

**L'Aeroscalo e la Città Giardino:
nascita di una città**

LUIGI ZUZZI

Ringraziamenti

Desidero ringraziare per la cortesia mostratami il Colonnello Mariano Ranisi.

Un ringraziamento particolare lo rivolgo

- a Margherita e Mario Maruffi che in questo testo compaiono molto meno di quanto invece è stato prezioso il loro aiuto;
- al giovanissimo ottantaquattrenne Generale Giuseppe Pesce, per... i pomeriggi "persi" insieme;
- All'amico Gino Rocco Gemma per i preziosi e introvabili documenti fornitimi;
- a Lucilla, titolare della Graphicad, per il suo prezioso contributo professionale e... per la sua pazienza;
- ed a Felice Armati che mi ha regalato le copie dei depliant della Colli Parioli che ho qui pubblicato e quei tanti pomeriggi passati nel suo studio a parlare della storia della nostra Ciampino.

Premessa

Ciampino: metti insieme tre innovazioni

Ciampino deve il suo nome, le basi del suo sviluppo, ed in parte la sua forma a tre innovazioni:

- La prima è tutta ottocentesca: la ferrovia;
- La seconda è la più impetuosa tra le innovazioni dei primi ottant'anni del Novecento: quella (quelle) per volare;
- La terza è tutta culturale: l'antico ed ennesimo sogno infranto di costruire la città ideale.

Alla ferrovia, ed in particolare alla sua stazione, la Città deve il suo nome (1), il luogo (2) e la condizione *sine qua non* della sua nascita, ma ancor più il raggiungimento del suo attuale sviluppo ed il ruolo che svolge nell'area dove è oggi inserita.

Noi però vogliamo qui parlare del come e del perché le altre due innovazioni sopra accennate si sono intrecciate su questo piccolo territorio la cui estensione amministrativa è oggi di soli 11 kmq.

Nella seconda decade del Novecento, con la forza dirompente di quel periodo impetuoso, si concretizzano su questo lembo di terra, in uno spazio che possiamo circoscrivere con un raggio di circa 1200 metri facendo centro sull'attuale stazione ferroviaria di Ciampino (3), *due accadimenti*.

1) Su questo si veda il recente ed importante lavoro di RUGGERI 2005; rimando altresì ad un mio ulteriore approfondimento, in corso di elaborazione, in cui la documentazione d'archivio conferma come la denominazione "di Ciampino", data alla stazione inaugurata il 1° Agosto 1859 per fare da snodo tra la linea per Frascati e quella per Velletri-Ceprano (confini con il Regno di Napoli), fu frutto di un clamoroso errore toponomastico dovuto alla scarsa conoscenza del territorio da parte dei decisori (probabilmente i tecnici francesi della Pio Latina).

2) Il punto dove (con l'apertura della seconda linea ferroviaria, quella per Velletri) fu costruita la stazione è quello dove le due linee fin lì coincidenti lasciano l'antico tracciato della *Castrimoeniense*. Vedi fig. 1

3) È ben più piccolo dell'attuale territorio comunale il teatro dei due accadimenti: a Sud-Est di Roma, sulla direttrice dell'Appia Nuova a 12 km dalle mura della metropoli, costretto tra l'Appia e la linea ferroviaria per i Castelli e per Napoli via Cassino. Questo spazio non è nemmeno sfiorato da uno dei più antichi percorsi che attraversano la zona la via Cavona (l'attuale via del Doganale che è invece ora parte integrante dell'attuale territorio comunale), un tratto di una via di transumanza (CONCILIO 1989, pag.14) dai Tiburtini al mare: un segno che ci fa leggere l'uso più antico che ne era stato fatto di questo territorio fino alla fine dell'Ottocento.



Figura 1. Il complesso della prima stazione: Catastale 1880 (linee rosse) [ASR] sovrapposto su aerofotogrammetria 2005 [Comune di Ciampino] (propria elaborazione)

Due accadimenti pensati, progettati: cioè vi sono state persone fisiche che hanno profuso il meglio delle loro energie, per farli accadere. I tempi di progettazione si intrecciano; i tempi di realizzazione si intrecciano. Entrambi sono stati progettati nel cuore di Roma, dunque fuori dal territorio su cui si realizzeranno, in spazi fisici forse coincidenti ma, di certo, fisicamente vicini: in alcuni momenti a non più di 200 metri, come più avanti cercheremo di chiarire. Entrambi si concretizzano sessant'anni dopo che un altro grande evento aveva investito questo stesso territorio.

Nel 1849 (4), 24 anni dopo la prima ferrovia mai realizzata (5) e 10 anni dopo la Napoli-Portici dei Borboni, prima ferrovia italiana, lo Stato Pontificio affida alla società Pio Latina la costruzione della sua prima strada ferrata: la Roma-Frascati (6). I lavori, dopo un lento avvio entrano a regime nel

4) RUGGERI 2005, p. 122.

5) La strada ferrata che univa le cittadine inglesi di Stockton e Darlington.

6) Malgrado il grande piano di infrastrutture ferroviarie varato da Pio IX con la Notificazione del 7 novembre 1846 (ASR, *Prefettura generale acque e strade*, b. 73, *Notificazione*), consistente in quattro grandi linee ferrate che avrebbero messo Roma al centro della Penisola collegandola con i principali porti pontifici del Tirreno e dell'Adriatico e con i confini Nord e Sud dello Stato Pontificio, fu il piccolo tratto Roma-Frascati la prima linea pontificia ad essere messa in cantiere. Evidentemente, problemi di immagine consigliavano di superare il gap stridente con le altre principali capitali italiane tutte già collegate con le residenze estive dei loro regnanti: Napoli con Portici, Torino con Moncalieri, Milano con Monza, JANNATTONI 1975, pp. 45-46.

1853 e la ferrovia si inaugura nel 1856 (7).

Cosa è accaduto nei sessantanni successivi all'arrivo della ferrovia? E quanto questi eventi hanno determinato il futuro di questo territorio?

Possiamo senz'altro affermare che fin dalla prima antropizzazione nulla lo aveva cambiato più dell'arrivo della ferrovia. Questa affermazione perentoria è scontata: è accaduto pressoché in ogni luogo dove è arrivata una qualsiasi ferrovia. Ma per comprendere a pieno la portata del mutamento, può essere interessante leggere un po' più accuratamente i meccanismi che vengono messi in moto.

Ovunque una linea continua attraversi un territorio ne rimette in discussione sia l'unitarietà che aveva prima dell'attraversamento (8) che i suoi punti notevoli. L'unità si rompe, luoghi da sempre uniti si separano per sempre, punti lontani, appartenenti a territori con un precedente diverso assetto ed unitarietà si ritrovano improvvisamente vicini e con situazioni e problematiche analoghe, perché sulla stessa linea, luogo preferenziale di passaggio.

Punti finora privi di importanza diventano nuovi luoghi notevoli del territorio, di accumulazione di servizi, scambi, arrivi, partenze: nascono le stazioni.

Una torre, un ponte, una fonte, un tipo di coltivazione, una caratteristica mineralogica, che fino ad allora hanno segnato la caratteristica di un territorio, perdono la loro importanza. Sui nuovi punti notevoli si pone un'attenzione più ampia anche al di là dei confini originali, ristretti, che precedentemente marcavano il territorio: la stazione non diviene quindi solo un punto più importante di altri, ma l'elemento che allarga i precedenti confini del territorio dove è stata allocata. Ed è questa la principale caratteristica di ogni nuova stazione.

Ve n'è abbastanza per un vero sconvolgimento di ritmi e cadenze sperimentate da millenni. Va poi aggiunto che nel territorio che stiamo considerando a questo fattore di mutamento si affianca, tredici anni dopo, un altro fatto dirompente: a 14 km la capitale dello Stato Pontificio diviene la capitale del Regno d'Italia.

Inoltre quel breve tratto una volta arrivati ai piedi del complesso vulcanico dei Castelli, si sarebbe potuto riutilizzare per proseguire verso Sud fino ai confini con il Regno di Napoli. Sembrava semplice, ma la sospirata inaugurazione arrivò, con enormi ritardi, solo 8 anni dopo.

7) CONCILIO – BELLI 1997, pag. 17

8) Unitarietà che nasceva anche da una facilità di passaggio da un punto all'altro dello stesso spazio.

Dalla metà dell'Ottocento e fino alla prima decade del Novecento la popolazione di Roma (città, suburbio e agro, l'attuale territorio comunale) in cinquantotto anni triplica passando da 176.002 abitanti nel 1853 a 542.123 nel 1911 (9).

Ma torniamo all'effetto principale che la nascita della stazione produce: l'attenzione che si posa (da territori ed interessi esterni ai confini originari dell'area) su questa infrastruttura e sulla zona dove è inserita.

Vediamo qual è la configurazione del nostro territorio dopo che la ferrovia si è ormai consolidata e qualche anno prima che questa attenzione esploda. L'IGM che riportiamo alla fig. 2 (10) su cui abbiamo marcato le tracce che ormai ci fanno distinguere l'odierno territorio comunale è della fine Ottocento e ci dà la possibilità di dare una sbirciata alla situazione di circa 120 anni fa:

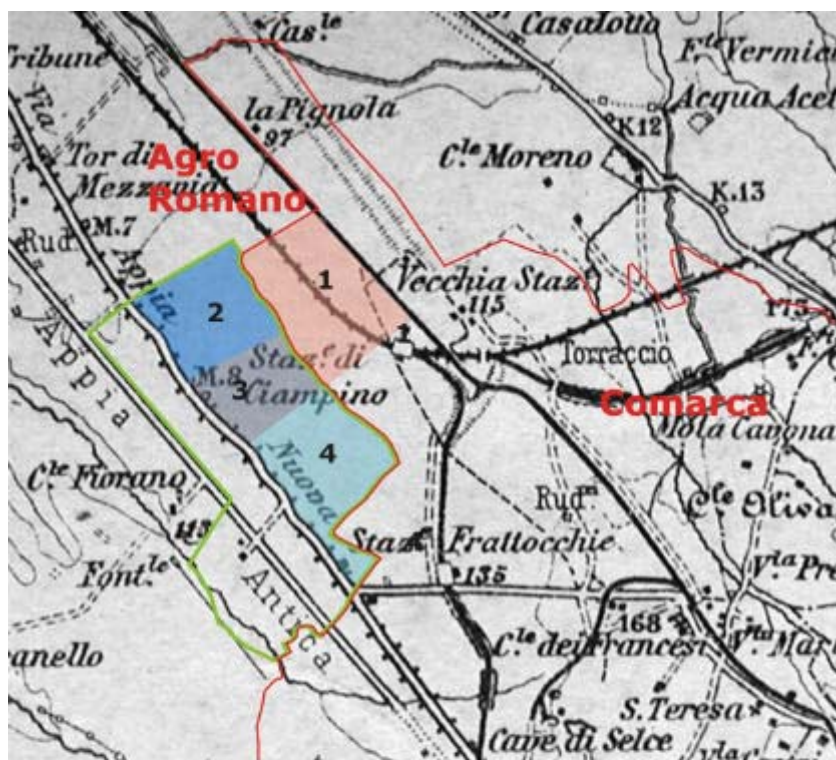
- la stazione ferroviaria è già stata spostata dalla vecchia sede di via Lucrezia Romana, dismesse le linee che vi arrivavano e raccordate alla nuova stazione le linee per Frascati e per Velletri (1892);
- è stata già aperta (1892) la linea per Ceprano (l'attuale Napoli, via Cassino);
- la linea di Albano è ancora nella sua vecchia sede, l'attuale viale Kennedy che qualcuno ancora ricorda chiamarsi "via della ferrovia vecchia";
- sulla linea ferrata per Frascati, all'altezza dell'attuale Anagnina (prima della galleria) si nota il segno di una fermata/stazione;
- per trasportare a Roma il basalto di Cava dei Selci, utilizzato per costruire gli argini del Tevere è stato innestato, all'altezza dell'attuale passaggio a livello dell'Acquacetosa, un tratto di ferrovia sulla Roma-Albano che entrava nella cava di basalto;
- non v'è traccia di altre infrastrutture oltre a quelle ferroviarie con le linee, la stazione centrale e quella attuale di Casabianca denominata "di Frattocchie";
- la stazione di Ciampino non è raggiungibile da nessuna carreggiabile;
- l'unica strada che attraversa, ma solo perifericamente, il nostro territorio è il tratto dell'attuale via dei Laghi che si stacca dall'Appia

9) Biblioteca ISTAT, *Censimento Stato Pontificio 1853; Censimento ISTAT 1911.*

10) ASR, Biblioteca: IGM rilievo 1872-73 aggiornato al luglio 1894.

Nuova e si ricongiunge sulla vecchia sede della *Castrimoeniense* a ridosso della linea ferrata per Albano.

- Non v'è traccia di alcun nucleo urbano né di case sparse.



Legenda

- Confini Agro Romano/Comarca
- Confini della Tenuta del Palombaro in enfiteusi alla famiglia Maruffi.
- 1 Comarca, Foglio di Marino, sez. 4 mappale parte 298a - Resto B.
- 2 Agro Romano, Mappa V, mappale 221.
- 3 Agro Romano, Mappa V, mappale 458 parte.
- 4 Agro Romano, Mappa V, mappale Restante 458.

Figura 2. La tenuta del Palombaro e le aree interessate alla realizzazione dell'Aerocasco. Mappe del carteggio Maruffi su IGM 1872-73 aggiornato al luglio 1894 (propria elaborazione)

Sulla stessa IGM abbiamo tracciato anche i confini tra l'Agro Romano e la Comarca e di alcuni mappali, particolarmente importanti per il futuro della nostra città, che elenchiamo di seguito (11):

1. Comarca, foglio di Marino sez. 4 mappale parte 298 a – Resto B di ettari **39. 54. 60**
proprietari: *Eredi Colonna*
2. Agro Romano Mappa V mappale 22 di ettari **49. 30. 92**
enfiteuti: *Mario e Virginia Maruffi*
3. Agro Romano Mappa V mappale 458 parte di ettari **31. 91. 57**
enfiteuta: *Luigi Capri Cruciani*
4. Agro Romano Mappa V mappale Restante 458 di ettari **54. 75. 25**
enfiteuta: *Luigi Capri Cruciani*

I terreni definiti ai precedenti punti 2, 3 e 4 facevano parte di un'unica tenuta detta "del Palombaro" (12) ancora più ampia poiché, superando l'Appia Nuova, arrivava fino all'Appia Antica. Di proprietà della Chiesa di Santa Maria Maggiore e condotta in enfiteusi fin dal 1796 dalla famiglia Maruffi, era coltivata a *prato naturale seminativo*.

Nel 1880 il diritto di enfiteusi della tenuta del Palombaro, *la nostra tenuta fuori porta San Giovanni* (13) come veniva definita dai Maruffi, fu ripartito tra i tre eredi: Pietro Maruffi, Giuditta Loreti vedova di G. Battista (di Alfonso) Maruffi e G. Battista (di Francesco) Maruffi. Il mappale 221 è assegnato a Giuditta che presto vende (con l'intera sua parte) a Pietro ed ai

11) Le fonti dei dati riportati sono:

per i punti 1-2-3 Il Foglio degli annunci Legali del 31 marzo 1915 n° 26 , ACS-Biblioteca

per il punto 4 la planimetria catastale allegata al contratto Capri Cruciani/Genio della Marina Militare del 1920; ASR: riferimento mappale *Restante 458*, mappa V Agro Romano.

12) Ma anche *Colombaro*, come si legge nel documento del 1796 con cui viene concessa a Pierluigi Maruffi l'enfiteusi; "Carteggio Maruffi" "; per "Carteggio Maruffi" intendo l'insieme della documentazione riguardante l'intera procedura di esproprio (vedi più avanti) in possesso di Margherita e Mario Maruffi (eredi di Mario e Virginia Maruffi) grazie ai quali ho avuto il piacere di consultare.; il toponimo *Palumbarium* viene spiegato dal Tomassetti come *monumento divenuto nido di palombi*; TOMASSETTI 1975, p. 234.

13) Carteggio Maruffi.

suoi eredi Virginia e Mario; già nel 1904 il diritto di enfiteusi del terzo; già nel 1904 il diritto di enfiteusi del terzo assegnatario, era stato rilevato da Angelo Capri, fino ad allora fattore della tenuta e nel 1911 passa al nipote Luigi Capri Cruciani anch'esso fattore nelle principali tenute della zona.

I mappali definiti ai precedenti punti 1, 2 e 3 il 15 gennaio 1916 sono oggetto di esproprio a seguito del decreto del Ministero della Guerra del 2 settembre 1914, eseguito il 15 gennaio 1916.

È un'area a corpo unico di più di 120 ettari. Presenta un terreno compatto, pianeggiante, non interrotto da ruscelli, fossi o altri ostacoli. È confinante con la linea ferroviaria Roma-Napoli e con la nuova stazione di Ciampino.

L' Aeroscalo

L'esproprio di cui stiamo parlando, per il Ministero della Guerra del giovane Stato Italiano, era il primo passo per la realizzazione di tre obiettivi:

- la costruzione di un grande AEROSCALO per la capitale;
- la disponibilità di un attrezzato CANTIERE AERONAVALE;
- l'istituzione di una SCUOLA per PILOTI.

Chiariamo bene, stiamo parlando di un aeroscalo e non di un aeroporto, di un cantiere per la realizzazione di aeronavi e non di aeroplani, di una scuola per piloti dirigibilisti e non aviatori: la costruzione di un aeroporto non è tra gli obiettivi e Centocelle (14) rimarrà fino al 1926 l'aeroporto della capitale (15).

14) Del primo aeroporto italiano ne parleremo più avanti.

15) In una carta dell'Italia emessa in data 10 novembre 1918 dal "Commissariato Generale Per L'aeronautica-Ufficio Aeronautica Civile" riportante il "Quadro d'insieme delle carte aeronautiche e schema delle Rotte per Aeroplani" l'aeroporto di Ciampino non è segnato: le strutture aeronautiche dell'area Lazio-Umbria che gravita su Roma individuate dalla carta sono:

- gli autodromi con hangars di Terni, Corneto, Furbara, Cervetri, Pámo, Montecelio, Centocelle, Nettuno;

- i campi di atterramento di Foligno, Spoleto, Orte, Stimigliano, Monterotondo, Artena, Anagni, Ceprano.

La carta è allegata ad una breve relazione che arriva il 13 luglio del 1919 sul tavolo di Nitti e illustra lo schema di organizzazione del servizio aereo di collegamenti che inizierà di lì a qualche giorno: *...l'orario completo risulta nell'annesso allegato 1, nel*

I primi aerei si insediarono solo nel gennaio del 1923 (16) con un piccolo gruppo di O.A. (osservazione aerea), ma non nell'area sottoposta all'esproprio del 15 gennaio 1916, a cui abbiamo sopra accennato, bensì nell'area individuata al precedente punto 4, che il Genio della Marina Militare acquistò dal proprietario Capri Cruciani (che aveva ormai affrancato il gravame dell'enfiteusi), con atto redatto il 22 novembre 1920 e registrato nell'aprile del 1921, per costruire un piccolo aeroporto (17) che verrà chiamato "di Fiorano" e presto "Ciampino Sud" (18). L'acquisto fu una sanatoria, poiché parte dell'area era già stata occupata durante la guerra (19).

Nell'area espropriata, più precisamente sul mappale individuato al precedente punto 3, invece si realizzarono i tre obiettivi prefissati.

Il complesso aeronavale di Ciampino fu, come vedremo più avanti, una grande realtà per circa dodici anni: un'enorme hangar (20), collegato alla vicina linea ferroviaria con un binario dedicato, rimase per anni la più grande costruzione dell'uomo nella zona.

Il decreto del Ministero della Guerra del 2 settembre 1914 è il punto di arrivo e la risultante di una partita svoltasi su tre fronti: i vertici dello Stato Maggiore dell'Esercito, gli ambienti politici del Ministero della Guerra e l'Ispettorato per i servizi aeronautici, un apparato tecnico del Ministero della Guerra. Una partita iniziata anni prima: ma è il 1914 l'anno della svolta.

quale vengono anche accennate le modalità per il recapito della posta degli Enti interessati ai singoli campi di aviazione e viceversa ... si è stabilito che per la città di Roma venga istituito un servizio automobilistico con partenza dalla sede del Sottosegretariato (via XX settembre n°11). Detto servizio avrà l'incarico di raccogliere due volte al giorno e precisamente alle 4 ed alle 12 la posta diretta dagli Enti di Roma a quelli esistenti nelle altre città della penisola e di portarla a Centocelle (campo Francesco Baracca).... ACS, fondo P.C.M.1919/12-509.

16) ASAM, fondo aeroporti

17) La Determinazione del 31-12-24 definisce Ciampino Nord *nel quale hanno sede il gruppo Dirigibili ed il Centro Dirigibili di 1ª Categoria e l'Aeroporto di Ciampino Sud, nel quale ha sede il 7° gruppo aeroplani da caccia di 6ª Categoria.* Alla data del 21-12-1926 la circolare n°23770 lo definiva di 2ª Categoria (ASAM).

18) ASAM, fono 52 del 30-11-24 e fono 2 del 31-1-25. Da carte dell'archivio centrale dell'A.M. si evince che era stata istruita anche la pratica per l'intestazione a Luigi Sella, ma non sono riuscito, per il momento, ad accertare né se la proposta fu deliberata, né quanto durò nel tempo.

19) Come si evince dalla narrativa del contratto; ASR: riferimento mappale *Restante 458*, mappa V Agro Romano.

20) *...il più grande hangar per Dirigibili italiano...*, MARTINO 2005. Nella relazione del Direttore Generale del Commissariato Aeronautico del 28 maggio 1923 n° 1077-S Dg/Ca si legge: *...la caserma contiene alloggiati circa 500 uomini di truppa ... nella palazzina ufficiali hanno alloggio 23 ufficiali...* La relazione è però molto critica sulla condizione dell'Aeroscalo sia dal punto di vista dell'igiene e decoro che tecnico e propone soluzioni per la riduzione del personale impiegato; ASAM, fondo aeroporti.

Nell'arco di quattro mesi cambiano sia i vertici del Ministero della Guerra che dello Stato Maggiore dell'Esercito: il 21 marzo cade il governo Giolitti e con lui il conte Paolo Spingardi, generale dei Carabinieri che guida il Ministero della Guerra dal 1908; il 1° luglio il generale Pollio, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, muore improvvisamente (21).

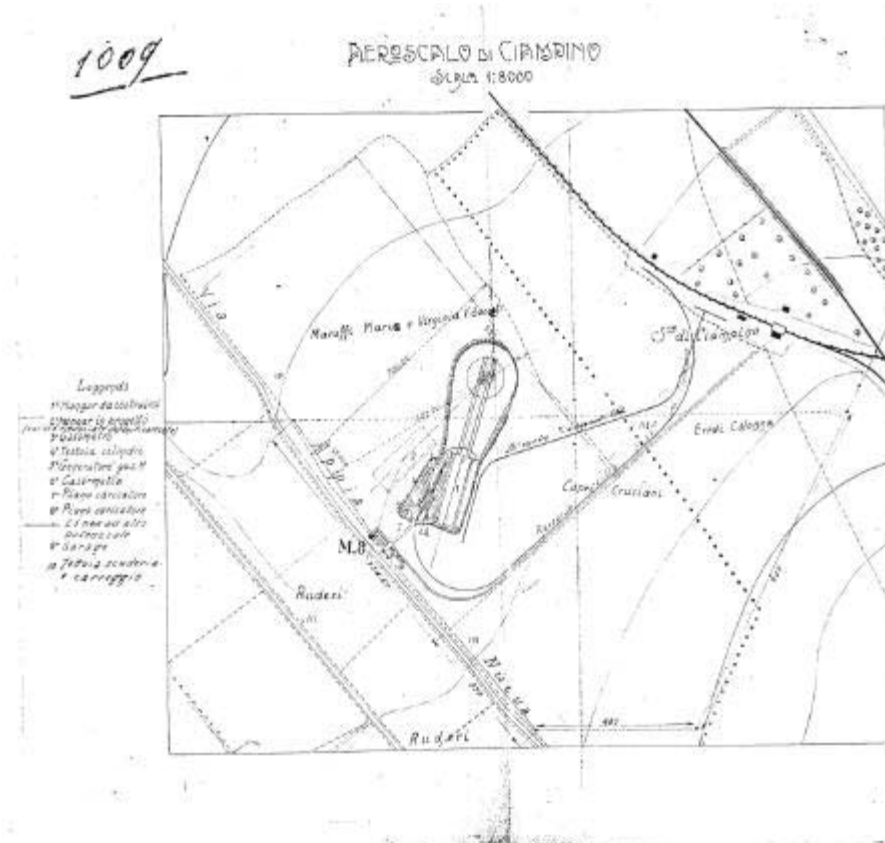


Figura 3. Il progetto dell'Aeroscalo (ASAM-fondo aeroporti)

21)Muore in una casa di appuntamenti, ma il particolare non si riferisce per lanciare un *gossip* ante-litteram, bensì perché alcuni storici insinuano che la sua morte è legata al cambiamento di fronte che l'Italia si appresta a fare: germanista convinto, era poco compatibile con la decisione italiana ormai matura di rompere la Triplice Alleanza con Germania ed Austria e preparare l'avvicinamento a Francia ed Inghilterra.



Figura 4. Il Grande Hangar (Biblioteca P.P. Pasolini-Ciampino)

In realtà i due eventi influiscono relativamente sui risultati che il terzo attore della decisione, quello apparentemente meno importante, l'Ispettorato per i servizi aeronautici, aveva già determinato prima del mese di marzo; fatto difficilmente comprensibile senza mettere in luce la figura del responsabile dell'Ispettorato stesso: il colonnello Maurizio Valentino Mario Moris, che ne era a capo sin dalla sua costituzione.

Questo personaggio, sconosciuto ai più, è considerato dagli addetti ai lavori il padre dell'aeronautica italiana. E' sotto la sua direzione che gli ingegneri Crocco e Ricaldoni fanno salire nel 1908 il primo dirigibile militare italiano a Vigna di Valle, sul lago di Bracciano, e sempre in quegli anni nello stesso specchio d'acqua inventano l'idroplano (22). Già allora Moris era un vero mito per i suoi collaboratori. Nato a Parigi nel 1860 da una ricca famiglia piemontese molto vicina alla Casa Reale, dopo l'Accademia di Torino, riservata alla preparazione degli ufficiali delle "Armi Colte" Genio ed Arti-

22) PESCE 1994, pp. 26-28

glieria ed una esperienza da insegnante nella stessa Accademia, è assegnato a Roma, all'età di 33 anni, al comando della "Brigata Specialisti".

Un anno dopo, ricevuto il diniego dall'esercito per la costruzione di un pallone per il volo libero, acquistata della seta gommata, ne fa costruire uno a sue spese da un artigiano trasteverino, si alza in volo dalla piazza d'armi della caserma Cavour nel quartiere Prati di Roma e, insieme ad un tenente della sua stessa brigata, atterra senza problemi a Montecelio (l'attuale Guidonia) (23). Il clamore fu enorme: il primo militare italiano si era alzato in volo libero (24). Era il 1894.

Dodici anni dopo viene realizzato, anche grazie al contributo diretto della Famiglia Reale che aveva dato ascolto alle sollecitazioni della madre di Moris, il cantiere aeronavale di Vigna di Valle, vera culla del dirigibilismo italiano. I pezzi, prodotti nella caserma Cavour (25), venivano poi portati e assemblati nel campo di volo.

Ben presto però Moris si rende conto che la piccola conca del lago di Bracciano non può accogliere quell'enorme forma che ha già preso il volo nella sua mente e nei disegni dei suoi collaboratori: l'aeronave "G": 40.000 mc., 175 m. di lunghezza, a struttura rigida. Quindi, per realizzare il nuovo progetto, non bastava superare i pur serissimi problemi tecnici che presentava, era anche necessario trovare un altro luogo per l'assemblaggio e per le prove di volo, ma ancor più reperire i fondi per l'uno e per l'altro, senza considerare che nell'entourage militare, oltre al Moris, questa aeronave non interessava nessuno. Difatti, lo Stato Maggiore dell'Esercito aveva sopportato

23) *...nel punto dove ventidue anni dopo sarà aperta una scuola di pilotaggio militare...e quarantadue anni dopo...il Centro sperimentale aeronautico di Guidonia*, PESCE 1994, pp. 14 -15. Montecelio cambiò nome in Guidonia di M. in memoria del pilota Alessandro Guidoni che si schiantò sull'aeroporto nel collaudo di un paracadute.

24) Fino ad allora i Palloni venivano usati dai militari con voli frenati a terra da cime: per rilievi topografici, avvistamenti, analisi dei movimenti delle truppe sui campi di battaglia. Presto diverrà il prestigioso "*Stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche*" il punto di forza della florida industria aeronautica pubblica. Voluta e diretta dal 1908 al 1915 da Moris con grandi ingegneri alle dipendenze, sviluppa una capacità di progetto e di costruzione originale e vincente inserendosi, diversamente dai tedeschi, nel settore dei "semirigidi"; quando nel luglio del '19 la direzione viene presa da Umberto Nobile, questi si trovò a gestire una azienda sana, ma assaltata da un gruppo di industriali che volevano acquistarla "*...per un prezzo ridicolo...*", FERRANTE 2002, p. 6. Nobile difese strenuamente lo stabilimento che rimase pubblico e raggiunse un prestigio mondiale per le geniali capacità del suo direttore e delle maestranze. Importanti commesse estere arrivarono dopo i successi della conversione di dirigibili militari ad un uso civile e più propriamente commerciale.

le sperimentazioni del Moris e della sua *brigata specialisti*, solo perché relativamente economiche, ma sul dirigibile come arma non faceva alcun affidamento (26).

Per tutte queste ragioni il progetto del Moris era semplicemente folle e poteva aleggiare solo nella sua mente tutta immersa nelle correnti culturali del tempo: un tempo di tumultuosi cambiamenti iniziati tra il finire del secolo e l'inizio del nuovo.

Accadimenti “meravigliosi” avevano dato linfa ad un vero turbine in un arco brevissimo di anni. “Invenzioni” dell'Ottocento che ancora stentavano ad essere metabolizzate e che venivano considerate punti di arrivo, sono la base per salti impensabili: la fotografia diviene cinema (1895), Marconi toglie i fili al telegrafo e unisce le sponde dell'Atlantico (1901), il treno, già diventato automobile, diviene ancor più mirabilmente aereo (1903). Questi solo per citare i più stravolgenti avvenimenti che fin dall'indomani del loro accadimento sono destinati a segnare ritmi di vita e desideri della gente, ma ancor più delle classi emergenti che spinte da un vero *delirio di onnipotenza* della scienza vittoriosa, sono convinte che questo nuovo secolo darà il potere d'imbrigliare “le cose del mondo” per piegarle ai propri voleri (27). Nel 1909 Filippo Tommaso Marinetti pubblica a Parigi il primo manifesto Futurista: *...noi canteremo ...le locomotive dall'ampio petto, che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi, e il volo scivolante degli aeroplani, la cui elica garrisce al vento come una bandiera e sembra applaudire come folla entusiasta* (28).

Se l'idea della velocità cantata dai futuristi male si associa al lento, quasi regale, incedere del dirigibile, va detto che in realtà Moris era appassionato ad entrambe le tecnologie per il volo che proprio in quel tempo iniziavano una competizione per la supremazia che durerà vent'anni; non vedeva contrasto perché ad ognuna assegnava uno specifico spazio: l'aereo nella sua vita era poco più di un giocattolo, il dirigibile era il suo lavoro.

È per giocare con il suo giocattolo che organizza nei cieli di Roma la prima esibizione aerea in Italia, fonda il primo aeroclub e con soldi di tasca

26) Nemmeno l'uso per il pattugliamento del traffico navale è preso in considerazione in questa fase: per quel compito bastano i sommergibili.

27) Esplosa nell'immaginario collettivo di tutti gli strati sociali in quei primissimi anni del secolo, la convinzione che la scienza sarebbe stata in grado di risolvere tutte le contraddizioni del mondo, cominciò ad essere messa in discussione solo a partire dalla seconda metà degli anni sessanta.

28) Sulla prima pagina del quotidiano *Le Figaro* del 20 febbraio 1909 con il titolo “Le futurisme”.

propria acquista il primo aereo che volerà sopra i campi, da lui affittati, del futuro aeroporto di Centocelle a Roma (29). E' qui che nell'estate del 1909 (soltanto cinque anni e mezzo dopo il primo volo di un aeroplano) uno dei fratelli Wright, Wilbur, chiamato da Moris, istruiva e dava brevetti a coloro che diverranno i più famosi aviatori italiani e che da allora primeggiarono in tutti gli incontri sportivi aviatorii che tanto appassionavano in quel periodo (30).

29) 25.000 lire fu il costo dell'aereo ed altre 25.000 lire furono pagate a Wilbur Wright per un ciclo di lezioni per istruire e rilasciare brevetti ai primi aviatori italiani. I fondi furono raccolti tra i soci del Club e in gran parte sborsati direttamente da Moris. Solo successivamente Esercito e Marina assegnarono al club 7.000 £ ciascuno a titolo di incoraggiamento *per un'impresa a carattere civile*, PESCE 1994, pp. 34 -35. Ma come abbiamo già riferito Moris non era nuovo ad imprese del genere.

30) Fantastico fu, al raduno di Brescia del settembre dello stesso anno, il successo di Mario Calderaia (il primo pilota italiano ad avere il brevetto da Wilbur Wright a Centocelle) e del suo secondo, l'ufficiale Umberto di Savoia anch'esso addestrato e "brevettato" da Wright sulle piste dell'aeroclub di Roma. Il Politecnico di Torino è all'avanguardia nella *nuova scienza aeronautica* e presto conferenze tra specialisti si trasformano in un corso regolare con effetti legali come ricorda il suo presidente Paolo Boselli in una comunicazione del 19-1-1914 al Presidente del Consiglio Giolitti che si appresta a lavorare ad un disegno di legge per l'Aeronautica. Il sodalizio per le questioni aeronautiche tra Politecnico e Ministero della Guerra era iniziato con una convenzione il 12-12-1912 e proseguì con profitto nel tempo. La convenzione venne stipulata in occasione di una gara per l'acquisto di motori per aerei fabbricati in Italia per la quale il Politecnico fornì il laboratorio per il banco prova ed i propri esperti per la commissione di gara. I risultati furono eccellenti ed il motore De Dion, uno dei prescelti, fu acquistato anche dal governo francese. (ACS, fondo P.C.M.1914/3-2-30). E' proprio al Politecnico di Torino che nel 1914 si laurea ingegnere Corradino D'Ascanio che inventa e fa volare quattordici anni dopo, nel cielo di Ciampino, l'elicottero. Ma la *nuova scienza aeronautica* trovava sponsor in tutti i campi della cultura e dell'economia: si era determinato un vero "circolo virtuoso" e facendo leva su desideri e passioni di singoli decisori, si aprivano potenziali economici ricchi e finora impensati. Ad esempio riportiamo la lettera che il Presidente del Touring Club G. Celora scrive il 13-3-1911 al Presidente del Consiglio dei Ministri, mettendolo a conoscenza degli interessantissimi risultati della sperimentazione che il T.C. ha affidato al direttore dell'Osservatorio Geofisico di Pavia prof. Pericle Gamba, per verificare *...se possibile di disciplinare con osservatori ed esperimenti metodici un servizio generale di informazioni ...delle correnti, dei venti, loro direzione, intensità... atto a facilitare ed aiutare preventivamente la navigazione aerea... Saremmo lieti di offrire il nostro concorso... per un inizio di assetto dei servizi aerologi, sufficiente a validamente contribuire all'organizzazione dei viaggi aerei che si annunciano in Italia numerosi quest'anno per diversi concorsi aeronautici, indipendentemente dal grande valore che tale servizio potrà apprestare in sussidio alla navigazione aerea a scopo militare...[che] ...col prosperare della scuola militare di aviazione si avvia a rapido incremento ed avrà necessità più prossima di quanto oggi si pensi, di ben organizzare un servizio nazionale di informazioni e*

Per Moris fu proprio quel giocattolo il vero Cavallo di Troia per continuare a sperare nella realizzazione del suo progetto contro tutte le avversità.

Mariano Ranisi, afferma in un suo articolo sulla *Rivista Aeronautica* che Moris *persegue i suoi obiettivi con audace risolutezza spesso avvalendosi di rapporti di amicizia assai influenti, dove ha buon gioco la seduzione che ogni avveniristica novità produce negli animi aperti alla modernità* (31).

Ed è Spingardi l'amico influente che, secondo Ranisi, Moris seduce per il suo progetto: *Alcuni anni prima (del 1913) sull'aeroporto di Centocelle, lo stesso Moris aveva accompagnato il ministro per una visita, inducendolo a provare l'ebbrezza del volo su un apparecchio Farman pilotato dal tenente Umberto di Savoia* (32).

Il consenso dell'autorità politica per il nuovo sistema d'arma si concretizza l'otto febbraio 1914: proposto dal Ministro della Guerra, viene emesso il Regio Decreto 112, registrato alla Corte dei Conti il 4 marzo 1914 e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 6 marzo n°55. In tutto quattro righe di stampa che dichiarano di pubblica utilità le *opere occorrenti per la sistemazione dei servizi aeronautici nella Provincia di Roma* (33).

Il conte Paolo Spingardi, generale dei Carabinieri, ministro della Guerra, sull'onda dell'euforia, si era convinto: l'Italia aveva bisogno dell'enorme dirigibile "G" e la capitale aveva bisogno di un nuovo aeroscalo.

Quanto riferisce Ranisi sul modo con cui Moris conquista alla sua causa Spingardi è affascinante e rispecchia il clima culturale del tempo a cui sopra abbiamo accennato. La figura di Moris inoltre ne esce ancor più evidente nella sua forza e nella sua capacità "visionaria" nel senso letterale del termine, ovvero la capacità di dar corpo a idee incredibili per i più. Collima

segnalazioni aeree. Naturalmente non in tutti i vertici decisionali si trovava l'adeguata apertura, come dimostra la risposta che il Ministro delle Poste e Telecomunicazioni invia il 9-11-1911 al signor Giuseppe Raballo che aveva inoltrato domanda per gestire un servizio di "trasportatore aereo di corrispondenza postale" che bisognerebbe di *...rilevanti spese di impianto e manutenzione ...[impianti che] ...non potrebbero essere adattati che per il trasporto della sola corrispondenza ordinaria. Non si potrebbe infatti in alcun modo affidare dei valori ad un trasporto aereo, che per sua stessa natura, non può offrire assoluta garanzia di sicurezza...*, ACS, fondo P.C.M.1911/7 -#-6.

31) RANISI 1996, p. 99. Mariano Ranisi, un architetto, colonnello in pensione dell'aeronautica, ha scritto molto su tutti gli aeroporti italiani.

32) RANISI 1996, pag. 99.

33) La data del Decreto riportata da Ranisi nel suo articolo a pag. 99 è 8 gennaio 1914 per un evidente refuso.

perfettamente con l'immagine che ne dà il generale Pesce nel suo libro sul "padre dell'aeronautica italiana" (34).

L'uso che Moris fa del decreto strappato a Spingardi, è da manuale ed è confermato dalla documentazione presente nel "Carteggio Maruffi". Egli procede senza curarsi degli impedimenti frapposti dallo Stato Maggiore dell'Esercito, impedimenti che divengono una vera bufera dopo la caduta del governo Giolitti e del Ministro Spingardi il 21 marzo 1914 (35). La "pubblica utilità" consente infatti, malgrado l'incertezza della copertura finanziaria, l'immediato avvio delle procedure tecnico-amministrative per l'acquisto dei terreni e per la fornitura dei semilavorati d'acciaio per la costruzione dell'aviorimessa. Già il 1° marzo, ancor prima della pubblicazione del Decreto 112, comunica ai proprietari la decisione dell'esproprio. Il 15, su richiesta dell'Ispettorato guidato da Moris, il Prefetto di Roma con proprio Decreto applica la facoltà che le dà la legge per l'accesso forzato finalizzato ai rilievi necessari ai preliminari d'esproprio per pubblica utilità; il 23 marzo viene stilato un verbale concordato tra le parti dello "stato di consistenza" senza però entrare nel merito dell'importo economico dell'indennizzo; il 29 aprile il Comando della Divisione emette, l'ordine di occupazione immediata dell'area (36). Dalla documentazione del Carteggio Maruffi si evince come il decreto del Comando di Divisione non fu mai eseguito. Tutta la procedura da quel momento subisce uno stop di quattro mesi. Evidentemente l'ultimo atto d'imperio di Moris non poteva lasciare indifferenti i protagonisti del nuovo assetto politico che, investito dalle rimostranze dello Stato Maggiore dell'Esercito, ne dibatte in Parlamento: il sottosegretario Tassoni del nuovo governo Salandra dichiarò l'ispettorato aeronautico diretto da

34) PESCE1994.

35) Secondo quanto riferisce Ranisi nell'articolo citato, quando nell'aprile del 1913 Moris illustra ufficialmente le sue proposte per un nuovo grande aerostadio sul sito di Ciampino per ospitare la futura aeronave "G", lo fa nell'ambito di un generico ampliamento della flotta dei dirigibili per garantire l'opportunità di rimanere competitivi nel confronto internazionale. Lo Stato Maggiore dell'Esercito, forse per la sufficienza con cui aveva da sempre seguito l'attività dell'Ispettorato dei Servizi Aeronautici, non ha nulla da obiettare, salvo rimettere tutto in discussione verso la fine del 1913 e chiedere di soprassedere a qualsiasi potenziamento aeronautico: troppo tardi, il decreto Spingardi stava ormai prendendo la sua forma giuridica; malcelando una insofferenza alla dinamicità di tutto ciò che riguarda l'aeronautica, che dopo il conflitto libico era divenuta straripante, lo S.M. alza il tiro sulle prevariazioni inaccettabili di un apparato tecnico che non sa stare al suo posto.

36) Documentazione del Carteggio Maruffi.

Moris “*un vero pericolo per le finanze*” al quale “*bisogna metter dei freni che non possa assolutamente varcare*” (37).

Ma l'unica cosa che lo Stato Maggiore ottiene dal potere politico è un formale azzeramento delle decisioni prese da Moris in merito alla scelta del sito di Ciampino ed alla necessità di costruire l'aeronave “G”. Una vittoria di Pirro perché presto l'Ispettorato coagula un nuovo consenso sul dirigibile G e lo Stato Maggiore viene incaricato di cercare il sito per l'aeroscalo. Dopo vani tentativi si torna presto su Ciampino: l'onerosità dell'esborso a cui sarebbero stati costretti per le gravose penali in caso di diverse decisioni (38), fu buona consigliera.

Il compromesso che gli attori in gioco raggiungono è quindi un ridimensionamento di Moris (39), ma delle identiche decisioni a lui contestate si fa carico Grandi, il nuovo Ministro della Guerra, con il decreto di esproprio del 2 settembre del '14 (40).

L'audacia di Moris, evidentemente sottovalutata, aveva messo i suoi detrattori con le spalle al muro. Si può ipotizzare che a far raggiungere il compromesso contribuì anche l'uscita di scena di Pollio, il Capo di Stato Maggiore dell'esercito, che più si era esposto nel contrastare l'infrastruttura di Ciampino per la sua ostilità verso la nuova arma ritenuta troppo costosa, ma più in generale contro l'irruenza innovatrice dell'aeronautica tutta. Moris vedeva così raggiunto un obiettivo intermedio, il nuovo aeroscalo, vitale per il suo “G”, ma quell'immensa forma volante riuscì a volare

37) RANISI 1996, pag. 104.

38) RANISI 1996, pag. 104.

39) Moris presto lascerà l'Ispettorato. Esonerato e “spedito al fronte” brilla in ogni incarico per la sua capacità organizzativa e di comando fino ad essere promosso sul campo per meriti di guerra a Tenente Generale: la difesa antiaerea di Cittadella da lui organizzata nel febbraio '18 fu esempio per ulteriori organizzazioni del genere; nell'agosto dello stesso anno al comando del Genio della 8^a Armata ebbe il compito di rompere il fronte austriaco sul Piave e sotto il fuoco nemico rimase gomito a gomito con i suoi pontieri che aprirono due passaggi sul Piave determinando la ritirata disordinata dell'avversario fino a Vittorio Veneto; PESCE 1994, pp. 100-101.

40) Il processo verbale di occupazione dell'immobile viene stilato l'11 dicembre 1914 sulla base dello stato di consistenza del 23 marzo rilevato dai collaboratori di Moris; il 9 marzo 1915 il comune di Roma pubblica l'avviso di esproprio con proprio manifesto il cui testo viene ribadito il 31 marzo nel foglio di annunci legali n° 26 nel quale si motiva l'atto *...per l'impianto di un cantiere aeronautico per dirigibili di grande cubatura...*; l'esproprio si concretizza con il Decreto Prefettizio dell'11 ottobre 1915; “Carteggio Maruffi”.

solo nella sua mente e non fu mai realizzata (41).

Prese però vita l'aerocalo di Ciampino, la più grande struttura aeronautica del tempo: per 10 anni fu avanguardia del dirigibilismo mondiale. Dopo un inizio in sordina (42), nel dopoguerra la sua cantieristica, guidata da Umberto Nobile (43), raggiunse il livello da tutti conosciuto. Ancora oggi porta il nome di un dirigibilista caduto con il suo M3 nel 1916 di ritorno da una riuscita azione di guerra notturna: Giovan Battista Pastine medaglia d'Argento alla memoria (44).

La documentazione che abbiamo raccolto ci racconta che il quadratino della campagna romana (quei mappali 221 e 485 dell'Agro Romano) dove fu costruito l'aerocalo G.B.Pastine (poi aeroporto (45), tutt'ora, dopo novanta anni, in piena attività), fu individuato su una carta militare da un visionario colonnello del Genio, comandante della Brigata Specialisti indicato dagli "addetti ai lavori" come il padre dell'aeronautica italiana: Mario Valentino Maurizio Moris. In una sua nota n°1375 del 27 marzo 1914 rispondendo al Segretario Generale della Divisione dello Stato Maggiore

41) Il progetto del "G" era di un dirigibile a struttura rigida, una specialistica dei tedeschi, diversa da quella semirigida che per i successivi quattordici anni avrebbe fatto la fortuna del dirigibilismo italiano; Moris aveva già previsto un accordo con i tedeschi per la fornitura di pezzi essenziali, in tempi in cui l'Italia che faceva parte della Triplice Alleanza, vedeva nella Francia il suo prossimo nemico. I tedeschi, nel giro di pochi mesi, ebbero altro a cui pensare che il rispetto degli accordi con Moris. Nobile nel 1920 realizzerà il "Roma" di dimensioni analoghe (34.000 mc.), ma a struttura semirigida.

42) Il 1° novembre 1917 fu affidato al comando della Marina Militare con compiti quantomeno limitati, la scorta di una nave postale che navigava tre volte a settimana verso la Sardegna. RANISI1998, II, p. 616.

43) Intuì per primo le potenzialità della riconversione dei dirigibili da guerra a formidabili macchine per il trasporto commerciale.

44) Dopo aver respinto l'attacco dei Fokker e dei Brandenburg degli austriaci, colpendoli, precipitò in fiamme abbattuto dalla contraerea di terra; i militari austriaci seppellirono i sei italiani componenti l'equipaggio dell'M3 con l'onore delle armi e lasciarono cadere sulle linee italiane un messaggio nel quale rendevano il riconoscimento al valore dei nostri soldati e firmandolo "Gli ufficiali aviatori Austro-Ungarici"; MARTINO 2005, pp. 162-163.

45) Dopo la decisione del 1928 di "radiare il Dirigibile dalle armi aeronautiche" e la conseguente demolizione del grande hangar, il Pastine divenne aeroporto, ma come l'aerocalo, rimase ben separato e distinto dall'aeroporto Ciampino Sud che iniziò l'attività nel '23 (vedi nota 15, 16 e 17). Le due strutture verranno riunificate solo dopo la seconda guerra mondiale, con la restituzione nel '47 da parte degli Alleati. Dopo i lavori di ammodernamento, fatti in occasione del Giubileo del 1950, l'intera nuova struttura riprese nel 1952 l'intestazione a G. B. Pastine e rimase l'aeroporto internazionale della capitale fino al 1960; oggi è tra i più importanti d'Italia.

dell'Esercito che gli chiedeva conto del perché della scelta del sito di Ciampino spiegava: *...si dispersero le più attive e diligenti ricerche per la scelta della località, scelta che cadde su una spianata allato alla stazione di Ciampino, la quale, per essere poco esposta ai grandi venti, per essere sulla grande linea ferroviaria Roma-Napoli ed unita alla capitale anche per via ordinaria (via Appia Nuova) si è dimostrata la località tecnicamente più adatta nei dintorni di Roma...* (47).

Sono molto simili alle motivazioni che hanno spinto nei novanta anni successivi migliaia e migliaia di famiglie a scegliere quel luogo per organizzarvi la propria vita: ma questo Moris non poteva nemmeno immaginarlo, lui che per tutta la vita si lasciò guidare dalle sue "visioni".

Il secondo accadimento di cui vogliamo parlare è, come cercheremo di dimostrare, strettamente legato al primo, la costruzione dell'aeroporto, almeno per la motivazione iniziale.

Ma anche a quanto era andato maturando nei sessantanni successivi all'arrivo della ferrovia nel nostro territorio.

La Città Giardino

Come abbiamo accennato nella premessa, tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, il mutamento indotto dal passaggio della ferrovia è nel pieno del suo sviluppo: territori fino alla metà dell'Ottocento abbandonati o utilizzati per la pastorizia cominciarono ad essere utilizzati per produzioni agricole. Non è un caso che proprio in questo periodo, durante lo scasso dei terreni per l'impianto di vigne nuove, vengono alla luce (e molto spesso velocemente ricoperti o peggio dispersi) i più importanti reperti archeologici della zona: si ricordi per tutti la villa di Voconio Pollione.

Cambiano anche i decisori di quest'utilizzo: si fanno avanti fattori, amministratori, curatori vari che fanno da snodo tra la proprietà fondiaria e le braccia che sono in grado di lavorarla; cominciano a chiedere di esser

47) La lettera mi è stata fornita direttamente da Mariano Ranisi da me interpellato per chiarimenti sul suo articolo: non è originale, è trascritta di pugno da Ranisi, ma è da ritenersi autentica nel contenuto.

ricompensati per i loro servizi con le proprietà di parte dei terreni che curano e, contestualmente, si registra un progressivo arretramento delle proprietà nobiliari.

Il nuovo uso del territorio, richiesto dall'aumento della popolazione della capitale del nuovo Regno d'Italia, unito all'opportunità offerta dalla ferrovia e dalla stazione ferroviaria, determina un forte afflusso di manodopera, braccianti agricoli stagionali. Arrivano non solo dai territori più vicini dell'Agro e dei Castelli, bensì da tutta l'Italia Centrale: umbri, marchigiani, ciociari, come se i confini del vecchio Stato Pontificio contribuissero a definire queste prime correnti migratorie (48).

Ma come abbiamo già sottolineato fino alla fine del primo decennio del Novecento non si riscontra nessun tipo di nucleo abitativo. Fino a tale data è senz'altro più corretto parlare di punti di riferimento per i contadini marinesi, e per i braccianti stagionali, capanne di rimessaggio degli attrezzi agricoli che non si trasformano in case e tantomeno in case stabili. I presupposti per la nascita di un insediamento si ritrovano nel secondo decennio, per esigenze tutte interne al territorio, quella di evitare il ritorno periodico ai paesi di origine da parte degli stagionali. Esigenze che trovano un primo piccolo sbocco nelle lottizzazioni del 1910 all'Acqua Acetosa e dopo qualche

48) ... nel '18 trovo lavoro nella Compagnia che in inverno mi portava a tagliare i boschi del principe Aldobrandini e d'estate mi riportava a casa nelle Marche ... nel '22 nei boschi di Rocca Priora, in una capannuccia come il bambino, nasce la prima figlia e si fa pressante la necessità di stabilirsi nei luoghi dove è il lavoro ... si viene a sapere che all'Acqua Acetosa ci sono altre famiglie di marchigiani ... ci mettiamo "a spia" e nel '30 ci stabiliamo all'Acqua Acetosa dove compriamo casa e vigneto.... I lavori nella campagna venivano fatti da stagionali ... i marchigiani tagliavano il fieno, i ciociari trebbiavano ... dormivano sulle scale della chiesa di S. Barnaba a Marino dove all'alba gli agrari compravano le braccia necessarie per i loro campi ... anche i marinesi vangavano sotto padrone, ma non erano trattati come i marchigiani e i ciociari ... in alcuni casi intorno al '20-'21 vecchi antifascisti marinesi furono costretti ad allontanarsi dal centro storico per l'avanzata dello squadristico fascista. E' il caso degli Alberti al Cipollaro e dei Comandini dell'Acqua Acetosa: quest'ultimo organizzò una forte cellula comunista nella zona che fino a tutti gli anni 70 contava una forte percentuale di iscritti e di votanti del P.C.I.; da Storie di Vita.

49) Nel 1911 a Roma i censiti non residenti sono 20.000 (3,69 % dei censiti) e nel comune di Marino 520 (6,41%). I censiti a Roma che vivono in abitazioni occasionali sono 34.477 (6,36 % dei censiti), a Marino 589 (7,26 %). A testimonianza l'editrice *Anni Nuovi*, nelle molte edizioni della sua storia di Ciampino, riporta una relazione del 1916 dell'Arma dei Carabinieri che descrive la zona, paludosa, malsana, priva di abitazioni, solo nodo ferroviario (AA.VV. *Anni Nuovi* 1985, pag 40). Noi possiamo aggiungere la relazione dell'ingegnere del Corpo Reale del Genio Civile che, il 15 febbraio 1915 presentando il suo progetto del primo tronco della strada 62 del nuovo

anno, a guerra terminata, con l'assegnazione di "quarte" (50) agli ex combattenti a Casabianca, Mura dei Francesi (allora detta Frattocchiette) e Morena (anche detta Ciampino Vecchio) (51). Ciò avviene secondo una dinamica in atto in tutte le campagne vicine alla capitale; ma è una forza economica, del tutto estranea alle logiche che abbiamo ora descritto, quella che determina il secondo accadimento che vogliamo analizzare: estranea a queste logiche, ma anche esterna al territorio che abbiamo circoscritto.

Nel 1910 nasce a Roma la Società Anonima Cooperativa a capitale illimitato "COLLI PARIOLI" (52). Il 25 novembre 1916, l'assemblea dei soci si riunisce nella sede di via dei Lucchesi 25, tra il Quirinale e Fontana di Trevi (53), per ascoltare quanto ha da riferire il segretario cav. Tito Gattoni sui colloqui da lui avuti con un rappresentante del principe Don Leone Castani (54) e per procedere all'approvazione definitiva del testo di contratto con

piano regolatore della bonifica dell'agro romano, via che avrebbe congiunto l'Appia Nuova con la Stazione di Ciampino e con l'Anagnina, evidenziava l'importanza dell'opera che *verrà a costituire l'unico accesso dalla stazione suddetta*, ACS, fondo bonifica - M.A.F., Dir. Gen. bonifica e colonizzazione, Lazio, Maremma, Umbria, 1915-1956. Ancora più convincente è la relazione dell'imprenditore che ha costruito la medesima strada, presentata il 3 gennaio 1922 a consuntivo della realizzazione, per chiedere integrazioni economiche per le spese affrontate nei cinque anni di costruzione dell'opera, dove evidenzia *...le difficoltà di approvvigionamento di mano d'opera ... data la località deserta e malarica... gli operai ciò sapendo non vollero assolutamente alloggiare sul posto, nonostante che l'impresa avesse preso in affitto dei locali nell'unico casale nei dintorni ed avesse preparato apposite baracche ... gli operai pretesero di continuare ad abitare a Roma e di andare e tornare mattina e sera col tram...*, ACS, fondo bonifica - M.A.F., Dir. Gen. bonifica e colonizzazione, Lazio, Maremma, Umbria, 1915-1956.

50) Unità di misura agraria utilizzata nel marinese.

51) *... questa zona veniva chiamata Adis Abeba ... durante la guerra d'Africa sono stato uno dei primi a chiamarla così... arrivavano le carte annonarie intestate ad Adis Abeba ... poi la marana fu spostata ed invece di Adis Abeba fu chiamata la tribù dei piedi zozzi...* da *Storie di Vita*. Il censimento del 1921 registra per la frazione del comune di Marino denominata Ciampino 154 abitanti.

52) Il 29 ottobre 1910 dodici persone, tutte domiciliate a Roma e nate prevalentemente in città del nord, firmano, nello studio romano del notaio Stame, l'Atto Costitutivo della Cooperativa e ne approvano lo Statuto, ANDR "Colli Parioli -Atto Costitutivo e Statuto", "Rogito Stame" del 29-10-1910. Lo Statuto viene mandato in stampa e pubblicato. Copia è tuttora conservata presso l'Archivio Capitolino-Biblioteca Romana, COLLI PARIOLI 1910

53) Sita a soli duecento metri dalla sede del Ministero della Guerra.

54) Procuratore degli Eredi Colonna, designato nella riunione di famiglia tenutasi nel palazzo Caetani il 3 marzo 1912, ADNR, atto allegato al "Rogito Tosatti" del 14-12-1916.

Casa Colonna per l'acquisto di un un primo appezzamento di terreno, in vocabolo Ciampino Nuovo (55), per complessivi 11 ettari al prezzo convenuto di £ 29.767,50. L'assemblea approva all'unanimità e dà mandato a procedere al Presidente Gr. Uff. comm. avv. Alfredo Mazza, unitamente al Segretario cav. Tito Gattoni.

Il 14 dicembre del 1916 il contratto viene firmato davanti al notaio Tosatti nella sede di Palazzo Caetani in via delle Botteghe Oscure ed è presente alla firma il sig. cav. Luigi Capri Cruciani (56) affittuario della Tenuta di cui fa parte il fondo venduto per dichiarare che egli non ha nulla da opporre al medesimo ed alla sua esecuzione. Quindici giorni prima, il 29 novembre 1916 (57), a firma congiunta del suo Presidente e del Segretario la "Colli Parioli" aveva compiuto il primo atto ufficiale riferito al nostro territorio depositando, presso lo studio notarile Tosatti le Norme Edilizie per Ciampino, un articolato in 13 punti che al primo articolo recita: Le costruzioni nei terreni di Ciampino saranno compiute in base ai piani di sistemazione, approvati dal Consiglio di Amministrazione per ogni zona che sarà di mano in

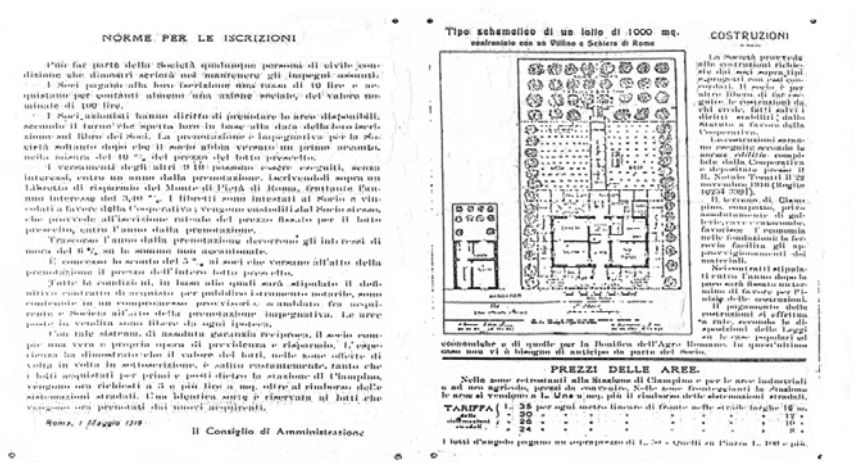


Figura 5. 31-12-1918. Il depliant pubblicitario della Colli Parioli: le norme tecniche

- 55) Come si legge nei contratti stipulati; ADNR.
- 56) Un personaggio che abbiamo già incontrato... sui terreni dell'Aerostalo.
- 57) A questa data l'aerostalo era ormai una certezza: il terreno era stato espropriato il 15 gennaio 1916 ed i lavori erano conclusi.

mano vendita in lotti. Esse dovranno contribuire a far risaltare la caratteristica di villaggio a tipo di Città Giardino, voluta dal programma della cooperativa; e quindi, oltre ad essere decorose, si uniformeranno alle seguenti prescrizioni, che formeranno parte integrale dei contratti di compravendita dei singoli lotti di aerea (58).

Ma chi sono i soci della “Colli Parioli” e cosa intendono per *villaggio a tipo di Città Giardino*? Dagli stralci dei verbali delle cinque assemblee, allegati a cinque contratti di acquisto e ad un compromesso che abbiamo recuperato, si riscontrano i nomi di dodici soci. Ma più che i singoli nomi attirano l'attenzione i titoli professionali ed onorifici che, per nostra fortuna,



Figura 6. Depliant pubblicitario della Colli Parioli 31-12-1918: Il Piano Regolatore Generale

hanno il vezzo di specificare dandoci un quadro chiarissimo di chi sono i dirigenti di questa società: avvocati, dottori, ingegneri, commendatori, cavalieri, grandi ufficiali; il titolo meno elevato che ritroviamo è di un ragioniere (con quello che significava esser ragioniere ai primi del Novecento) corroborato però da un altisonante cav. L'unico che non fa sfoggio di titoli

58) ADNR, “Rogito Tosatti” del 29-11-1916.

professionali è il cavalier Tito Gattoni nato a Roma che, per i due anni a cui si riferiscono le date degli atti, è il Segretario della società: ritroviamo la sua firma in tutti gli atti, in alcuni casi la sede della società risulta presso il suo domicilio di Roma in via San Nicola da Tolentino 53 A al 2° piano, anche questo a pochi passi dalla sede del Ministero della Guerra.

Negli stessi anni il Presidente è il Gr. Uff. comm. avv. Alfredo Mazza nato ad Alessandria d'Egitto e domiciliato a Roma in via Depretis, Galleria Margherita.

Quello della "Colli Parioli" è il primo tentativo dell'economia romana di investire nella zona, contando in un sicuro sviluppo (59). Alla fine della guerra la cooperativa aveva già acquistato gran parte dell'area tra l'aeroscalo ed il nodo ferroviario (60); l'aveva lottizzata e, tramite la redazione di un vero e proprio P.R.G., iniziato la costruzione di strade (con tanto di illuminazione), predisposto l'arrivo di acqua e luce (61).

Un P.R.G. che avrebbe dovuto portare, così come decantato nel depliant illustrativo, alla nascita della CITTA' GIARDINO di CIAMPINO: alla fine del 1918 gran parte dei lotti centrali erano già prenotati (fig. 7).



Figura 7. Depliant pubblicitario della Colli Parioli: la pianta degli edifici pubblici, dei lotti assegnati e dei disponibili al 31 dicembre 1918

59) Tra gli slogans pubblicitari del suo depliant si legge (vedi fig. 6): La salda compagnia finanziaria della cooperativa Colli Parioli si è costituita negli anni più duri della guerra, presagio di sicuro incremento nella pace.

60) Nella tabella A riportiamo gli estremi ed il contenuto dei contratti stipulati dalla Colli Parioli tra il 14 dicembre 1916 ed il 24 dicembre 1918, nella fig. 8 il grafico delle aree acquistate e nella tabella B la sintesi delle operazioni fondiari.

61) Nel 1912 si era costituito il Consorzio Barbuta che intervenendo su antichi manufatti Romani prelevava acqua in più punti del territorio - verso Marino, nelle

Ma quale, può essere stato l'humus nel quale nasce questa impresa economica e quali erano le idee guida? La cosa che più ci fa riflettere sono le date: la cooperativa nasce a Roma nel 1910, gli anni del blocco Nathan, del Piano Regolatore di Sanjust, che tra le sue caratteristiche aveva anche la previsione di norme edilizie (approvate nel 1912) che definivano tre tipologie di costruzioni: fabbricati (che possono arrivare fino a 24 mt di altezza), i villini (solo due piani oltre al p.t. e tutti circondati da giardinetti), i giardini (che possono essere costruiti solo per 1/20 delle loro aree). Non sappiamo quando ed a chi furono commissionati dalla Colli Parioli il P.R.G. della Città Giardino di Ciampino e le Norme Tecniche, ma è certo, che tutta l'operazione progettuale nel 1918 era sicuramente completata (62).

Da soli 15 anni Unwin e B. Parker erano stati incaricati di progettare Letchworth e così realizzare l'idea della Città-Giardino inglese, esplicitata un anno prima da Howard nella seconda edizione del suo "Garden cities of tomorrow" (1902) (63). Letchworth dovrà aspettare il 1919 per raggiungere i 10.000 abitanti e, sempre nel '19, inizia la costruzione di Welwyn la seconda città giardino inglese che diverrà "distretto urbano" solo nel 1926 con 4.077 abitanti. Città Giardino vennero chiamati anche il quartiere di Roma San Saba, del 1907, e quelli di Monte Sacro e Garbatella, entrambi del 1920 (64).

Quando lo adottò Howard [il termine di "Città Giardino"] non sapeva che era già stato usato, per Long Island. La diffusione di questo termine in tutto il mondo si deve al suo libro, e lo si dovrebbe usare solo per descrivere il genere di complesso urbanistico ideato da lui. ... Dal 1904 in poi sono state fondate diverse Associazioni per la diffusione delle proposte relative alla Città Giardino di Ebenezer Howard in Francia, Germania, Olanda,

località Pantanelle, Preziosa, Pesari, e che fino a qualche anno fa ha servito con acquedotto circa 2/3 delle utenze ciampinesi.

62) Come si evince dai contratti stipulati tra dicembre 1916 e dicembre 1918; ADNR, "Atti compravendita Eredi Colonna/Colli Parioli, Eredi Colonna/Coniugi Muratori, Coniugi Muratori/Colli Parioli e relative procure", 1916-1918.

63) La prima è del 1898 con il titolo "Domani: la via pacifica della vera riforma".

64) *Nella nascita di Montesacro non va trascurata anche una componente culturale, che tornerà, per esempio, nell'urbanistica romana del secondo dopoguerra: la influenza delle "Garden Cities" inglesi, il gusto per un complesso urbanistico chiuso. E' evidente il desiderio di creare una comunità staccata e autonoma: ma in meno di venti anni il sogno del distacco è svanito e ha trascinato via anche l'intero aspetto edilizio del quartiere, INSOLERA 1972, p. 117. L'uso di questo termine come soprannome pittoresco di certe città ha un'origine lontana. Anche se sembra sorprendente a distanza di tempo, Chicago si chiamava la Città Giardino, orgogliosa dei suoi magnifici dintorni. Christchurch, fondata nel 1850, era conosciuta come la Città Giardino della Nuova Zelanda. La prima località che ebbe ufficialmente il*

Italia, Belgio, Polonia, Cecoslovacchia, Russia e Stati Uniti. ... La fondazione...dell'Associazione internazionale della Città Giardino ... con Howard presidente, dette a Letchworth fama mondiale; la città divenne la Mecca degli architetti riformatori di ogni paese e non è stata, colpa dei suoi fondatori se gli esperti hanno concentrato il loro interesse sempre più sullo standard degli alloggi... perdendo di vista l'idea principale, che era alla base della sua costruzione... (65).

Molti e per molto tempo hanno grossolanamente tradotto l'idea di Howard nella proposta, in realtà mai affermata nel suo testo, di abbassare la densità della popolazione a trenta case per ettaro; l'errore sarebbe legato al fatto che Unwin (capoprogettista di Letchworth) concluse che non si guadagna niente con il superaffollamento dopo aver dimostrato l'efficienza dello standard di 30 case per ettaro che aveva adottato per la costruzione di Letchworth e che più tardi applicò anche all'edilizia pubblica, quando fu capo architetto al Ministero della Sanità. Attribuire la scoperta di Unwin ad Howard sarebbe ingiusto per entrambi (66). L'originalità di Howard consisteva non nei dettagli specifici, ma nella sua caratteristica sintesi (67).

nome di Città Giardino sembra sia stato il sobborgo Nuova Yorkese di Long Island, iniziato da Alexander T. Stewart nel 1869. Nel 1900 esistevano, oltre questo, altri nove villaggi ed una piccola città negli Stati Uniti chiamati Città Giardino; non so quanti ce ne siano oggi. Per Howard questo termine significava tanto una città in un giardino - cioè circondato dalla campagna - quanto una città di giardini. OSBORN 1972, p. XXIV.

65) OSBORN 1972, pp. XI, XXI, XXIV-XXV.

66) MUNFORD 1972, p. XXXI.

67) *...In particolare in queste proposte: la creazione di una fascia permanente di terreno aperto, da utilizzare per scopi agricoli come parte integrante della città, questa terra doveva servire per contenere la spinta espansionistica della città dall'interno, e per impedire qualsiasi altro sviluppo urbanistico incontrollato dall'esterno (Howard pensa ad un rapporto di 1 a 6 tra zona residenziale e zona agricola.); l'appartenenza dell'intera area alla municipalità che ne ha il controllo permanente e la distribuisce a privati a mezzo di contratti d'affitto (per intera area deve intendersi sia quella residenziale che quella agricola. Per municipalità può intendersi però anche una "società" tra gli abitanti di Città Giardino, abitanti che hanno nei confronti di questa società un rapporto di "affitto", "condominio", "diritto di superficie" per l'uso della terra che rimane proprietà della società stessa); la limitazione della popolazione al numero precedentemente stabilito per la zona; la destinazione a beneficio della comunità, di eventuali aumenti di reddito ... in breve, Howard attaccò l'intero problema dello sviluppo della città, non solo la sua crescita fisica, ma anche i rapporti fra le funzioni urbane, all'interno della comunità, e l'integrazione di elementi rurali ed urbani, per ravvivare vita cittadina da un lato e per il miglioramento sociale ed intellettuale della vita rurale dall'altro...; MUNFORD 1972, p. XXXV. D'accordo con Howard la Garden Cities and Town Planning Association nel 1919 adottò questa definizione: Una Città Giardino è una città progettata per la*

Quindi, i progettisti della Ciampino della Colle Parioli, come coloro che idearono San Saba o Monte Sacro o la Garbatella, erano sicuramente tutti dentro al dibattito internazionale che aveva preso corpo, sotto l'impulso di Howard, nel primo decennio del 1900 (ed in realtà mai esaurito). Quanto e come compresero e accettarono la sua idea? Come evidenza Insolera, le Città Giardino romane non furono che poli di espansione della metropoli che avvenne attraverso "saldature" tra il Centro e le nuove strutture urbane (68).

A Ciampino, pur avendo previsto un PRG dell'intera area che comprendeva sia *zone residenziali* che *zone a poderi*, la "Colli Parioli" acquista solo i terreni previsti per l'edificazione. Salta in tal modo il vincolo principale posto da Howard per la sua Città Giardino, l'unico che poteva garantire la stabilità del sistema Urbano-Rurale da lui ideato. La cooperativa vende i lotti ai suoi soci anziché cedere "a mezzo contratti di affitto" il "diritto superficiale"; l'unica garanzia che la "Colle Parioli" pone per la realizzazione del suo progetto, oltre alle opere di urbanizzazione di cui si fa carico, è l'obbligo al socio di costruire secondo precise norme edilizie. E' quindi evidente come sia le Città Giardino romane che quella della Colli Parioli sono tentativi urbanistici ibridi che cercano di riprendere in modo superficiale solo gli aspetti più esteriori della "Garden-City" inglese, ignorando i vincoli posti da Howard per il suo sistema urbano-rurale.

Vincoli troppo difficili da applicare sia dal punto di vista culturale che economico. Di certo però la "Città Giardino di Ciampino" è più vicina ad Howard rispetto alle città giardino romane nell'organicità del progetto, ma soprattutto nella convinzione di chi l'ha progettata che la città potesse in breve raggiungere una delle condizioni più importanti poste da Howard: l'autonomia economica della città.

La considerevole zona industriale separata dalle zone residenziali, ma tutt'uno con la ferrovia e l'Aeroscalo, le zone a poderi di Morena e Folgarella che si andavano ad aggiungere a tutta la zona agricola del marinese e soprattutto lo sviluppo dell'Aeroscalo e conseguentemente la necessità di abitare nelle vicinanze immediate del luogo di lavoro, erano le condizioni che i progettisti avevano messo insieme. In particolare gli ufficiali e sottoufficiali dell'aeronautica che erano di stanza, ma anche gli ingegneri

vita e il lavoro salubre; di dimensioni tali da consentire una completezza di vita sociale ma non più grande; circondata da una cintura rurale; e dove tutto il terreno è di proprietà pubblica, o posseduto fiduciariamente in nome della comunità.
OSBORN 1972, pp. XXV.

68) INSOLERA 1972.

progettisti, i tecnici che erano l'anima della più grande struttura aeronautica italiana del tempo, costituivano quel ceto medio borghese a cui offrire una cittadina ordinata con la sua struttura urbanistica a raggiera con una piazza centrale con case a due piani tutte con orto e giardino, una via di mezzo tra la tipologia dei "villini" e dei "giardini" delle norme edilizie del piano di Roma del Sanjust.

Nei suoi depliant pubblicitari la "Colli Parioli" decantava *aria saluberrima, posizione incantevole, sviluppo immediato, massima economia, ed i ... 125 metri sul livello del mare* della "Città Giardino di Ciampino" (vedi fig. 12).

Ma dalla documentazione emerge un ulteriore elemento distintivo del progetto della "Colli Parioli". Dopo il secondo contratto la cooperativa stila il 16 ottobre 1917 con don Leone Caetani, un compromesso con il quale definisce un'area (vedi fig.8) che intende acquistare nell'arco di 10 anni, non meno di 50.000 mq all'anno, nonché il prezzo (2.700 £/ettaro con un incremento fisso di 135 £/ettaro per ogni anno). Di fatto questo compromesso viene girato ai coniugi Muratori. Questi infatti l'11 febbraio 1918 acquistano dai Colonna i 187,5 ettari definiti dal compromesso, accollandosi anche il vincolo di vendere alla cooperativa almeno 50.000 mq all'anno. Dai verbali di assemblea sembra emergere che l'intera operazione è fatta con l'avallo della cooperativa; ha lo scopo di soddisfare la necessità di liquidità immediata dei Colonna (69) ma, forse, anche il raggiungimento di un altro obiettivo: probabilmente (70) la Colli Parioli intende rispettare in prospettiva uno dei requisiti fondamentali posti da Howard per la realizzazione delle sue Garden City. Queste dovevano nascere al centro di Aziende Agricole, non solo per garantire un ambiente sano, bensì per produrre un ulteriore stimolo economico che agisse da freno all'espansione della città e, al contempo, supportasse l'autonomia economica della città. I coniugi Muratori hanno grande liquidità (come dimostreranno anche più avanti negli anni

69) Un bisogno pressante se si considera che quello era il periodo meno indicato per vendere beni immobili; la lira stava infatti subendo una grave svalutazione: 1000 lire del 1916 valgono solo 499,40 lire nel 1919, ISTAT INFORMAZIONI 2004. Vedi la tabella A (Elab. su dati Istat.)

70) Per averne la certezza andrebbero recuperati altri documenti della cooperativa, in particolare il libro dei verbali delle assemblee dei soci.

TABELLA A4
CONTRATTO ENEC-GARIBOLDI (SARIN) - OPERAZIONE DI RIVALUTAZIONE

Superfici, Valuta alla data del contratto, Rivalutazioni al 2003

	Valuta	Rivalutazione
	alla data del contratto	al 2003
1.1.01	£ 29 767.50	£ 139 707 391.00
	£/lett. 2 700.00	£/lett. 12 671 872.20
		£/lett. 6 544.48
1.1.02	£ 17 577.00	£ 58 320 652.98
	£/lett. 2 700.00	£/lett. 8 958 625.65
		£/lett. 4 626.74
1.1.03	£ 2 700.00	£ 8 958 625.65
	£/lett. 2 700.00	£/lett. 8 958 625.65
	+135.00	+231.34
	x ogni anno	x ogni anno
1.1.04	£ 262 750.00	£ 625 218 643.52
	£/lett. 1 402.01	£/lett. 3 336 119.82
		£/lett. 1 722.96
1.1.05	£ 14 296.50	£ 34 018 794.81
	£/lett. 2 700.00	£/lett. 6 328 846.44
		£/lett. 3 268.58
1.1.06	£ 71 359.69	£ 169 794 606.77
	£/lett. 2 835.00	£/lett. 6 745 901.87
		£/lett. 3 483.97

	Superficie in Ettari	Valuta alla data dei contratti £	£/ett.
Colli Parioli	17 , 53 , 50	47 344.50	2 700.00
Fransoni Cg. Muratori	30 , 46 , 60	85 656.19	2 811.53
Colli Parioli	48 . 0 . 10	133 000.69	2 770.79
Fransoni Cg. Muratori	67 , 53 , 50		
scostamento	-19 , 53 , 40		
Fransoni Cg. Muratori	187 , 40 , 90	262 750.00	1 402.01
Fransoni Cg. Muratori	30 , 46 , 60	85 656.19	2 811.53
Fransoni Cg. Muratori	156 . 94 . 30	177 093.81	1 128.40

La Compagnia ha acquistato l'azienda agricola denominata "Fransoni" sita in Colli Parioli (CA) per un valore complessivo di 177.093,81 € (156,94,30 ettari) e dell'Azienda agricola che doveva essere restituita all'azienda agricola "Fransoni" (8,00,10 ettari) e dell'Azienda agricola che doveva essere restituita all'azienda agricola "Fransoni" (19,53,40 ettari) per un valore complessivo di 177.093,81 € (156,94,30 ettari).

investendo anche in altre zone agricole della campagna romana (71)), ma Carlo Muratori è anche un dottore in agraria ed allega al contratto con i Colonna il suo “Progetto di massima per la Tenuta di Ciampino”. Gli oltre 187 ettari acquistati dai Colonna (se pur con il vincolo imposto dalla Colli Parioli) corpo unico con quelli già in suo possesso dovranno presto diventare un grande azienda agricola di 210 ettari così suddivisi: 199 a seminativi, 6 a vigne e orti, 4 a presidi e fabbricati, 3 a bosco! (72).

Ma il progetto, così bene orchestrato, di un insediamento di ceto alto e medio borghese non decolla. Non sappiamo quando i coniugi Muratori rinunciano alla loro “tenuta agricola di Ciampino”. Forse rimase solo sulla carta poiché non ne abbiamo trovato traccia né nella memoria delle storie di vita raccolte, né nella documentazione dell'Archivio Centrale di Stato, dove nel fondo Bonifica sono conservate le pratiche di mutui sovvenzionati con la legge 647/1905.

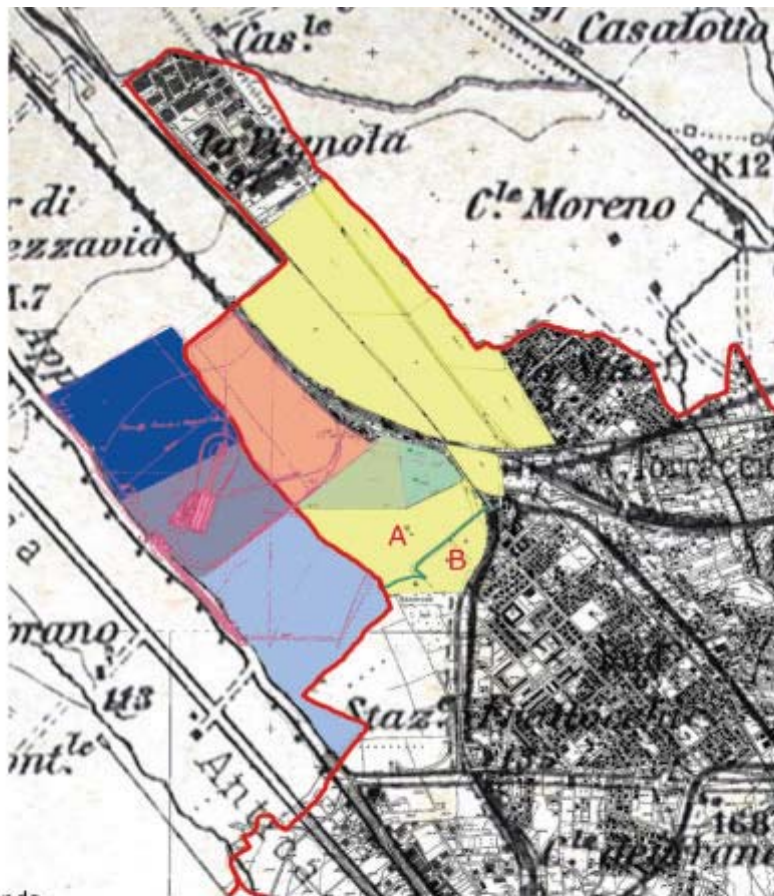
Non risulta che la Colli Parioli abbia proseguito nell'intento di acquistare altri terreni oltre quelli dell'anello centrale, concluso nel dicembre del 1918.

Si tenta di dare un immediato impulso all'urbanizzazione con la costruzione di un collegio religioso per le figlie dell'aristocrazia romana (1922) (73), primo grande edificio capace almeno di 80 convittrici, munito di ogni

71) I coniugi Annunziata Scatafassi e Carlo Muratori li ritroviamo ad esempio nel 1925 nell'acquisto dai Torlonia della grande tenuta della Cecchignola; dopo aver ottenuto mutui con i fondi della legge 647/1905 (T.U. della Bonifica) per l'attuazione del progetto di bonifica elaborato da Carlo, rivendono in lotti a piccoli agricoltori ed anche all'EIAR che vi installa le sue antenne radio; ACS - *fondo bonifica* M.A.F., Dir.Gen. miglioramenti fondiari Agro Romano e Pontino, 1905-1972.

72) ADNR, progetto allegato al contratto “Eredi Colonna/Coniugi Muratori” del 11-2-18. La Colli Parioli cercava anche di invogliare i lottisti a metter su piccolissime aziende familiari: nel suo Bollettino del 20 marzo 1921 annunciava la costituzione tra i propri soci *che hanno preso possesso del loro lotto* della società agricola cooperativa “Cincinnato” con lo scopo sociale *di facilitare ai soci la razionale e proficua conduzione agricola dei loro lotti, di curare l'impianto dei frutteti, dei vigneti, delle colture specializzate, la conservazione e la vendita dei prodotti del suolo esuberanti ai bisogni famigliari del socio*, cfr. BOLLETTINO 1921. Neanche a dirlo, presidente della nuova cooperativa era l'onnipresente segretario della Colli Parioli, il cav. Tito Gattoni.

73) Nel suo Bollettino del 20 marzo 1922 la Colli Parioli riferisce che *il 28 gennaio ultimo scorso fu stipulato l'atto di compravendita dell'area prenotata a suo tempo per la Chiesa da Sua Eminenza il Cardinale Granito, il quale ci assicurò che inizierà con sollecitudine la costruzione di quell'importante edificio, come di quelli per l'Istituto femminile...stiamo studiando con l'ingegner Palombi, autore dei progetti*



Legenda

- Primo contratto Eredi Colonna / C. Colli Parioli 14/12/1916
 - Secondo contratto Eredi Colonna / C. Colli Parioli 17/08/1917
 - Aree Promessa di vendita Eredi Colonna / C. Colli Parioli del 16/10/1917, poi vendute dai Colonna ai coniugi Muratori il 11/02/1918.
 - A Area vendute dai coniugi Muratori alla C. Colli Parioli il 20/10/1918.
 - B Area venduta dai C.gi Muratori alla C. Colli Parioli il 24/12/1918.
 - Proprietà Eredi Colonna
 - Proprietà Eredi Maruffi
 - Proprietà Capri Cruciani
 - Mappale di proprietà Capri Cruciani acquistato dal Genio della Regia Marina per la costruzione di Ciampino Sud (Voltura 14/5/1923).
- } **Aree sottoposte ad espropri per la realizzazione dell'Aeroscalo.**

Figura 8. Le aree interessate all'attività della Colli Parioli e alla costruzione dell'Aeroscalo. Sovrapposizioni IGM1872-73 aggiornato al luglio 1894, cartografia 2005, Progetto Aeroscalo, mappali interessati all'esproprio dell'Aeroscalo (vedi fig. 2) e contratti Colli Parioli/Eredi Colonna/coniugi Muratori (propria elaborazione)

ogni conforto, adiacente la Chiesa i cui lavori terminarono nel 1927. Nel 1923 nascono le prime belle ville (Caprioli, Ortolani, Melsa). Sicuramente il programma fascista per fare di Roma la "Nuova Urbe" (74) e di favorire l'espansione edilizia nel territorio romano, contribuisce a bloccare il progetto della Città Giardino.

In merito, più eloquente di qualsiasi parola, è la foto del 1929 pubblicata da *Anni Nuovi* che mostra lottizzazione, strade, alberature del centro completate, ma rarissime costruzioni (fig. 9).



Figura 9. Panorama di Ciampino dall'alto della Chiesa. Fine anni Venti

L'inurbamento, che il censimento del 1936 calcola in 1940 abitanti, è determinato dalla possibilità di lavoro dato dall'aeroporto, dalla stazione ferroviaria, dalla domanda di manodopera degli agrari marinesi, più in generale dagli indirizzi a livello nazionale della politica agraria fascista, che si concretizza localmente con la costruzione nel '37 e '38 di una distilleria che

della Chiesa e dell'Istituto femminile, il servizio di trasporto del pietrame occorrente, di cui ci gioveremo anche per i nostri bisogni ... i lavori saranno iniziati al più presto con inestimabile vantaggio della nostra città-giardino. Non è errato pensare che con tali importanti lavori [della Chiesa e dell'Istituto Femminile di Educazione] si inizierà realmente la fase edilizia della nostra iniziativa, che potrà forse giovarsi dell'organizzazione tecnica poderosa che li attuerà ... cfr. BOLLETTINO 1922.
74) INSOLERA 1972.

diventa punto di riferimento dell'economia agricola dei Castelli. La sua costruzione nel pieno centro di Ciampino, come pure l'ampliamento dei confini aeroportuali (avvenuto anch'esso nella seconda metà degli anni Trenta) (fig. 10)



Figura 10. L'avanzamento del confine aeroportuale sull'area della Città Giardino

che feriscono irreparabilmente la topografia della Città-Giardino (75), avvalorano l'ipotesi che il progetto di un insediamento medio alto borghese è stato abbandonato, e che Ciampino viene considerata per quello che realmente era in quel momento storico: un'ottima concentrazione di sottoproletariato disposto a lavori precari e saltuari, che sia di sostegno ad una agricoltura padronale castellana, e all'economia terziaria locale e romana (76).

Nel secondo dopoguerra si va ben oltre la ricostruzione di edifici distrutti dai bombardamenti; decade la legge urbanistica sugli aeroporti che impediva la costruzione di case superiori ai due piani; la trasformazione dell'aeroporto da base militare a base civile intercontinentale, richiama moltissimo personale e fa aumentare la domanda di case. L'industria edilizia si attrezza facilmente grazie alla riserva di braccia già disponibile, come precedentemente avevano fatto gli agrari; è dal connubio con questi ultimi che l'imprenditoria edile locale si sviluppa. Parallelamente, la corrente migratoria che investe l'Italia negli anni '50, interessa particolarmente il Lazio, che nonostante l'esile struttura industriale, diviene la seconda regione italiana per migrazione (nel '55 raggiunge il 25,7%). Tutta la cintura romana cresce a dismisura e Ciampino passa da 5.510 ab. nel 1951 ai 12.277 del 1961. Mentre gli addetti all'aeroporto vanno ad insediarsi nella zona Centro (quella già destinata a Città Giardino), nella periferia nascono agglomerati che richiamano le "coree" della cintura milanese (77), abitate da immigrati senza

specializzazione che andranno a coprire la richiesta di braccia dell'edilizia locale e romana.

Come risulta da "Storie di Vita", la presenza di parenti e compaesani arrivati prima della guerra è punto di riferimento per nuovi immigrati.

75) Dando un aspetto completamente diverso da quello che noi conosciamo all'intera struttura urbana, l'accesso alla Città Giardino coincideva con l'attuale via Francesco Baracca. Si staccava, dopo i confini aeroportuali dalla strada che dall'Appia Nuova (dopo aver costeggiato sulla destra l'aeroporto Ciampino Sud e sulla sinistra l'Aeroscalo) conduceva in linea retta alla Stazione Ferroviaria (coincideva per l'ultimo tratto con l'attuale via S. Francesco d'Assisi). Si noti che via Francesco Baracca è tuttora la più larga tra le strade della raggiera, è allineata con l'asse maggiore dell'ellisse della piazza centrale che è anche asse di simmetria della Chiesa che si affaccia su piazza della Pace: un equilibrio architettonico ferito dall'avanzare dei confini aeroportuali che hanno inglobato anche la circonvallazione ora inesistente.

76) Le STORIE DI VITA che abbiamo raccolto confermano che in questo periodo l'insediamento dei lavoratori con attività saltuarie si riscontra in particolare nella zona periferica di Ciampino Vecchio.

77) ALASIA - MONALDI 1960.

le comunità di marchigiani, umbri, ciociari ai quali si aggiungono anche immigrazioni dalla Sicilia, Calabria, Campania, Sardegna. Sui servizi della Città Giardino, mai decollata veramente, si innesta quindi una seconda Ciampino i cui abitanti e ceti sociali hanno bisogni e interessi decisamente diversi da quelli a cui era dedicata l'idea della "Colli Parioli", un agglomerato urbano che si estende con pratiche antitetiche alla programmazione della Garden-City (78). Ma tutto ciò è solo un prologo di quello che accadrà negli anni '60.

Le pagine che Insolera dedica alla descrizione della progettazione, realizzazione e successiva trasformazione della Città Giardino di Monte Sacro, potrebbe essere completamente ripresa per descrivere quanto è accaduto alla Città Giardino della cooperativa "Colli Parioli" (79). Ma in modo sicuramente più poetico, cosa accade della Città Giardino ce lo spiega Vincenzo Cerami: *...il sindaco ragazzino... dopo aver gettato i calzoncini corti alle ortiche, dall'alto di Palazzo Colonna drizzò la testa per guardarsi intorno: ... quegli orticelli scemi, che davano solo pomodori e carciofi, avevano sufficiente forza per sostenere palazzi e palazzi. E palazzi..* (80).

Abbiamo cercato, con la documentazione reperita e con queste note, di rispondere al quesito che ci siamo posti all'inizio, del come e del perché l'Aeroscalo e la Città Giardino di Ciampino si sono intrecciati su questo piccolo territorio all'inizio del secolo passato e degli effetti prodotti dagli sforzi di coloro che fortemente li hanno voluti.

Per entrambi gli accadimenti la spinta dirompente dei primi anni del secolo si accende e si esaurisce in vent'anni.

Così come la foto del 1929 pubblicata da Anni Nuovi segna la conclusione della Città Giardino di Ciampino, così lo scontro del 1928 tra Nobile ed il

78) La mai nata Città Giardino cede il passo al "Paese della speranza" come definisce Ciampino nel suo bel libro "Campo di Grano" Maria Lanciotti, ripetendo una frase che sentiva ripetere da suo padre, selciaiolo immigrato dall'Abruzzo negli anni '30.
79) *Doveva essere una "Garden-City" destinata al ceto medio ... Roma allora lontanissima... originariamente era composto esclusivamente di villini circondati da giardini, collegati da strade ombrose e silenziose ... Poi la speculazione edilizia privata ha trovato comodo disporre di quel centro di servizi e di allacciamenti ed ha circondato completamente l'antica "Città Giardino";* INSOLERA 1972, pp. 116-117.
80) CERAMI 1988, pag.34

Ministro della Guerra Italo Balbo, la conseguente *radiazione del dirigibile dalle armi dell'aeronautica* e la demolizione del grande Hangar di Ciampino segna la fine del *più leggero dell'aria* in Italia: gli scheletri di quelle enormi macchine volanti finirono nell'aeroporto di Ciampino a far da gazebo (fig. 11).

Su quanto abbiamo provato a ragionare, su questo frammento della storia di questa città, su questi due accadimenti, c'è sicuramente ancora molto da indagare, documentazione da cercare: due accadimenti entrambi progettati, entrambi esterni al vecchio uso del territorio, entrambi di portata nazionale e completamente dentro le correnti culturali del tempo. Entrambi persi nel mutare del tempo.

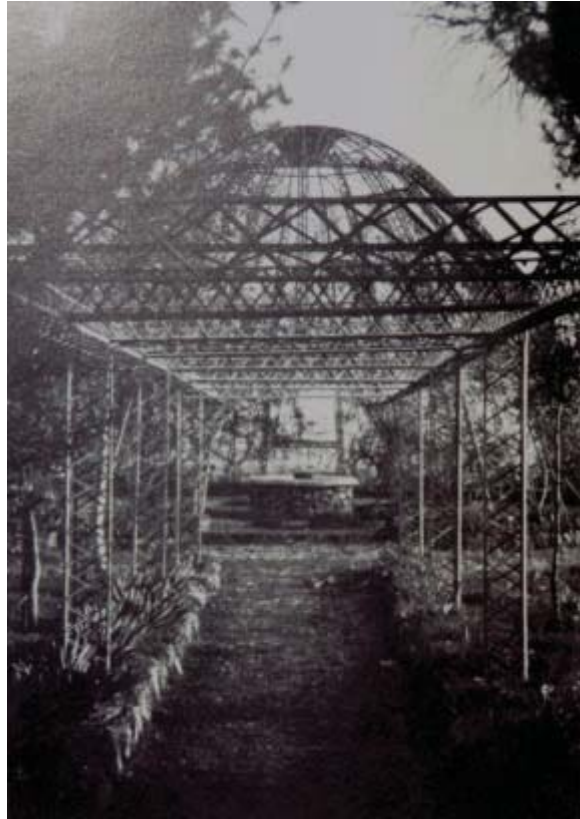


Figura 11. Struttura di irrigidimento di prua di un dirigibile trasformato in "gazebo" a Ciampino (Foto concessa dal Generale Giuseppe Pesce)

zuzzi@comune.ciampino.roma.it

CITTA' GIARDINO DI CIAMPINO

125 METRI SUL LIVELLO DEL MARE A 14 KM. DA ROMA

MASSIMA ECONOMIA

COMUNICAZIONI FERROVIARIE E TRAMVIARIE
dalle prime ore del mattino a quelle più tarde della notte
con abbonamenti favorevolissimi senza limite di corse

*I terreni di Ciampino sono più dotati di Forza Elettrica
e saranno attraversati dal V sifone dell'Anagnino*

AIRIA SALUBERRIMA - POSIZIONE INCANTEVOLE

VERBA TUM PARLAMENTO ITALICO DI

AREE FABBRICABILI
a lotti da 100 mq. a 20.000

a circa LIRE ~~500~~ E CINQUANTA a 100.

con ogni servizio di elettricità, acqua, gas

Costruzioni edilizie esenti da imposte per 15 e per 20 anni
pagabili con ammortamento semplice od assicurativo
(leggi sulle Case popolari ed economiche e per l'Agro Romano)

SVILUPPO IMMEDIATO

Per informazioni e richiami rivolgersi:

Società An. Colli Parioli Immobiliari a Capitale Limitato
Via Niccolò Machiavelli 10, p. Toledo ROMA - Quartiere postale 9
Orario ufficio 10-21 - Telefono 62-63

Roma - Tip. Editoriale G. Bolognesi

Figura 12. Depliant pubblicitario della Colli Parioli: Il frontespizio

Abbreviazioni usate nel testo

ACS	Archivio Centrale dello Stato
ASAM	Archivio Storico dell'Aeronautica Militare
ASR	Archivio di Stato di Roma
ANDR	Archivio Notarile Distrettuale di Roma
AC	Archivio Capitolino

Bibliografia

- ALASIA - MONADI 1960 = F. ALASIA - D. MONADI (a cura di), *Milano Corea - inchiesta sugli immigrati*, Varese 1960
- AA.VV. ANNI NUOVI 1985 = AA.VV. *Storia e guida di Ciampino*, Anni Nuovi Editrice, ed. 1985
- CERAMI 1988 = V. CERAMI, "Un luogo, un autore: Batticuore da pioniere", in *Il Messaggero, Roma/area metropolitana*, 2 dicembre 1988, pag.34
- COLLI PARIOLI 1910 = *Statuto della Società Anonima Cooperativa "Colli Parioli" a capitale illimitato per la costruzione e vendita di immobili costituita con rogito Stame il 29-10-1910*, Roma 1910, AC coll. 15034 (5)
- COLLI PARIOLI 1921 = *Bollettino della Società Anonima Cooperativa Colli Parioli*, Roma 1921

- COLLI PARIOLI 1922 = *Bollettino della Società Anonima Cooperativa Colli Parioli*, Roma 1922
- CONCILIO 1989 = M. CONCILIO, *Ciampino attraverso i secoli*, Ciampino 1989
- CONCILIO – BELLI 1997 = M. CONCILIO - A. BELLI, *Ciampino dall'Ottocento ad oggi*, Ciampino 1997
- FERRANTE 2002 = O. FERRANTE, *Umberto Nobile*, Ciampino 2002
- Guida all'aeronautica* = MINISTERO DELL'AERONAUTICA, Ufficio Aviazione Civile e Traffico Aereo, *Guida dell'Aeronautica*, vol. I, Roma 1926
- HOWARD 1972 = E. HOWARD, *La città giardino del futuro*, Bologna 1972
- JANNATTONI 1975 = L. JANNATTONI, *Il treno in Italia*, Roma 1975
- INSOLERA 1972 = I. INSOLERA, *Roma Moderna*, Milano 1972
- ISTAT INFORMAZIONI 2004 = "Il valore della moneta in Italia dal 1861 al 2003", in *Istat Informazioni*, 21 (2004)
- LANCIOTTI 2003 = M. LANCIOTTI, *Campo di grano*, Ciampino 2003
- MARTINO 2005 = B. MARTINO, *I Dirigibili italiani nella Grande Guerra*, Roma 2005
- MUNFORD 1972 = L. MUNFORD, *L'idea della città giardino e la progettazione moderna*, in HOWARD 1972

- OSBORN 1972 = F. J. OSBORN, Prefazione a "La città giardino del futuro", in HOWARD 1972
- PESCE 1979 = G. PESCE, *Vigna di Valle da Cantiere sperimentale a Museo*, Roma 1979
- PESCE 1982 = G. PESCE, *I Dirigibili Italiani*, Modena 1982
- PESCE 1994 = G. PESCE, *Maurizio Mario Moris - Padre dell'Aeronautica Italiana*, Roma 1994
- RANISI 1996 = M. RANISI, "Il Caso Ciampino", in *Rivista Aeronautica*, 2 (1996)
- RANISI 1998 = M. RANISI, *L'Aeroporto italiano dalle origini al secondo Conflitto Mondiale*, I - II; Roma 1998
- RUGGERI 2005 = A. RUGGERI, "Monsignor Ciampini ed il Comune di Ciampino: dal nome del personaggio a quello del luogo", in *I Quaderni della Biblioteca I* (2005)
- STORIE DI VITA = R. ABBATI, M. CAPONERA, S. CASENTINI, M. DI LEONE, F. MAFFEI, A. PELLEGRINI, L. SALUCCI, L. VALERIANI, L. ZUZZI,, *Condizionamenti strutturali sul fenomeno associativo a Ciampino*, ricerca per l'Università La Sapienza A.A. 1975 per l'Università La Sapienza A.A. 1975-76, Cattedra Sociologia VI prof. Domenico De Masi. Alcune delle *Storie di Vita* raccolte nel 1975 dagli studenti sono state pubblicate in *Quaderni 1 - Scuola*, 1995
- TOMASSETTI 1975 = G. TOMASSETTI, *La Campagna Romana antica, medioevale e moderna*, nuova edizione aggiornata a cura di L. CHIUMENTI e F. BILANCIA, volume I, Roma 1975