

Condotto dagli autori insieme a Flavia Rossi nell'inverno del 2025, *L'altro viaggio* si configura come un dispositivo critico che intreccia riflessione teorica e fotografia per interrogare il territorio attraversato dall'infrastruttura. Il lavoro mette in discussione la tendenza a estetizzare la cronaca del marginale, sottraendo il progetto alle sue responsabilità politiche e storiche.

L'altro viaggio

L'altro viaggio

6,50 €



Thymos Books

Thymos Books

Henry Corbin possedeva il grande dono di farci esperire pensieri provenienti da un'altra lingua e da un'altra cultura come se fossero pensieri del nostro stesso cuore. Egli parlava da dentro le sue parole; era le sue parole. Questa potenza immaginativa e retorica è la himma, di cui così scrive Corbin nel suo studio su Ibn 'Arabi: "Questa potenza del cuore è espressa in modo specifico dalla parola himma, un termine al cui contenuto si avvicina sempre di più di ogni altra parola greca entymesis, che designa l'atto del meditare, concepire, immaginare, progettare, desiderare ardentemente: cioè avere (una cosa) presente nel thymos, che è forza vitale, anima, cuore, intenzione, pensiero, desiderio".

James Hillman, Il cuore prigioniero

L'altro viaggio. I territori della bretella Fiano Romano-San Cesareo
a cura di Benedetta Di Donato e Luca Porqueddu

Comitato scientifico
Viola Bertini
Alberto Calderoni
Cristina Imbroglini
Maria Livia Olivetti
Francesco Maria Olivieri

Responsabile editoriale
Alberto Calderoni

Comitato di redazione
Luigiemanuele Amabile
Marianna Ascolese
Nino Silva

Il volume è pubblicato sia in formato cartaceo sia in formato digitale open access. L'edizione open access è distribuita secondo i termini della licenza internazionale Creative Commons CC BY 4.0. Salvo diversa indicazione, tutti i testi sono protetti da copyright © dei rispettivi autori. Tutti i diritti riservati.

Nessuna parte di questa pubblicazione può essere riprodotta, memorizzata in sistemi di archiviazione o trasmessa, in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo _ elettronico, meccanico, fotocopia, registrazione o altro _ senza la preventiva autorizzazione scritta del team del progetto di ricerca "SEW Line – Socio-Ecological Way for a holistic mobility infrastructure planning in periurban and rural landscape".

© spaziovirgola, 2026

Prima edizione, febbraio 2026
ISBN 978-88-32072-80-8

9 Thymos Books è un marchio registrato dell'ass. culturale *spaziovirgola*, Napoli, Italia
www.thymosbooks.com

Prima edizione febbraio 2026
Grafica Elettronica, Napoli

Questo volume è pubblicato come esito del progetto di ricerca "SEW Line – Socio-Ecological Way for a holistic mobility infrastructure planning in periurban and rural landscape", finanziato dall'Unione europea – Next Generation EU, D.D. n. 1409 del 14/09/2022 (bando PRIN 2022 PNRR), nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Missione 4 Istruzione e Ricerca – Componente C2 Dalla ricerca all'impresa – Investimento 1.1.

Numero di protocollo del progetto: P2022KSY99.

CUP Master: C53D23008720001.

CUP Università degli Studi di Padova: C53D23008720001.

CUP Università degli Studi di Bergamo: F53D23010770001.

CUP Sapienza Università di Roma: B53D23029400001.

Questo volume riunisce i risultati delle attività di ricerca e di riflessione critica svolte nel corso del progetto e presentate nel corso dell'evento scientifico "La centralità del margine. Il Territorio 'dopo' l'infrastruttura" (Sapienza Università di Roma, 18 febbraio 2025).

Il volume è stato sottoposto a un processo di revisione tra pari. Università degli Studi di Padova (UniPD); Dipartimento Territorio e Sistemi Agroforestali TESAF; Catherine Dezio (Responsabile scientifico di sede e PI); Davide Pettenella (fino a settembre 2024); Mauro Masiero; Dina Cattaneo (fino a settembre 2025); Silvia Marchesini (Dottoranda); Andrea Mestriner (Assegnista dicembre 2024-febbraio 2025); Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile e Ambientale ICEA; Giovanni Giacomello (sostituto PI da giugno 2024 a dicembre 2024); Emiliano Pasquini; Università degli Studi di Bergamo (UniBG); Dipartimento di Ingegneria e Scienze Applicate DISA; Mario Paris (Responsabile scientifico di sede); Fulvio Adobati, Monica Resmini; Edmondo Pietrangeli (Assegnista di ricerca); Dipartimento di Lingue, Letterature e Culture Straniere DLLCS; Alessandra Ghisalberti; Dipartimento di Lettere, Filosofia, Comunicazione DLFC; Renato Ferlinghetti; Sapienza Università di Roma (UniRoma1); Dipartimento di Architettura e Progetto DIAP; Benedetta Di Donato (Responsabile scientifico di sede); Anna Lei (Responsabile scientifico di sede da Novembre 2023 a maggio 2024); Luca Porqueddu (Responsabile scientifico di sede da maggio ad ottobre 2024).

Al progetto SEW Line hanno inoltre collaborato: per UNIBG Davide Vettore (dottorando); per UNIPD Luigi Siviero e Rubina Canesi.



L'altro viaggio. I territori della bretella Fiano Romano- San Cesareo

Indice

Guardare le infrastrutture. La bretella romana della A1 come campo di osservazione Catherine Dezio, Giovanni Giacomello, Anna Lei, Mario Paris	→ 4
In cerca di densità Benedetta Di Donato	→ 14
De-estetizzare la cronaca del periferico Luca Porqueddu	→ 22
Viaggio organizzato (attorno all'infrastruttura) Flavia Rossi	→ 32

Messiness is smarter than newness.
Obligations are more empowering than freedom.

Keller Easterling, *Medium Design*,
Strelka Press, Londra-Mosca 2017

In cerca di densità

Benedetta Di Donato

L'Unità di ricerca di Roma, nell'ambito del progetto SEW Line (Socio-Ecological Way for a holistic mobility infrastructure planning in periurban and rural landscape), si è concentrata fin dall'inizio sull'osservazione di un'infrastruttura in esercizio da poco meno di 40 anni, indagando fenomeni che possono essere considerati laterali rispetto alle attuali vicende di riscrittura di alcune connessioni territoriali a scala nazionale e internazionale, quali la tratta Verona-Vicenza lungo la linea ferroviaria ad Alta Velocità e Alta Capacità Verona-Padova, attualmente in costruzione, e l'Autostrada A35 Brebemi, operativa dal 2014, altri casi studio della ricerca. Dunque laterali, in quanto il passaggio dell'infrastruttura nell'ambito del territorio scelto dall'Unità di Roma, è oggi un fatto consolidato, così come lo sono le traiettorie di trasformazione.

Sin dalle prime fasi di elaborazione del progetto, si è scelto di assumere il caso romano come caso di controllo: un contesto privilegiato entro cui interrogare il territorio per comprendere ciò che è effettivamente avvenuto anche in conseguenza della realizzazione delle grandi infrastrutture viarie nel corso del secondo Novecento. Nonostante le numerose autostrade che oggi attraversano e collegano Roma al suo immediato intorno, l'attenzione si è concentrata sul territorio attraversato dalla bretella Fiano Romano-San Cesareo. Essa costituisce una parte dell'Autostrada del Sole, pur rappresentandone, sotto diversi aspetti, un elemento marginale rispetto alla sua storia e alla storiografia che ne è scaturita. Quando, nel 1956, in pieno boom economico – a soli due anni di distanza dalla commercializzazione della prima Fiat 500 e dall'avvio delle trasmissioni televisive – viene posta la prima pietra dell'Autostrada del Sole, la bretella non era ancora prevista.

L'autostrada avrebbe dovuto congiungersi al Grande Racordo Anulare (GRA), consentendo agli automobilisti di risalire o scendere lungo la penisola «attraversando» Roma. Solo in un secondo momento, all'inizio degli anni Ottanta, si decise di realizzare un tracciato alternativo, con l'obiettivo di decongestionare il GRA e facilitare la connessione tra Nord e Sud, mantenendosi tra la piana romana e i rilievi preappenninici. La Fiano Romano-San Cesareo venne infine inaugurata il 21 luglio 1988¹. Questa cronologia colloca la bretella in una posizione eccentrica rispetto a quella che è stata una vera e propria avventura infrastrutturale, attraverso la quale sono state raccontate – e possono ancora oggi essere raccontate – molte storie, sogni e ambizioni di un Paese impegnato nel proprio processo di modernizzazione. Eppure, la bretella attraversa oggi una serie di condizioni che pongono questioni di stringente attualità sul rapporto tra paesaggio e infrastrutture, così come sul futuro del territorio romano. Essa scavalca infatti sia il Tevere sia l'Aniene, i due corsi d'acqua che strutturano la geografia della città, oltre a una pluralità di insediamenti più o meno recenti, esito dell'evoluzione urbana di Roma. Si tratta di contesti in cui il mercato immobiliare registra un differenziale medio di prezzo degli alloggi pari al 43%² e nei quali emergono nuove forme dell'abitare. Attraversa inoltre ambiti che hanno progressivamente perso la loro funzione produttiva, segnati da profondi mutamenti del primario³. In una parola, paesaggi in cui stanno emergendo molteplici figure e funzioni, delineando scenari complessi e in trasformazione. Poiché la bretella è parte dell'Autostrada del Sole, ne sono state inizialmente ricercate le tracce in due importanti mostre organizzate con l'intento di celebrare la

storia delle strade d'Italia. Negli anni recenti si sono infatti moltiplicate le occasioni di osservazione e rilettura delle vicende legate ai processi di infrastrutturazione del Paese. Nel dicembre 2024, presso la Galleria Nazionale d'Arte Moderna e Contemporanea di Roma, si è tenuta la mostra *L'alba dell'Autostrada del Sole*, organizzata dal Ministero della Cultura in collaborazione con l'Archivio Storico Luce. Attraverso filmati e fotografie d'archivio – tra cui materiali di Carlo Lizzani, Vittorio De Sica e Carlo Verdone – e attraverso gli scatti inediti di Luca Campigotto, Silvia Camporesi e Barbara Cannizzaro, la mostra ha raccontato la genesi e l'immaginario legato alla grande infrastruttura, intrecciando la storia dell'Autostrada del Sole con quella del Paese⁴. Negli stessi mesi, il Museo delle Arti del XXI secolo (MAXXI) ha ospitato la mostra *Italia in movimento. Autostrade e futuro*, curata da Pippo Ciorra con Angela Parente. Realizzata in occasione del centenario della costruzione della prima autostrada d'Italia, in collaborazione con Autostrade per l'Italia, l'esposizione presentava progetti storici e cantieri in corso, ricostruendo il filo cronologico degli eventi attraverso fotografie d'epoca, immagini d'autore e una committenza fotografica affidata a Iwan Baan⁵. In nessuna delle due mostre compaiono tuttavia fotografie o documenti relativi al tratto Fiano Romano-San Cesareo, a conferma del carattere marginale della bretella rispetto alla narrazione canonica dell'Autostrada del Sole. La bretella attraversa quattro condizioni territoriali distinte. La prima si colloca immediatamente dopo lo svincolo nord, dove il territorio è dominato dalla Valle del Tevere: un paesaggio ampio e aperto, segnato dalla presenza del fiume, dei suoi terrazzi alluvionali, da campi cerealicoli, seminativi estensivi e aree di logistica,

con una forte percezione di orizzontalità. Il secondo tratto, muovendo verso sud-est, si trasforma gradualmente nella Campagna Romana interna, dove i fossi si alternano a rilievi dolci, campi coltivati e macchie residuali: un paesaggio le cui trame risultano meno percepibili dall'automobile, per la loro scala più minuta. Il terzo tratto riguarda la cintura orientale di Roma, dove la pressione urbana e infrastrutturale si fa più consistente e il paesaggio assume i caratteri tipici del periurbano. L'ultimo tratto, avvicinandosi a San Cesareo, costeggia i rilievi dei Monti Prenestini, con una maggiore articolazione morfologica e un'alternanza, tra colture arboree e una crescita urbana disarticolata. Osservando il territorio in una prospettiva diacronica, emerge come le direttrici delle trasformazioni abbiano continuato a privilegiare le strade consolari radiali che collegano Roma al resto del Paese – Salaria, Tiburtina, Prenestina, Casilina e Tuscolana. L'autostrada, di per sé, non ha introdotto cambiamenti significativi negli assetti insediativi⁶. A esercitare un vero e proprio effetto magnetico sono state piuttosto le uscite e i caselli, che lungo la bretella si collocano a Fiano Romano, Guidonia Montecelio, Roma Est e San Cesareo. Le uscite di Guidonia e Roma Est hanno favorito il collegamento con i territori tiburtini, in particolare con Tivoli, sostenendo direttrici di sviluppo che, per ragioni storiche – come la presenza delle cave e di luoghi di rilevanza quali Villa Adriana e Villa d'Este – non possono considerare l'autostrada come principale driver di trasformazione. A Fiano Romano, invece, il casello è stato collocato a sud dell'insediamento storico. L'accessibilità garantita dall'autostrada ha prodotto due differenti traiettorie trasformative: da un lato l'espansione residenziale verso il casello,

dall'altro una profonda riscrittura produttiva, ancora in corso, che ha portato il territorio a passare rapidamente da un'economia agricola a una di tipo industriale. Tra tutti i casi analizzati, quello di San Cesareo è quello che ha maggiormente attirato l'attenzione del gruppo di lavoro romano. Il dato più significativo è rappresentato dal fatto che la porzione di abitato più densa si colloca a ridosso dell'infrastruttura. Inoltre, il comune di San Cesareo, storicamente frazione di Zagarolo, è stato istituito solo nel 1990⁷, dunque successivamente alla realizzazione del tratto autostradale. Attratti da questa densità, è stato proprio a San Cesareo che si è cercato uno spazio operabile: dove il progetto possa costituire uno strumento utile di scrittura e riscrittura di usi e pratiche. In questo senso, tra il 2024 e il 2025, due gruppi di lavoro guidati rispettivamente da Giovanni Caudo e Arturo Lanzani hanno dato alle stampe due volumi che, pur con approcci differenti, contribuiscono a illuminare le condizioni insediative e umane di territori come quelli definiti anche dalla presenza della bretella. *Roma grande formato*⁸ utilizza la capitale come pretesto per discutere una regione urbana più ampia e, più in generale, per riflettere sul Centro Italia, inteso come «una categoria geopolitica trascurata nel dibattito pubblico nazionale se confrontato con l'attenzione dedicata ad altri contesti geografici, il Nord-Est o il Nord-Ovest e ancora il Sud. Anche l'individuazione di quali regioni compongano il Centro Italia presenta qualche incertezza, il Molise e L'Abruzzo a seconda del contesto sono incluse o escluse»⁹. Attraverso la selezione di una serie di ambiti, il racconto si costruisce come una somma di tasselli territoriali osservati per comprenderne le dinamiche di esistenza:

demografia, caratteri produttivi, accessibilità, dotazione di servizi e rapporto tra superficie totale e urbanizzata diventano strumenti per comprendere territori disomogenei. *Italia di mezzo. Prospettive per la provincia in transizione*¹⁰ lavora invece su una perimetrazione in negativo, che prende avvio da ciò che questi territori non sono, per coglierne caratteri e specificità. L'Italia di mezzo rappresenta circa la metà del Paese, sia in termini di superficie sia di popolazione: territori che non trovano spazio né nella narrazione dei borghi né in quella delle città. Di questa Italia vengono messi in luce i problemi ordinari, dove la logica del costruttore risulta profondamente distante da quella dell'osservatore. In tali contesti si rende necessaria l'accettazione di una dimensione di incertezza, indispensabile per avvicinare il cuore delle questioni.

San Cesareo è un territorio che deve ancora diventare paesaggio: un ambito che non si è ancora fatto luogo. Al progetto è chiesto di confrontarsi principalmente con una serie di funzioni: la rete delle scuole, collocate una accanto all'altra senza un disegno di spazio pubblico; le aree a parcheggio antistanti la grande distribuzione organizzata, intensamente frequentati dall'intera comunità locale ma non abitati; la forra che corre lungo l'autostrada, dove la vegetazione, così fitta da apparire inaccessibile, lascia tuttavia intravedere forme di attraversamento informale, esploratori pionieri che, insieme ai loro animali domestici, si inoltrano nella selva. Ancora una zona produttiva in costante espansione, immersa in lacerti di paesaggio produttivo, dove un recinto segue l'altro senza lasciare spazio ad alcuna possibilità di sosta.

Smarriti in territori in cui le consuete categorie interpretative non risultano più efficaci, si è chiesto alla fotografia di

accompagnare l'osservazione al di fuori dei luoghi densi che tradizionalmente costituiscono la condizione privilegiata del progetto, dove l'attribuzione di senso passa attraverso la forma. Si tratta di ambiti apparentemente banali, dove hanno luogo pratiche ordinarie, che la fotografia – soprattutto in Italia – ha saputo trasformare in racconto¹¹. In altre parole, frammenti in cui la densità, che guida lo sguardo di chi osserva, è solo una proiezione sulla mappa e dove forse non rappresenta nemmeno più il centro del problema.

Le fotografie di Flavia Rossi, di cui qui si presenta una selezione, restituiscono l'assenza di una vera dimensione urbana: al di là delle pratiche umane, emerge un generico sfondo in cui l'infrastruttura è parte integrante ma mai spettacolare. Sono immagini di un territorio meno caotico di quanto appaia, soprattutto nella quotidianità di chi lo abita e che attende da tempo un progetto capace di interpretare alcune delle forme dell'abitare contemporaneo.

1 In merito alle vicende che hanno riguardato la realizzazione dell'Autostrada del Sole si veda Enrico Menduni, *L'Autostrada del Sole*, Il Mulino, Bologna 1999.

2 Si veda Giovanni Caudò, "Roma da una nuova prospettiva", in *Roma grande formato, a cura di G. Caudò, M. Baioni, Quodlibet*, Macerata 2024, pp. 8-11.

3 Si veda Benedetta Di Donato, Aurora Cavallo, "Senza passare per la città: processi territoriali a Roma metropolitana", in *Roma in transizione. Governo, strategie, metabolismi e quadri di vita di una metropoli*, a cura di A. Coppola, G. Punziano, Planum Publisher 2018, pp. 38-51.

4 Si veda Lucia Borgonzoni, Chiara Sbariglia (a cura di), *L'alba dell'Autostrada del Sole*, Electa, Milano 2024.

5 Si veda Pippo Ciorra, Laura Parente (a cura di), *Italia in Movimento. Autostrade e futuro*, Marsilio Arte, Venezia 2025.

6 Il lavoro di analisi alla scala territoriale è stato condotto, nell'ambito della ricerca,

dalle studentesse Amani Bouchajrae e Martina Consolini come parte del loro lavoro di tesi in Architettura del Paesaggio presso la Facoltà di Architettura de La Sapienza di Roma. Ha seguito come relatrice entrambe le tesi, discusse rispettivamente nel luglio 2024 e marzo 2025, Anna Lei.

7 In particolare, con la Legge Regionale del 23 marzo 1990, n° 32.

8 Giovanni Caudò, Mauro Baioni (a cura di), *Roma grande formato*, op. cit.

9 Giovanni Caudò, "Roma da una nuova prospettiva", in *lvi.*, p. 9

10 Arturo Lanzani (a cura di), *Italia di mezzo. Prospettive per la provincia in transizione*, Donzelli, Roma 2024.

11 Antonello Frongia, "Fotografia, urbanistica e (re-)invenzione del paesaggio "ordinario" nell'Italia del secondo dopoguerra", in *Delli Aspetti de Paesi. Vecchi e nuovi Media per l'immagine del Paesaggio*, a cura di A. Berrino, A. Buccaro, Circe, Napoli 2016, pp. 533-543.