

Abitare il territorio. Infrastrutture e «diritto alla città» nella città di Fiumicino

*Alice Giacomelli**

1. *Inquadramento territoriale della città di Fiumicino*

Nell'era della globalizzazione e dell'interconnessione, le infrastrutture hanno un ruolo decisivo nel determinare lo sviluppo socio-economico e spaziale di un'area. La rete infrastrutturale di un territorio, infatti, ridisegna l'identità dello spazio che la ospita attraverso una relazione sinergica e complessa con il luogo e i suoi abitanti, le attività economiche e l'ambiente¹.

L'obiettivo della mia ricerca è indagare come i cittadini, nel contesto specifico di Fiumicino, si relazionano alle infrastrutture e alle conseguenze economiche e territoriali che da esse derivano attraverso un'analisi dei comitati urbani che operano nella città.

Fiumicino rappresenta la città infrastrutturale per eccellenza, con una popolazione di circa 80.000 abitanti e una superficie di 222 km², è situata nel cuore della regione Lazio, a 30 km dal centro di Roma. Essa ospita l'Aeroporto Internazionale Leonardo da Vinci e il Porto di Fiumicino, poli logistici importanti a livello globale che, dialogando tra loro, creano una rete infrastrutturale intermodale che coinvolge diversi nodi commerciali del territorio come l'Interporto di Fiumicino, Cargo City Fiumicino, il Porto della Concoridia e diverse vie di trasporto su asfalto come l'autostrada A91 e su ferro².

2. *Le infrastrutture come motore dell'«abitare il territorio»*

Il territorio di Fiumicino è uno spazio complesso, interconnesso e vissuto, nel quale la rete infrastrutturale indirizza la crescita e modifica la spazialità urbana. In un contesto come questo, quindi, l'importanza dell'«abitare il territorio»³ in modo sostenibile e inclusivo diventa una priorità per governi, istituzioni e comunità locali. Creare relazioni costruttive tra soggetti diversi, infatti, permette di approcciarsi al territorio in una maniera innovativa e par-

* Bologna, Università di, Italia.

¹ ZUCCHETTI R., BACCELLI O., (a cura di), *Aeroporti e territorio: conflitti e opportunità di sviluppo*, Milano, Egea 2001, p.1.

² <https://www.comune.fiumicino.rm.it/> (ultimo accesso 15/11/2024).

³ FIORENTINI G., *Le imprese «abitano» il territorio*, in *Abitare il cambiamento*, Egea, 2023, p.6.

tecipata, ottenendo così risposte concrete, che portano benefici ai luoghi e a coloro che li abitano⁴.

«Abitare il territorio» è una espressione comune che, però, in questo elaborato, ho deciso di utilizzare secondo il ragionamento formulato dall'economista Fiorentini che si sofferma sulle numerose implicazioni che questa frase può avere: può essere interpretata dal punto di vista urbanistico, sociologico, antropologico, demografico, etologico o in termini economici. Un concetto, dunque, estremamente vasto che sottintende la complessità dell'argomento e la difficoltà nel comprendere pienamente il territorio e coloro che lo vivono.

La città, infatti, è uno spazio complesso e stratificato nel quale la storia e la cultura materiale dei popoli che l'hanno abitata, si intrecciano con le identità, i valori, le istituzioni e le pratiche dei cittadini che, oggi, abitano lo spazio creando luoghi di incontro e mescolanza che devono essere studiati in un'ottica olistica per essere capiti.

La chiave di lettura utilizzata da Fiorentini si realizza, quindi, attraverso una visione inclusiva, che parte dall'importanza riservata all'economia per passare al ruolo delle imprese come nodi territoriali di raccordo tra partecipazione dei cittadini e sviluppo. Secondo questa prospettiva, le infrastrutture sono considerate aziende economiche vere e proprie, soggetti economici, ma anche sociali, allo stesso tempo pubblici e istituzionali determinanti per leggere e abitare il territorio. Ma la rete infrastrutturale non è solo una struttura fisica, è anche un agente spaziale attivo che ridisegna i rapporti tra la comunità e tra cittadini e territorio.

Secondo i geografi Amin e Thrift, «la città è un groviglio infrastrutturale»⁵ nella quale le infrastrutture hanno la capacità di riunire tutti i tipi di attori umani e non umani per generare nuove forme vitali⁶. La città, quindi, ha una soggettività che risiede nel sistema infrastrutturale che i cittadini plasmano, ma dalla quale sono essi stessi influenzati⁷. La comunità, nel contesto specifico di Fiumicino, vive direttamente ed è condizionata dalle infrastrutture del territorio, ma allo stesso tempo risponde alla sfida, agendo sulle infrastrutture e, di conseguenza, sulla città. Un esempio dell'attivismo fiumicinoese si ha con l'istituzione dei comitati urbani.

3. *Il diritto (concreto e astratto) a vivere la città*

Il comitato urbano più influente sul territorio è il Comitato di Quartiere - Parco Leonardo, che funge da ente amministrativo del quartiere omonimo.

⁴ CICCOTTI A., *Istituzioni e territorio: collaborazione, conoscenza e fiducia. La chiave per agire da "orchestra" in CSVnet al servizio del volontariato*, 2023 <https://csvnet.it/component/content/article/144-notizie/4635-istituzioni-e-territorio?Itemid=893> (ultimo accesso 15/11/2024).

⁵ AMIN A., THRIFT N., *Seeing Like a City*, Cambridge: Polity Press, 2017; tr. it. *Vedere come una città*, Mimesis, Milano, 2020, p.43.

⁶ *Ibidem* p.11.

⁷ *Ibidem* p.81.

Esso è impegnato nella promozione del territorio in un'ottica di riqualificazione degli spazi pubblici e di un ritorno concreto e ragionato al progetto originario e innovativo proposto per la sua creazione⁸. Parco Leonardo nasce in un contesto contraddittorio, in quanto potrebbe sfruttare i vantaggi dati dalla vicinanza allo scalo aeroportuale, ma presenta problematiche dovute alla speculazione immobiliare, alla raccolta rifiuti e al degrado urbano, causati da una cattiva gestione delle infrastrutture e dall'abbandono da parte dell'amministrazione centrale. Il ruolo del comitato di quartiere è determinante, in quanto funge da figura concreta di raccordo tra l'istituzione comunale e i residenti⁹.

La normativa italiana prevede la creazione di comitati proprio per fronteggiare le mancanze degli enti comunali che, molto spesso, si trovano ad amministrare un territorio vasto e fortemente eterogeneo, che non vivono in prima persona, con risorse economiche e di personale limitate. Il comitato è una forma associativa composta da almeno cinque persone, che nasce con la finalità di promuovere la partecipazione alla vita cittadina della città, con l'obiettivo di favorire il confronto con gli organi amministrativi del comune e con lo scopo di tutelare e valorizzare il territorio attraverso la promozione della cultura del luogo. La struttura associativa si può istituire su base territoriale, cioè tra soggetti che sono collocati sulla stessa porzione di territorio come nel caso dei comitati di quartiere; o sulla base di tematiche specifiche come potrebbe essere l'interesse verso un certo tipo di argomento o l'appartenenza a un certo tipo di categoria come nel caso dei comitati di interesse. Il comitato deve seguire alcune regole interne, come assicurare sempre la democraticità dell'ente, l'osservanza dei valori condivisi della struttura associativa, l'affiliazione all'associazione e il rispetto delle direttive proposte dal comitato stesso¹⁰.

Nell'ordinamento giuridico italiano viene definito «comitato» l'ente che persegue uno scopo altruistico, generalmente di pubblica utilità tramite la raccolta pubblica di fondi; la sua fondazione si basa unicamente su un accordo tra le parti; e, generalmente, non ha personalità giuridica. Questa struttura associativa è regolamentata dall'art. 18 della Costituzione nel quale si tratta di libertà di associazione¹¹ e nel Codice civile con l'art. 39 che ne contiene la definizione; con gli artt. 40 e 41 che designano le responsabilità degli organizzatori e la rappresentanza di giudizio; e con l'art. 42 che ne stabilisce la destinazione dei fondi¹².

La normativa fornisce un diritto concreto, codificato, a vivere la città, ma esiste anche un altro tipo di diritto esercitato all'interno del comitato che si può

⁸ ROSATI A., *Parco Leonardo tra passato e futuro* in *Quotidiano La Provincia*, Civitavecchia, 13 aprile 2019 <https://www.civonline.it/amministrazione/parco-leonardo-tra-passato-e-futuro-sgr-qiqjs> (ultimo accesso 15/11/2024).

⁹ <http://www.cqpl.it/> (ultimo accesso 15/11/2024).

¹⁰ FERRARI M., *I comitati: la guida completa* in *Altalex*, 10 maggio 2021 <https://www.altalex.com/guide/comitati#par1> (ultimo accesso 15/11/2024).

¹¹ Costituzione della Repubblica Italiana (1948), Articolo 18.

¹² Codice civile Italiano (2022), Articoli 39-42.

definire astratto in quanto non scritto; è il diritto alla partecipazione, quello che il geografo urbanista, sociologo e filosofo francese Henri Lefebvre definisce il «diritto alla città»¹³ che ogni cittadino possiede. Tale teoria si basa su una concezione di città intesa come un prodotto sociale in cui le attività umane, le relazioni sociali, la cultura, le dinamiche economiche e politiche plasmano lo spazio¹⁴. Quindi, i cittadini, essendo parte costitutiva e identitaria della città, sono i principali destinatari e promotori del «diritto alla città», che si configura come un'esigenza intrinseca alla popolazione. Un diritto che nasce come risposta a una crisi della rappresentanza e della partecipazione politica alla vita comunitaria e che sfocia in due applicazioni. Da un lato c'è il diritto all'opera cioè alla partecipazione alla vita pubblica che avviene attraverso una adesione democratica alle decisioni collettive da parte di tutti coloro che sono interessati a tali scelte. Dall'altro canto c'è il diritto alla fruizione, cioè la legittimità dei cittadini di accedere fisicamente agli spazi della città, ma, anche, la facoltà di produrre nuovi luoghi.

In relazione alla produzione di nuovi spazi, il semiologo e filosofo francese De Certeau sostiene che gli individui interagiscono con la città in modi complessi e creativi, producendo significato attraverso le loro pratiche quotidiane. Le persone sono, dunque, dei pedoni che percorrono lo spazio urbano, utilizzando tattiche e strategie per navigare e dare senso alla città¹⁵. Queste pratiche quotidiane diventano, quindi, atti di «scrittura» attraverso i quali gli individui «leggono» e «scrivono» la città creando nuovi luoghi e appropriandosi di spazi esistenti.

La messa in pratica del «diritto alla città» e della «scrittura» dello spazio attraverso la riappropriazione dei luoghi si realizzano nel quartiere Parco Leonardo attraverso la pratica dei cittadini, riuniti in comitato, che si appropriano e fruiscono degli spazi del quartiere con l'intento di riqualificare lo spazio urbano promuovendo l'integrazione e la partecipazione ai processi decisionali.

4. I comitati urbani a Fiumicino

Fiumicino risente di un forte attivismo urbano che si manifesta sotto forma di comitati cittadini, in particolare di comitati di quartiere, legati al territorio di provenienza e di comitati di interesse, accomunati da un interesse e da un obiettivo comune.

Come il Comitato di Parco Leonardo, anche il Comitato di Quartiere Isola Sacra si impegna a mantenere un dialogo sempre attivo e proficuo con il

¹³ LEFEBVRE H., *Le droit à la ville*, Parigi, Anthropos, 1968; tr. it., *Il diritto alla città*, Verona, Ombre Corte, 2014, p.113.

¹⁴ LEFEBVRE H., *La production de l'espace*, Parigi, Anthropos 1974; tr. it., *La produzione dello spazio*, Milano, Pgreco, 2018.

¹⁵ DE CERTEAU M., *L'invention du quotidien. I Art de faire*, Gallimard, 1990; tr. it. *L'invenzione del quotidiano*, Edizioni Lavoro, 2010.

comune. Un incontro significativo con gli assessori è avvenuto il 28 settembre 2023 e ha riguardato la viabilità, che deve essere intensificata e pianificata in seguito agli imminenti progetti comunali di costruzione di nuove infrastrutture. L'incontro è stato, inoltre, un'occasione per sollevare una vecchia problematica del quartiere: la mancanza di una piazza come luogo simbolo della comunità, aggregativo e ricreativo. Il bisogno dei cittadini di avere un luogo di socialità spinge gli stessi ad agire, attraverso il dialogo con le istituzioni, per "scrivere" uno spazio adatto alle loro esigenze e alle loro pratiche quotidiane.

L'ultima struttura associativa nata sul territorio è il Comitato Fiumicino Sud. La sua creazione risale a maggio 2023 ed è stato costituito con intenti ben precisi: «diventare un interlocutore nei confronti dell'Amministrazione e dei Cittadini» dichiara il presidente del consiglio direttivo, Marco Briccoli¹⁶. I temi che vengono affrontati dal comitato riguardano principalmente la mobilità, la linea costiera e le infrastrutture. Come il Comitato Isola Sacra, anch'esso pone l'accento sull'importanza di una nuova viabilità più articolata ed efficiente in vista degli ampliamenti infrastrutturali che interesseranno la zona. Viene analizzata la questione riguardante il deterioramento della linea costiera laziale con progetti di riqualificazione ambientale e marittima che mirano a rivitalizzare l'area e a valorizzarla; collegato a ciò il tema complesso delle infrastrutture portuali che da un punto di vista paesaggistico rappresentano una manifestazione visiva di degrado ambientale, e da un punto di vista funzionale, sottolineano la mancanza di una infrastruttura forte che sappia indirizzare il traffico merci e l'affluenza turistica. L'obiettivo, infatti è un progetto che coinvolga i porti fiumicinesi in modo che «vengano pensati, progettati, realizzati e gestiti in modo moderno e funzionale, dotandoli di adeguate infrastrutture ed impegnandosi a ridurre al minimo l'impatto ambientale» come riportato dagli esponenti del consiglio direttivo¹⁷.

Se lo sviluppo portuale è uno dei temi sostenuti dal Comitato Fiumicino Sud, non tutta la comunità è d'accordo su questo punto. Le infrastrutture rappresentano, ancora una volta, un argomento fortemente divisivo tra la popolazione¹⁸. Al centro dei comitati di Fiumicino che si riuniscono in nome di un interesse comune, spesso c'è lo stesso interesse: le infrastrutture. A testimonianza di ciò è il Comitato Tavoli del Porto che ha raccolto 2000 firme consegnate al vicesindaco di Fiumicino a gennaio 2023 per dire no al nuovo Porto Turistico. Il comitato chiede trasparenza riguardo il vecchio e il nuovo progetto del Porto della Concordia e un tavolo di confronto che permetta ai cittadini di partecipare al processo decisionale. La richiesta

¹⁶ FASANO M., *Nasce il comitato di quartiere Fiumicino Sud "la parola ai cittadini"* in *Fiumicino-Online*, 4 maggio 2023 <https://www.fiumicino-online.it/articoli/politica/nasce-il-comitato-di-quartiere-fiumicino-sud-la-parola-ai-cittadini> (ultimo accesso 15/11/2024).

¹⁷ *Ivi*.

¹⁸ CAMPANINI L., DE NOVELLIS F., SIGNORINI S., *Infrastrutture e sviluppo socio-economico del territorio* in *Finanza Locale Monitor*, Intesa Sanpaolo, marzo 2011.

coinvolge anche un'azione di bonifica della zona del nuovo Porto Turistico che verte in una situazione di degrado strutturale e paesaggistico¹⁹.

Un altro comitato di interesse che prende posizione riguardo le infrastrutture è il Comitato Fuoripista. Questa volta al centro della battaglia politica c'è l'Aeroporto Leonardo da Vinci. L'operato del comitato inizia nel 2008 con l'obiettivo di salvaguardare la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano minacciata dall'espansione dello scalo aeroportuale. Ad aprile 2023, l'ultimo intervento pubblico in comune, nel quale si denuncia cosa accadrebbe se si facesse la quarta pista dell'aeroporto «Distrutte decine e decine di abitazioni [] il rumore per chi resta sarebbe terribile, il sito archeologico del Fianello scomparirebbe, la zona di maggiore pregio, nel cuore della Riserva, verrebbe asfaltata»²⁰, questo viene dichiarato nella nota stampa del Comitato Fuoripista.

Sono tanti i temi ricorrenti di discussione cittadina, dalla distruzione dell'ambiente, dello spazio pubblico e privato al danneggiamento del patrimonio culturale e del territorio; e altrettante sono le risposte che i cittadini, riuniti in comitati, danno. Questa agentività cittadina è l'espressione del «diritto alla città», che ogni individuo possiede, e della forza di «scrittura» dello spazio che ognuno ha. Ogni singolo cittadino ha, infatti, una sua esperienza urbana, una relazione con il territorio e gli altri individui unica che influenza il modo di «leggere», «scrivere» e vivere la città.

5. Geografia dei desideri e geografia delle infrastrutture

Utilizzando una ormai collaudata analogia, formulata dalla Scuola ecologica di Chicago, secondo la quale la città è un organismo vivente²¹, si può paragonare la funzione dei comitati urbani alle terminazioni nervose che segnalano le condizioni dell'organismo per attivare risposte appropriate alle necessità. E nel caso di Fiumicino ciò è particolarmente evidente, grazie all'attivazione dei cittadini a rivendicare il proprio «diritto alla città» in quanto la spinta a riappropriarsi degli spazi comuni e a partecipare democraticamente alle decisioni collettive è molto presente e viene dalla cittadinanza stessa che rivendica un ruolo pubblico e chiede d'essere ascoltata.

La popolazione di Fiumicino è, quindi, molto attiva dal punto di vista sociale e politico per salvaguardare il suo territorio, il suo ambiente e la sua comunità dal potere attrattivo e distruttivo delle infrastrutture che rappre-

¹⁹ GRILLI F., *No al porto crocieristico: i comitati consegnano 2000 firme al comune* in *Roma Today*, 2 gennaio 2023 <https://www.romatoday.it/politica/petizione-contro-cementificazione-litorale-porto.html> (ultimo accesso 15/11/2024).

²⁰ FASANO M., *Aeroporto, Comitato Fuoripista: "ADR torna alla carica per la quarta pista"* in *Fiumicino-Online*, 18 aprile 2023 <https://www.fiumicino-online.it/articoli/cronaca-2/aeroporto-comitato-fuoripista-adr-torna-alla-carica-per-la-quarta-pista> (ultimo accesso 15/11/2024).

²¹ BONVECCHIO P., *Un quartiere, una strada e un'idea assieme. Studio sui Comitati di cittadini*, Milano, Franco Angeli, 1999, p.7.

sentano dei nodi prestabiliti (dall'autorità centrale) attorno ai quali è necessario creare dibattiti per permettere una partecipazione popolare.

I cittadini “scrivono” e “leggono” la città, ne danno un'interpretazione grazie alle loro pratiche quotidiane, e si appropriano degli spazi in base alle loro necessità e aspirazioni, dialogando con il contesto istituzionale e storico. I comitati urbani di Fiumicino creano, quindi, una geografia dei desideri e degli interessi comuni dei cittadini²² che si intreccia con la geografia delle infrastrutture, creando due spazi diversi con interessi, talvolta, in contrasto che, però, si sovrappongono, disegnando uno spazio urbano complesso, divisivo ma anche ricco di stimoli e di opportunità. I comitati urbani e le infrastrutture a Fiumicino hanno, quindi, un potere di urbanizzazione in uno spazio urbano che, come viene definito da Lefebvre, senza i suoi attori umani e non umani, è un contenitore vuoto²³; uno spazio neutro che diventa un'arena in cui si scontrano potere, ideologie e visioni²⁴. Il potere di urbanizzazione dei cittadini, in un contesto fortemente vincolato da scelte istituzionali (come è la presenza di infrastrutture), deve, quindi, essere messo in primo piano in quanto determina la costruzione di una città inclusiva, resiliente e vivibile, dove le decisioni, prese con il consenso della comunità, sono occasione di crescita e di “scrittura personale” della città. Allo stesso tempo le infrastrutture non devono essere considerate unicamente come elementi istituzionali di disturbo per la comunità, ma come attori non umani che possono essere “riscritti” e interpretati in maniera nuova in sintonia con l'identità e le pratiche urbane quotidiane dei cittadini.



²² *Ibidem* p.107.

²³ LEFEBVRE H., *Espace et politique. Le droit à la ville II*, Parigi, Anthropos, 1972; tr. it., *Spazio e politica. Diritto alla città II*, Ombre Corte, Verona 2018.

²⁴ HARVEY D., *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*, Verso Book, 2013; tr. it. *Città ribelli. I movimenti urbani dalla Comune di Parigi a Occupy Wall Street*, Il saggiatore, 2013.