciclo
- Simmel G. (1908), *Sociologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung*, trad. it.: *Sociologia*, Edizioni di Comunità, Torino, 1998
- Soja E. W. (2011), "Regional Urbanization and the End of the Metropolis Era", in Bridge G., Watson S. (eds., 2011), *Companion to the City*, Routledge, London – New York
- Tosi A. (2001), "Quartiere", in *Territorio*, 19/2001, Franco Angeli, Milano
- Underhill P. (2004), *Call of the Mall*, Simon & Schuster, New York
- Valle P. (2005), "Porta di Roma: il progetto urbanistico "Bufalotta", in *Gomorra*, anno V, n. 9, ottobre 2005, Meltemi, Roma