

# Stabilimento militare materiali elettronici e di precisione via Guido Reni



# Piano delle alienazioni e valorizzazioni degli immobili militari della Città di Roma

## Ambito di valorizzazione E1 STABILIMENTO MILITARE MATERIALI ELETTRONICI E DI PRECISIONE Via Guido Reni

### Documentazione storica



Assessorato all'Urbanistica  
Assessore: on. Marco Corsini

Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica  
Direttore: ing. Errico Stravato

Direzione Programmazione e Pianificazione del Territorio  
Direttore: ing. Paolo Capozzi

Responsabile del procedimento  
arch. Maurizio Geusa

U.O. Pianificazione e Riqualificazione delle Aree di Interesse Pubblico  
Dirigente: arch. Maurizio Geusa  
Progettisti: arch. Gianna Manzi, arch. Giancarlo Pantalei  
Collaboratore: arch. Lorenza Bolelli  
Ricerche storiche: dott.ssa Elisabetta Berti  
Grafica: ITSGIT Claudio Fiorelli  
Collaborazione amministrativa: I.A. Elisa Ferretti, I.A. Michela Scomazon Galdi



Direttore Generale  
prof. Roberto Diacetti

Divisione Risorse Territorio  
Direttore di Divisione: arch. Daniela Santarelli

U.O. Urbanistica e Trasformazione Urbana  
Direzione Tecnica: arch. Daniela Santarelli  
Responsabile di commessa: arch. Angelo Todaro  
arch. Laura Alpi (Coordinamento operativo),  
arch. Francesca Bianco, arch. Alessandra De Gregorio,  
arch. Alessio Sacquegna (Urbanistica),  
arch. Michela Bianchi, arch. Michele Valente (Ambiente e paesaggio),  
dott. Fabrizio D'Ottavio (Archeologia),  
arch. Gianfrancesco Greco, Wilson Moreira Ormaza (Beni di qualità e vincoli),  
Specialisti  
dott. Daniele D'Ottavio (Geologia),  
Valerio Romito (Grafica)

U.O. Mobilità Ambiente  
Direzione Tecnica: arch. Massimo Mengoni  
arch. Simone Gavino (Responsabile)  
arch. Ivo Di Marcello, arch. Mara Picanza, arch. Rosalia Pisano (Mobilità)

### Indice

Principali fasi di trasformazione

Allegato A

Documentazione grafica

Allegato B

Sintesi delle permanenze e trasformazioni – Confronto fra le tavole storiche e lo stato attuale

## Principali fasi di trasformazione

L'area oggetto dell'intervento, interna all'ansa del Tevere e prospiciente la via Flaminia, faceva parte degli antichi *Prata Flaminia* e, sin da epoca arcaica, fu occupata da insediamenti rustici, costituiti da aree coltivate o utilizzate da pastorizia o altre attività produttive, da *horti* e da dimore patrizie.

Per secoli, a causa della sua vicinanza col fiume e in quanto esterna alla cinta delle Mura Aureliane, quest'area non fu coinvolta in piani urbanistici o di espansione e continuò ad essere scelta per lo più come luogo per stanziamenti agricoli di vigne, orti e ville suburbane, spesso colpite dalle inondazioni del Tevere a causa della configurazione stessa dell'ansa del fiume.

Solo all'inizio del XIX secolo, durante la breve parentesi napoleonica della città, con l'Amministrazione *De Tournon* il riassetto dell'area fu inserito tra i punti programmatici della *Commissione per gli abbellimenti di Roma*, al fine di adeguare la città al nuovo ruolo di seconda capitale imperiale. Appartengono a questo periodo due progetti di Giuseppe Valadier, "Nuovo Campo Marzio" (del 1805) e "Villa di Napoleone" (del 1809), con i quali veniva proposta la trasformazione della zona compresa tra la Flaminia e il Tevere, da Ponte Milvio a Porta del Popolo, in un grande parco urbano. Si trattava di due progetti non finalizzati all'ampliamento dell'abitato oltre le mura ma alla valorizzazione dell'asse Nord di accesso alla città, attraverso la creazione di un lungo viale alberato, parallelo alla Flaminia, destinato al passeggio con cavalli e carrozze; lungo il percorso piazze e viali avrebbero poi articolato i campi tra la Flaminia e il fiume. [TAV. A01]

Con la mancata approvazione dei due progetti da parte di Napoleone e con il ritorno di papa Pio VII (1815) tramontò l'idea di fare dell'area della Flaminia il giardino di Roma, ed essa continuò a mantenere, almeno fino all'Unità d'Italia, il ruolo di area extraurbana, occupata da terreni, utilizzati esclusivamente per uso agricolo.

Negli anni Ottanta del XIX secolo, Roma, ormai Capitale d'Italia, mutò completamente la sua fisionomia rispetto alla città di dieci anni prima e il cambiamento si riflesse anche nel secondo Piano Regolatore della città, studiato da Alessandro Viviani e approvato nel 1883. [TAV. A02] Nel Piano Particolareggiato definito "Piano Regolatore e di ampliamento a Nord della città di Roma" si prese per la prima volta in considerazione l'area esterna alle mura fino a Ponte Milvio, prevedendo per l'area a destra della via Flaminia, a ridosso di Villa Glori, la creazione di un parco denominato "Grande Passeggio Pubblico", mentre non fu pianificata urbanisticamente la parte interna all'ansa del Tevere la quale, fatta eccezione la realizzazione sia dei famosi muraglioni per l'imbrigliamento del fiume sia dei relativi Lungotevere<sup>1</sup>, continuò a mantenere per lo più il ruolo extraurbano e agricolo, così come si evince dalla cartografia dell'epoca che segnala la presenza di alcune ville: Villa Massani, prospiciente la via Flaminia, Villa Frediani e Villa Casali, più prossime al Tevere [TAV. A03].

Un primo mutamento dell'uso dell'area era comunque già avvenuto nell'anno 1877, quando un industriale di origine ungherese, Ernesto Emanuele Oblieght, proprietario di terreni lungo la via Flaminia, imprenditore nel campo delle costruzioni ferro-tramviarie e fondatore della società Impresa Tramways, ottenne dal Comune di Roma la concessione per la costruzione di una linea tramviaria a cavalli sulla via Flaminia, da Piazza del Popolo a Ponte Milvio; il deposito delle vetture e le scuderie per cavalli ad uso della linea venne collocato sulla sinistra della via Flaminia, a circa 2km da piazza del Popolo, proprio sull'area di Villa Massani (oggi Villa Flaminia), di proprietà dello stesso Oblieght.

Negli anni successivi, in seguito allo sviluppo della rete tranviaria a cavalli, la Impresa Tramways fu riscattata dalla Società Romana Omnibus (SRO), che a sua volta divenne Società Romana Tramways Omnibus (SRTTO). La SRTTO

assorbì, insieme alla linea tramviaria, anche le rimesse con scuderie sulla via Flaminia. La stessa SRTTO il 24 ottobre del 1894 fece richiesta all'Ispettorato Edilizio<sup>2</sup> per avere regolare licenza a costruire una tettoia aperta all'interno del proprio stabilimento a Villa Massani, da utilizzare per il ricovero del materiale rotabile; la tettoia, costituita da tavolato e tegole e sorretta da incavallature lignee con tiranti in ferro, era sostenuta nei lati dalle costruzioni esistenti e nel centro da una fila di pilastri in muratura. [TAVV. A04 – A05]

Nei primi del '900, nell'area adiacente Villa Massani si insediò la Società Automobili Roma la quale, il 16 febbraio del 1906, fece domanda al Comune di Roma per l'approvazione di un progetto<sup>3</sup>, redatto dall'ing. E. Boschi, riguardante la costruzione di uno stabilimento per la fabbricazione e montaggio di automobili, da erigersi sulla via Flaminia, al numero 233, confinante con la suddetta Villa Massani (divenuta nel frattempo Villa Oblieght), Via Flaminia e vicolo dei Casali (un diverticolo della Flaminia che, con andamento leggermente obliquo, era diretto verso la Villa omonima, interna all'ansa del fiume). I fabbricati sulla via Flaminia erano destinati ad uffici e alloggi, mentre quelli interni ad uso officine, magazzini e deposito: le officine, in particolare, presentavano la tipologia con pilastri e copertura shed. [TAVV. A06 – A07].

Rispetto al disegno originario, il progetto del complesso subì alcune modifiche di carattere architettonico sia nelle piante delle due palazzine destinate ad alloggi che nei prospetti su Via Flaminia; di conseguenza anche i prospetti delle officine sul vicolo dei Casali vennero adeguati al prospetto principale, in particolare le finestre, che nel progetto iniziale terminavano a tutto sesto, furono rettificate a sesto ribassato. [TAVV. A08 – A09 – A10 - A11]

La Società Automobili Roma si estese anche sul lato nord del vicolo dei Casali e infatti, con lettera del 18 settembre 1906, chiese al Comune di Roma l'approvazione di un progetto per l'edificazione di una fabbrica di carrozzeria, con annessi locali vari, da realizzare a m. 150 dalla via Flaminia. I nuovi fabbricati dovevano avere il fronte sulla nuova strada, "normale alla via Flaminia", che la Banca Commerciale di Torino doveva costruire in sostituzione del Vicolo Casali<sup>4</sup> e che, a partire dal 1911, prese ufficialmente il nome di Via dei Settanta<sup>5</sup>. [TAVV. A12 - A13]

Il 10 febbraio del 1909 il Consiglio Comunale approvò il nuovo Piano Regolatore di Edmondo Sanjust di Teulada, il quale ragionò sull'area del Flaminio in maniera completamente nuova rispetto al secolo precedente. Nel disegno d'insieme il P.R. prevedeva nell'area del fiume la creazione di un tridente che, da una piazza rettangolare davanti al previsto ponte di collegamento con il futuro quartiere di Piazza d'Armi, si irradiava verso la Flaminia articolandosi in lottizzazioni delimitate da percorsi secondari. Come riportato nella Relazione del Piano Regolatore, l'area occupata dagli stabilimenti delle automobili e da Villa Oblieght (destinata dal Piano a giardini e ville) non venne modificata, per evitare di affrontare eccessivi costi di esproprio. Ma nonostante le varianti al piano succedutesi tra il 1914 e il 1916, la realizzazione del quartiere seguì poi altre vie, soprattutto nell'area oggetto dell'intervento, la quale, con l'inizio della prima guerra mondiale, fu trasformata da industriale a militare [TAVV. A14 - A15].

<sup>2</sup> Archivio Storico Capitolino, Ispettorato Edilizio, prot. 4461, anno 1894, Via Flaminia.

<sup>3</sup> Archivio Storico Capitolino, Ispettorato Edilizio, prot. 3198, anno 1906, via Flaminia.

<sup>4</sup> Archivio Storico Capitolino, Ispettorato Edilizio, Prot. 378, anno 1907, Via Flaminia.

<sup>5</sup> Toponimo dato alla strada in ricordo della battaglia di Villa Glori del 23 ottobre del 1867 dove un drappello di settanta volontari garibaldini, guidato da Enrico Cairoli, giunto a Roma per portare aiuti ai rivoluzionari romani, si scontrò a Villa Glori con le truppe papali. In cima alla collina di villa Glori, vicino al luogo dove morì Enrico Cairoli, c'è una semplice colonna dedicata ai fratelli Cairoli ed ai loro 70 compagni.

<sup>1</sup>Al 1887 risale Lungotevere Flaminio, da ponte Milvio fino a via Alberobello, odierna Via Luigi Canina.

Nel 1916, infatti, l'amministrazione militare riconvertì il fabbricato della Società Automobili "Roma" in stabilimento per la produzione di munizioni e armi<sup>6</sup>, in seguito denominato Regia Fabbrica d'Armi, e di conseguenza, per adeguarlo alle necessità belliche del momento, lo ristrutturò e lo ampliò entro un'area compresa tra via Flaminia, via dei Settanta e via del Vignola, inglobando anche un manufatto che insisteva nell'area di proprietà di villa Oblieght.

Nei prospetti dei nuovi fabbricati in costruzione lungo Via dei Settanta, trasmessi dalla Direzione del Genio Militare all'Ispettorato Edilizio, viene indicata la parte preesistente del complesso e la parte di nuova edificazione. I fabbricati di nuova edificazione comprendevano la portineria, le officine, il garage con la scuderia e la caserma, a chiusura dello stabilimento; nella parte interna, invece, vennero aggiunti altri edifici costituiti da un refettorio, uno spogliatoio, un gasometro, un deposito per olio pesante, un locale per gas ossidrico, altre officine e una cisterna. [TAVV. A16 – A17- A18 – A19].

La corrispondenza intercorsa, nei mesi successivi alla costruzione dello stabilimento, tra la Direzione del Genio Militare di Roma e l'Ufficio tecnico – Piano Regolatore, documenta che, ai fini di portare alla massima potenzialità la Fabbrica d'armi, il Genio Militare, dopo l'acquisto di vari terreni appartenenti alla Banca d'Italia e alla Banca Commerciale, ampliò il complesso anche sul lato Nord di Via dei Settanta, in quanto le due grandi zone di lavorazione di materiale bellico (la Fabbrica d'Armi a Sud di via dei Settanta e lo Spolettificio a Nord della stessa via) costituivano un solo grande Stabilimento, con una unica Amministrazione, retta da un Tenente Generale che presiedeva ad ogni ramo di servizio. Essendo, tuttavia, le due aree separate fisicamente da via dei Settanta, l'Amministrazione Militare chiese al Comune di Roma la soppressione della via suddetta, già inserita nel disegno del Piano Regolatore del 1909 ed in parte iniziata. Il Comune di Roma, non potendo acconsentire in modo definitivo alla richiesta, stipulò una Convenzione Preliminare<sup>7</sup> con il Ministero per le Armi e Munizioni (succeduto al Ministero della Guerra) e con la Banca Commerciale, proprietaria sia dei terreni sede della via dei Settanta sia di quelli antistanti non ancora edificati. In questa convenzione venne definita la soppressione solo temporanea della strada e venne stabilito che la via dei Settanta fosse intercettata al transito pubblico con muri, cancelli e portineria, per il tratto compreso fra la Chiesa S. Croce<sup>8</sup>, del 1913, e il termine delle Caserme annesse alla Fabbrica d'Armi (attuale via Pannini), ossia per la lunghezza di m.324 [TAV. A20].

Dal Fotopiano di Umberto Nistri del 1919, prima ripresa aerofotogrammetrica di Roma e del suo territorio, si può avere un'idea chiara della situazione urbanistica nell'ansa del Tevere; si configurano ormai i tracciati base del tridente, già pianificati nel Piano del 1909 (via Vignola, via Pinturicchio e via dei Settanta), entro il quale però si impone la presenza del complesso militare [TAV. A21 – A22 – A23].

Finita l'emergenza bellica, il 28 maggio del 1927 il Comando del Genio Militare, visto che non vi era più un'unica Direzione all'interno del complesso militare e considerando anche il disagio creato ai passanti dal continuo movimento di automezzi dell'VIII Centro Automobilistico, dei Metropolitani e della Polizia scientifica, fece presente alla Ripartizione V del Governatorato di Roma l'inopportunità di tenere ancora chiusa la strada<sup>9</sup>. Al fine quindi di riaprire via Guido Reni<sup>10</sup> e armonizzare la linea dei fabbricati esistenti, il Genio propose la demolizione della piccola

portineria in muratura e la demolizione del tratto di cancellata che separava la Fabbrica d'Armi dalla suddetta via, con l'intento di riutilizzarla per recingere il prato adiacente allo Spolettificio, sempre di proprietà militare. La via venne dunque aperta ed entrò a far parte integrante del sistema del tridente del Flaminio, di cui andò a costituire l'asse principale. [TAV. A24] Dalla pianta generale del complesso, allegata alla richiesta di apertura della strada<sup>11</sup>, risultano aggiunti altri corpi di fabbrica, tra le officine e la caserma e nella parte adiacente al muro confinante con Villa Oblieght e Viale Vignola; si tratta principalmente di depositi vari e di locali per la lavorazione dei materiali bellici, ad eccezione di due fabbricati, uno in asse con la portineria, adibito a caserma RR.CC., e uno, a ridosso del muro che separa il complesso da Villa Oblieght, adibito a casa dei guardiani: l'edificio sembra ricalcare l'orientamento del manufatto inglobato nel 1916, all'epoca dell'ampliamento dello stabilimento [TAV. A25].

Con il Piano Regolatore Generale del 1931 si ripropose di fatto la pianificazione dell'area del Flaminio secondo il disegno generale (a tridente) impostato dal PRG del 1909 e dalle successive varianti, e si riconfermò la destinazione residenziale dell'area interna all'ansa del fiume, a palazzine nella zona del Lungotevere, a carattere intensivo nella zona interna e a parco privato Villa Oblieght, coinvolgendo anche l'area della Fabbrica d'armi, dove era previsto il passaggio di un tracciato viario che dalla fronte degli edifici prospicienti la via Flaminia (destinati alla demolizione) doveva concludersi nella futura Piazza Mancini e in asse con il previsto Ponte Duca d'Aosta. Con questo Piano Regolatore fu introdotta anche un'importante innovazione giuridica: l'uso dei Piani Particolareggiati per la realizzazione della pianificazione definita dal Piano Regolatore stesso, nei quali erano specificati in modo puntuale i vincoli, le destinazioni urbanistiche e gli espropri. Così anche per l'area interna all'ansa del fiume fu stilato il Piano Particolareggiato numero 20, denominato "Piano Particolareggiato d'esecuzione della zona compresa fra il piazzale delle Belle Arti – Viale Tiziano e il Lungotevere", approvato con Regio Decreto del 10 novembre del 1932. In questo Piano Particolareggiato anche l'area di via Guido Reni fu modificata rispetto a quanto era stato pianificato dal Piano Regolatore del 1931: ferma restando la destinazione a parco privato di Villa Oblieght, si destinava a Zona a palazzine il corpo più antico della Fabbrica d'armi e a Zona intensiva la restante parte, mentre il tracciato viario proveniente da Ponte Duca d'Aosta doveva concludersi non su via Flaminia bensì su Via Guido Reni (prevedendo la demolizione di edifici appartenenti sia allo Spolettificio che alla Fabbrica d'Armi), al fine di creare due strade che partendo da via Guido Reni avrebbero dovuto dirigersi, in senso obliquo, una verso Piazza Mancini e l'altra verso Viale Vignola, costeggiando la parte Ovest di Villa Oblieght [TAV. A26].

Al termine del quarto decennio del XX secolo, l'edificazione nell'ansa del fiume si può considerare ormai in fase di completamento, anche se non tutte le previsioni contenute all'interno del Piano Regolatore furono rispettate; gli interventi previsti dal Piano Particolareggiato n. 20 sull'area di Via Guido Reni infatti non vennero realizzati, forse anche a causa della estensione del complesso militare, la cui presenza ha inciso notevolmente sull'attuazione del PRG [TAV. A27]. Per quanto riguarda l'impianto del complesso, non risultano avvenute sostanziali modifiche, eccetto alcune trasformazioni eseguite all'interno dei singoli corpi di fabbrica al fine di adeguarli alle esigenze d'uso.

Dalla metà del XX secolo l'impianto muta infine la denominazione da Fabbrica d'Armi a Stabilimento Militare Materiali Elettronici di Precisione (SMMEP) e rimane in uso fino alla fine degli anni '90 [TAV. A28].

<sup>6</sup> Archivio Storico Capitolino, Ispettorato Edilizio, Prot. 2711, anno 1916, Via dei Settanta.

<sup>7</sup> Archivio Storico Capitolino, Piano Regolatore, Piano Regolatore N20/7, anno 1916.

<sup>8</sup> La chiesa, opera di Aristide Leonori, fu costruita per volere di papa s. Pio X a solenne celebrazione del XVI anniversario dell'Editto di Milano (313); fu edificata in questo luogo perché si riteneva che le armate di Costantino, procedendo lungo la via Flaminia, in questo tratto avrebbero segnalato la fine delle ostilità.

<sup>9</sup> Archivio Storico Capitolino, Ripartizione V, Servizio Strade, anno 1927

<sup>10</sup> In seguito alla Proposta consiliare n. 201 del 21.07.1920, via dei Settanta cambia ufficialmente il toponimo in via Guido Reni.

<sup>11</sup> Ibid.

## Allegato A

### Documentazione grafica

- A 01** a) G. VALADIER, *Pianta topografica del Nuovo Campo Marzio*, 1805 (da Biblioteca dell'Istituto di Archeologia e Storia dell'Arte di Roma, Collezione Lanciani, RomaXI-100/2, n.87)  
b) G. VALADIER, *Pianta Topografica della Villa di Napoleone*, 1809 (da F. LUCCHINI – R. PALLAVICINI, *La Villa Poniatowski e la via Flaminia*, Roma, 1981, pag. 16)
- A 02** S.P.Q.R., *Piano Regolatore e di Ampliamento a Nord della città di Roma*, 1882 (da ASC, Cart. XIII, 109)
- A 03** A. Tellini, *Carta geologica dei dintorni di Roma. Regione alla destra del fiume Tevere*, Roma, 1893 – stralcio sull'ansa del fiume (da APAT - DIPARTIMENTO PER LE ATTIVITÀ BIBLIOTECARIE E DOCUMENTALI E PER L'INFORMAZIONE, MAPSET- *Repertorio Completo della Cartografia geologica d'Italia. Cartografia Geologica Storica*, Roma, 2004 – DVD)
- A 04** Società Romana Tramways Omnibus, *Progetto di una tettoia aperta all'interno dello stabilimento a Villa Massani* (da ASC, IE, Prot. 4461, anno 1894, Via Flaminia)
- A 05** L'area della Flaminia agli inizi del XX secolo (da IGM, *Carta dell'Agro Romano*, 1904, tavv. 25-26)
- A 06** Società Automobili Roma, *Planimetria generale dei dintorni*, dettaglio dell'ubicazione dello stabilimento (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)
- A 07** Società Automobili Roma, *Pianta generale* (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)
- A 08** Società Automobili Roma, *Prospetto su Via Flaminia* (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)
- A 09** Società Automobili Roma, *Parte del prospetto sul lato Sud di Via dei Settanta* (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)
- A 10** Società Automobili Roma, *Sezione A-B* (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)
- A 11** Società Automobili Roma, *Fronte su via Flaminia, variante del prospetto* (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)
- A 12** Società per Imprese d'Illuminazione, *Progetto Nuova Officina*, Ampliamento dello stabilimento sul lato Nord di vicolo dei Casali (da ASC, IE, Prot. 378, Anno 1907, Via Flaminia)
- A 13** Società Automobili Roma, *Ubicazione della carrozzeria della Società Automobili Roma sul lato Nord di vicolo dei Casali* (da ASC, IE, Prot. 1580, Anno 1907, Via Flaminia e vicolo dei Casali)
- A 14** E. Sanjust di Teulada, *Piano Regolatore di Roma*, 1909 – Piano particolareggiato del quartiere Flaminio
- A 15** A. Verri, *Carta geologica di Roma*, 1915 – stralcio sull'ansa del fiume (da APAT - DIPARTIMENTO PER LE ATTIVITÀ BIBLIOTECARIE E DOCUMENTALI E PER L'INFORMAZIONE, MAPSET- *Repertorio Completo della Cartografia geologica d'Italia. Cartografia Geologica Storica*, Roma, 2004 – DVD)
- A 16** Fabbrica d'Armi – Via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, Anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)  
Fabbrica d'Armi – Via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto degli uffici preesistenti su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, Anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)
- A 17** Fabbrica d'Armi – Via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, Anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)  
Fabbrica d'Armi – Via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto delle officine preesistenti su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, Anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)
- A 18** Fabbrica d'Armi – Via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, Anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)  
Fabbrica d'Armi – Via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto della parte di nuova costruzione (portineria e officine) su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, Anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)  
Fabbrica d'Armi – Via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto della parte di nuova costruzione (garage, scuderia e caserma) su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, Anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)
- A 19** Fabbrica d'Armi – *Pianta generale della Fabbrica d'armi di Roma*. Planimetria d'insieme dell'intero complesso, con l'ampliamento sul lato Nord di via dei Settanta (da ASC, Piano Regolatore, n. 20/7, anno 1916)

- A 20 Fabbrica d'Armi – *Pianta generale della Fabbrica d'armi di Roma*. Planimetria d'insieme dell'intero complesso con chiusura di via dei Settanta (da ASC, Piano Regolatore, n. 20/7, anno 1916)
- A 21 Fotopiano di Roma eseguito da Umberto Nistri nel 1919 – particolare
- A 22 IGM 1907-1924
- A 23 IGM 1925
- A 24 Fabbrica d'Armi – *Pianta*. Sistemazioni stradali (da ASC, Rip. V, Servizio Strade, anno 1927 – lavori alla Fabbrica d'armi su via Guido Reni)
- A 25 Fabbrica d'Armi – *Pianta*. sistemazioni stradali - Particolare del complesso sul lato sud di via Guido Reni (da ASC, Rip. V, Servizio Strade, anno 1927– lavori alla Fabbrica d'armi su via Guido Reni)
- A 26 Governatorato di Roma, Piano Regolatore, 1931 - Particolare dell'area della Flaminia (da ASC, Stragr. 680)  
Piano Regolatore di Roma, 1931 - P.P. 20 - *Piano Particolareggiato d'esecuzione della zona compresa tra il piazzale delle Belle Arti, Viale Tiziano e Viale Lungotevere*, anno 1932
- A 27 IGM 1949 – Roma Nord 150 IV NO, dettaglio
- A 28 Foto aerea, situazione attuale (da Google Map anno 2011)  
Vista a volo d'uccello, situazione attuale (da Google Map anno 2011)

## **Allegato B**

### **Sintesi delle permanenze e trasformazioni – Confronto fra le tavole storiche e lo stato attuale**

- B 01 Manufatto preesistente inglobato nell'ampliamento della fabbrica d'armi
- B 02 Manufatto preesistente inglobato nell'ampliamento della fabbrica d'armi – Veduta d'insieme dello stato attuale (da Google Map 2011)
- B 03 Manufatto preesistente inglobato nell'ampliamento della fabbrica d'armi. Stato attuale (da Google Map 2011)
- B 04 Prospetto sulla via Flaminia. Stato attuale (da Google Map 2011)  
Società Automobili Roma – progetto 1906
- B 05 Palazzina uffici angolo via Flaminia via Guido Reni – Progetto 1916 e stato attuale (da Google Map 2011)
- B 06 Corpo officine via Guido Reni – Progetto 1916 e stato attuale (da Google Map 2011)
- B 07 Portineria via Guido Reni – Progetto 1916 e stato attuale (da Google Map 2011)
- B 08 Garage e scuderia via Guido Reni – Progetto 1916 e stato attuale (da Google Map 2011)
- B 09 Caserma via Guido Reni – Progetto 1916 e stato attuale (da Google Map 2011)

## Documentazione grafica





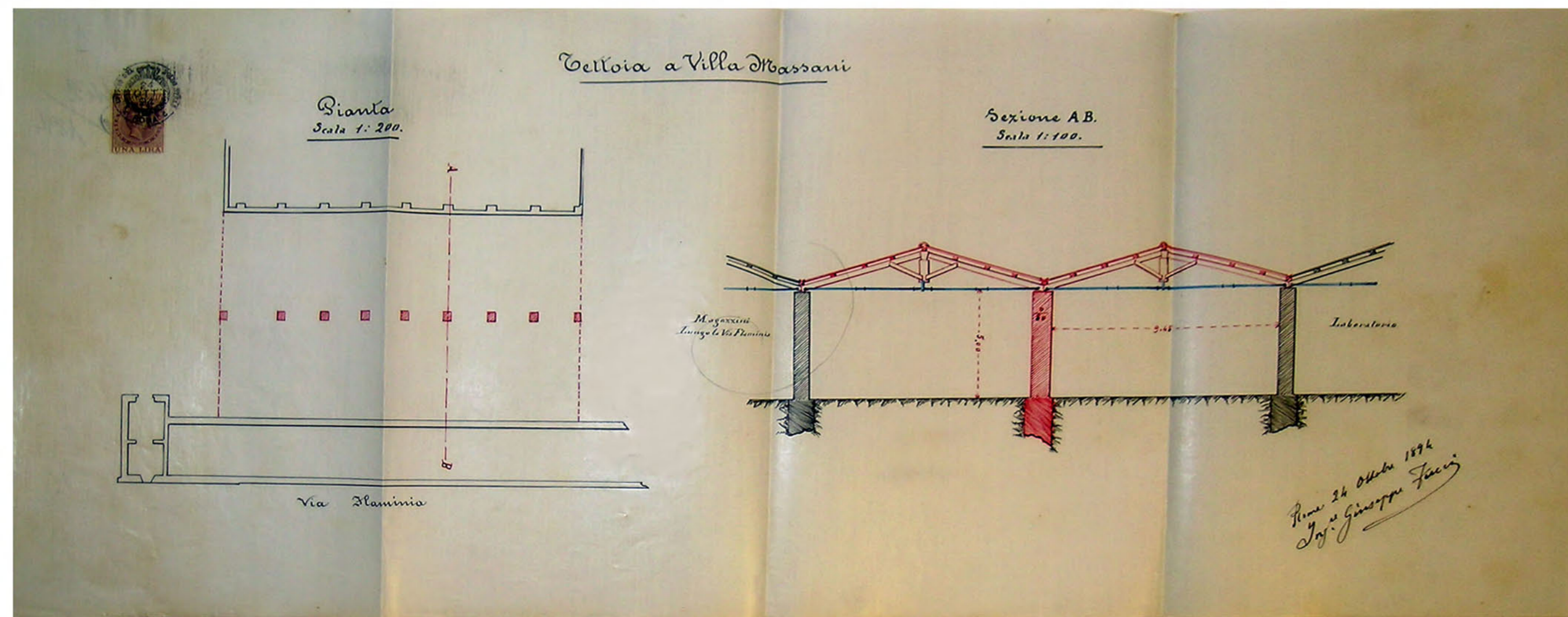
S.P.Q.R., *Piano Regolatore e di Ampliamento a Nord della città di Roma*, 1882  
(da ASC, Cart. XIII, 109)

SPQR  
Piano regolatore e di ampliamento  
a Nord della città di Roma

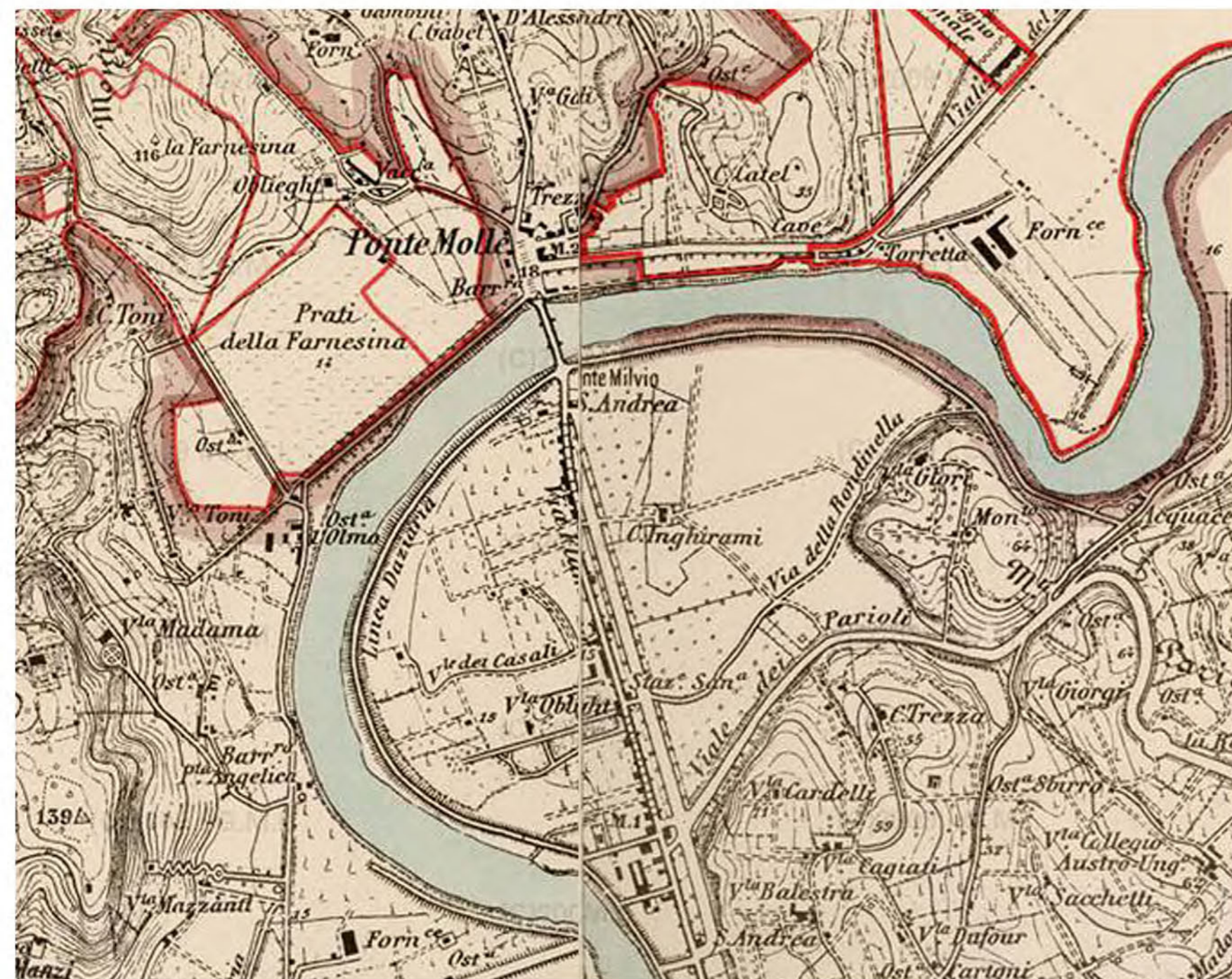




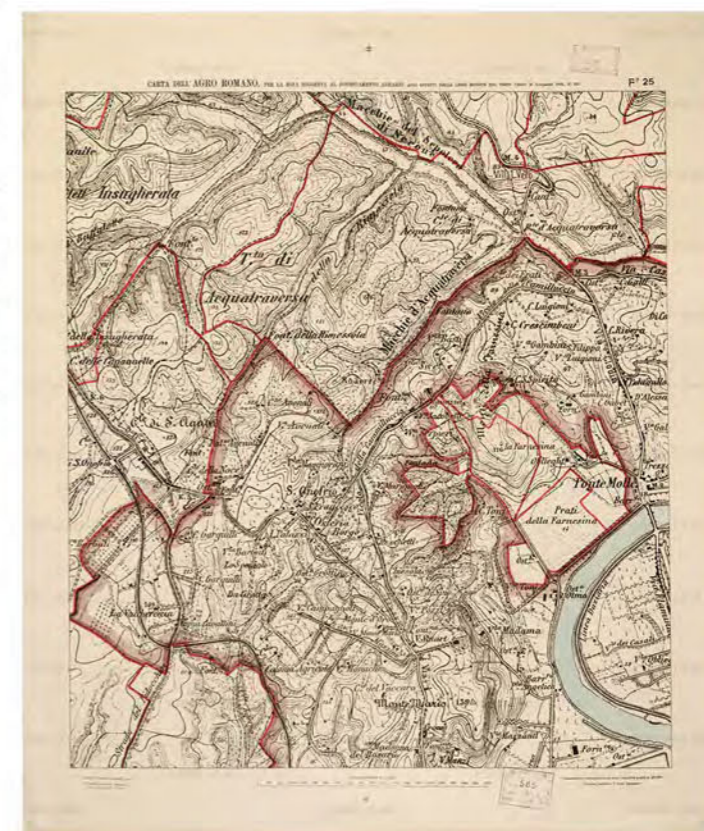
A. Tellini, *Carta geologica dei dintorni di Roma. Regione alla destra del fiume Tevere*, Roma 1893 - stralcio sull'ansa del fiume (da APAT - DIPARTIMENTO PER L'ATTIVITA' BIBLIOTECARIE E DOCUMENTALI E PER L'INFORMAZIONE, MAPSET - *Repertorio Completo della Cartografia geologica d'Italia. Carta Geologica Storica*, Roma, 2004 - dvd)

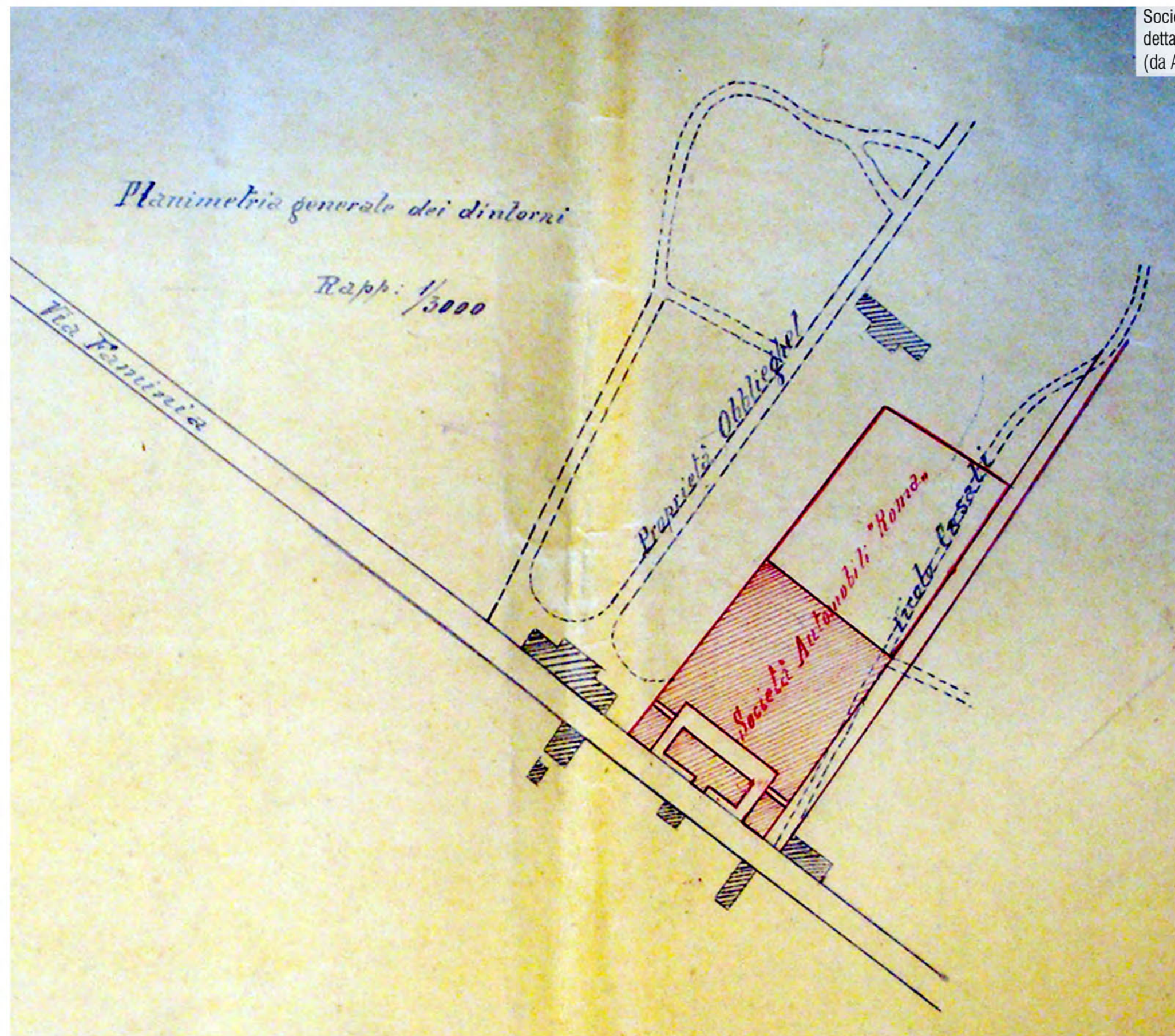


Società Romana Tramways Omnibus, Progetto di una tettoia aperta all'interno dello stabilimento a Villa Massani (da ASC, IE, Prot. 4461, anno 1894, Via Flaminia)



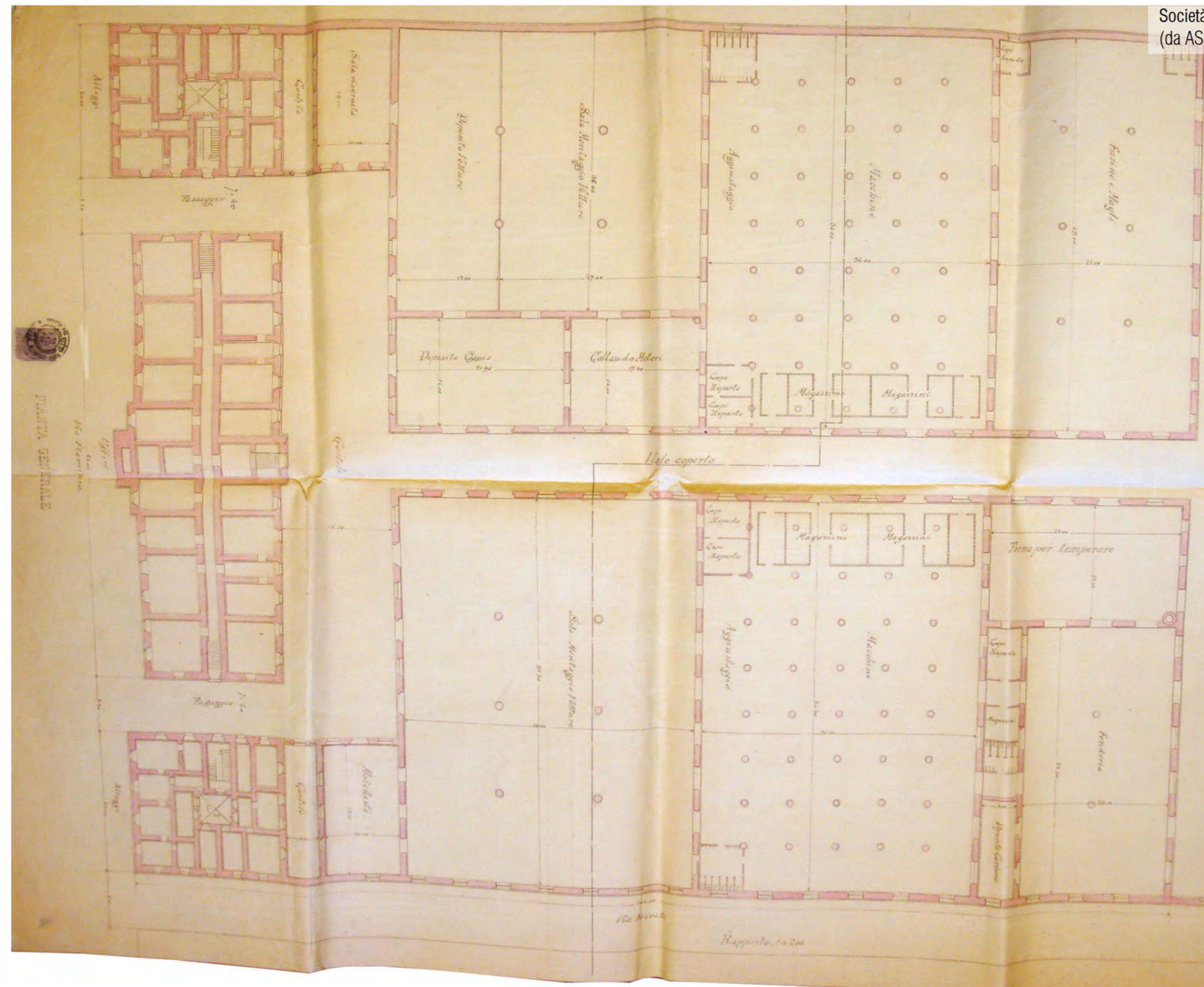
L'area della Flaminia agli inizi del XX secolo  
(da IGM, Carta dell'Agro Romano, 1904, tavv. 25 - 26)

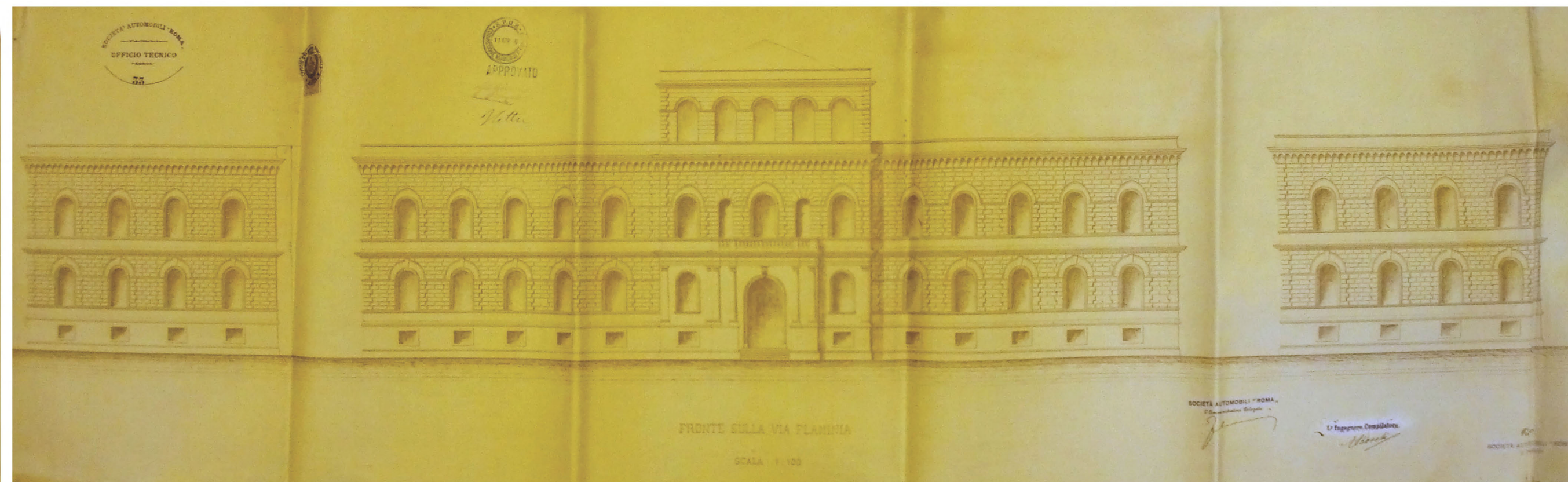




Società Automobili Roma, *Planimetria generale dei dintorni*, dettaglio dell'ubicazione dello stabilimento (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)

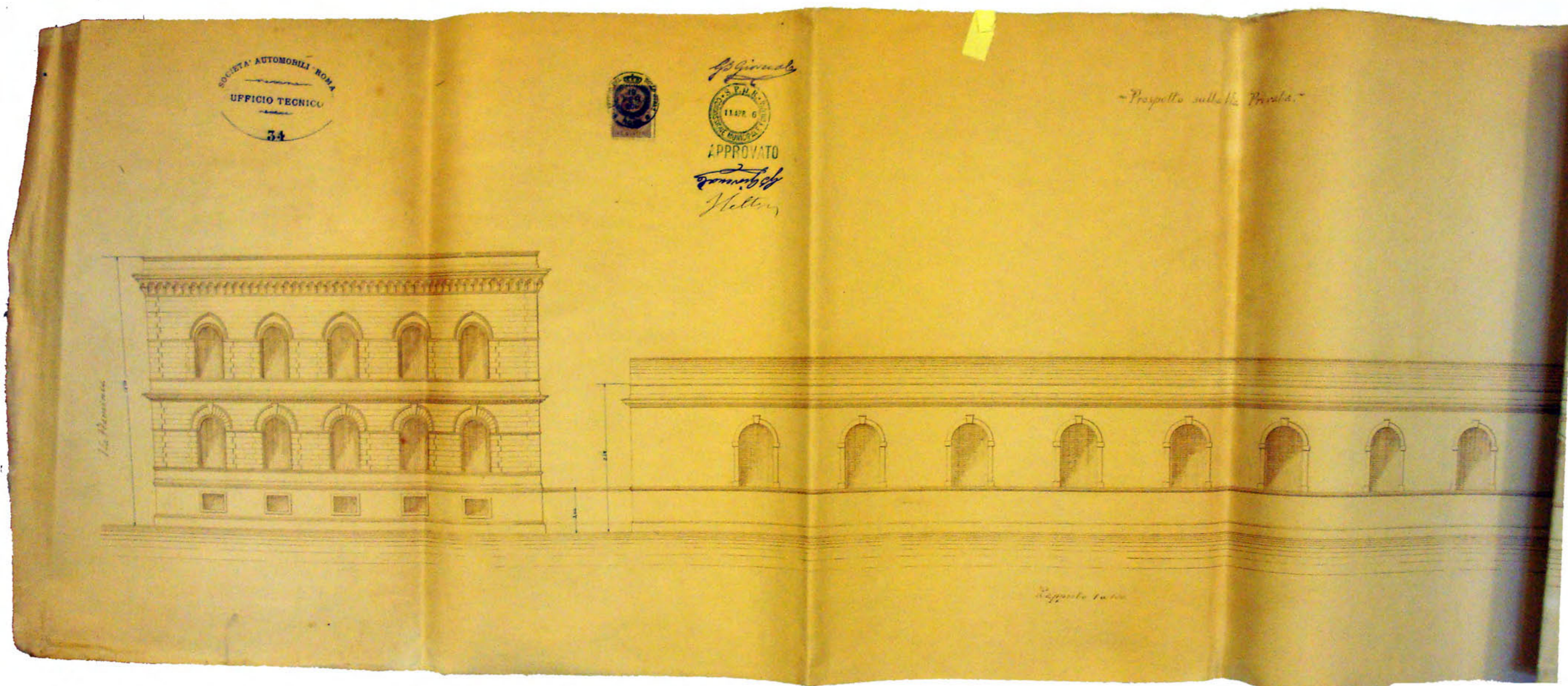
Società Automobili Roma, *Pianta generale*  
(da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)



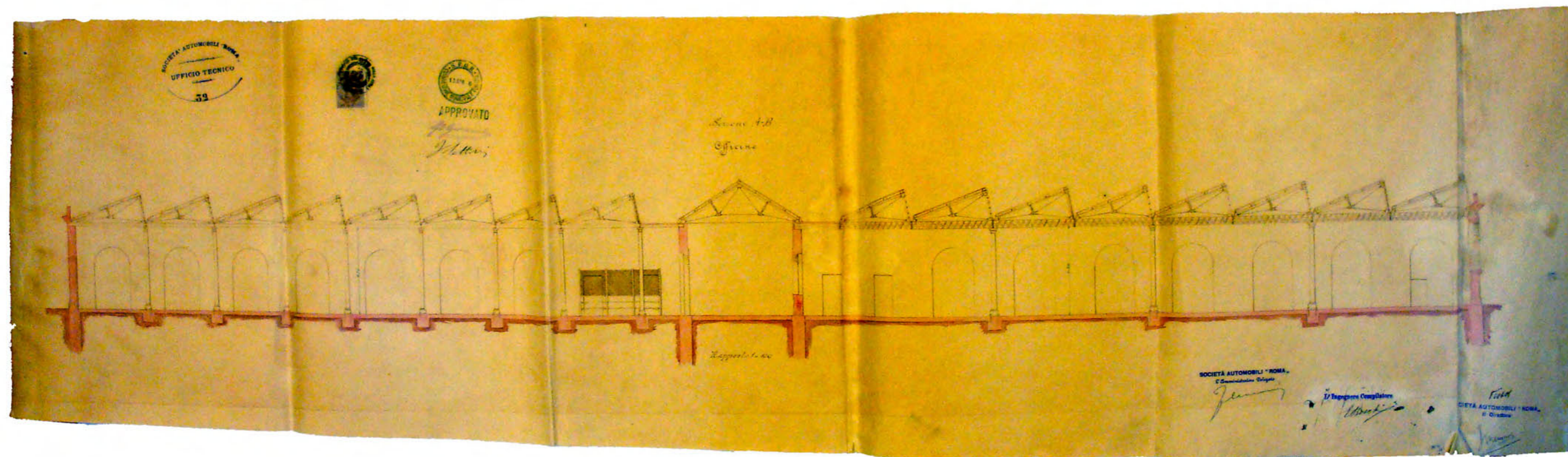


Società Automobili Roma, *Prospetto su Via Flaminia* (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)

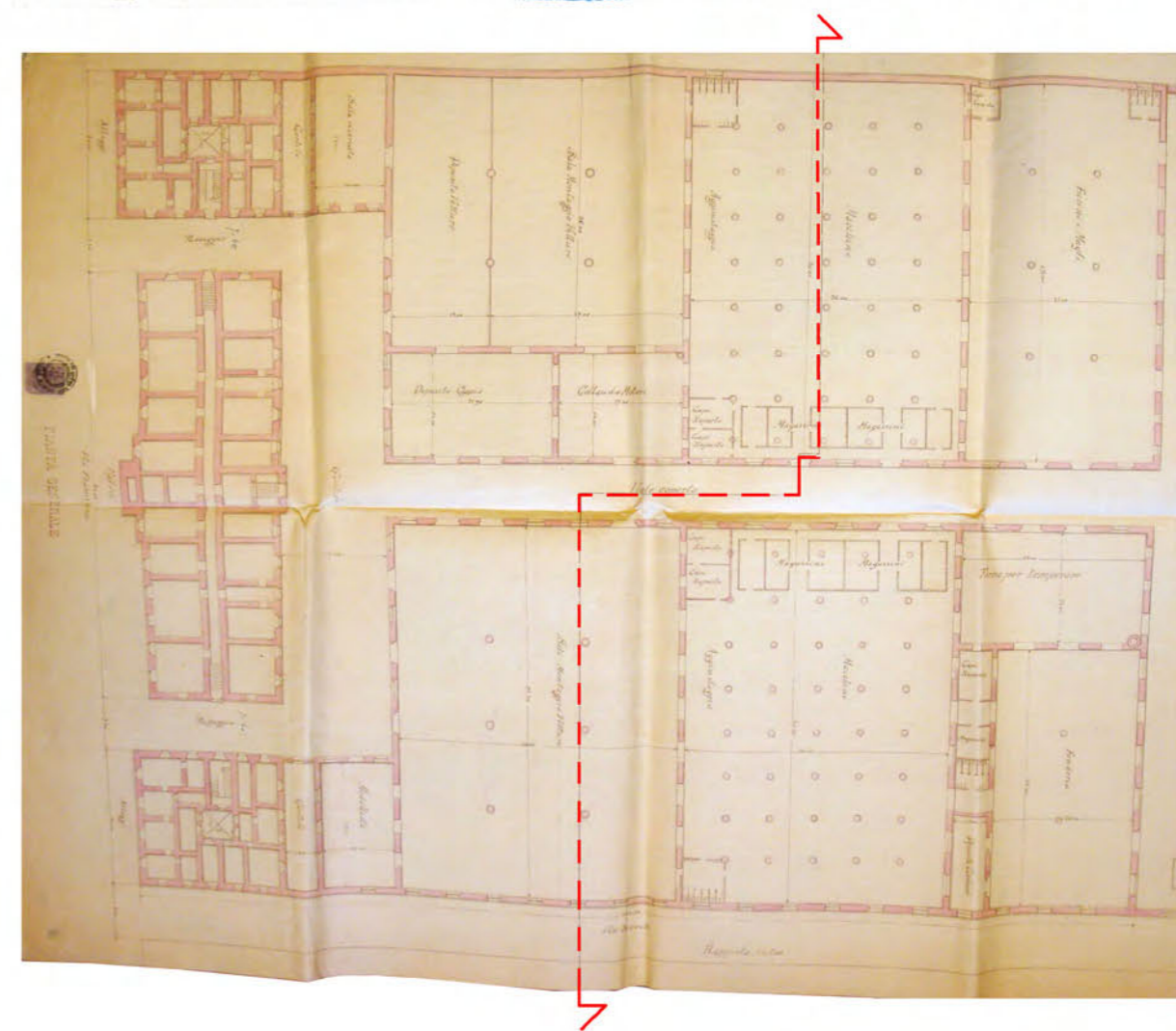


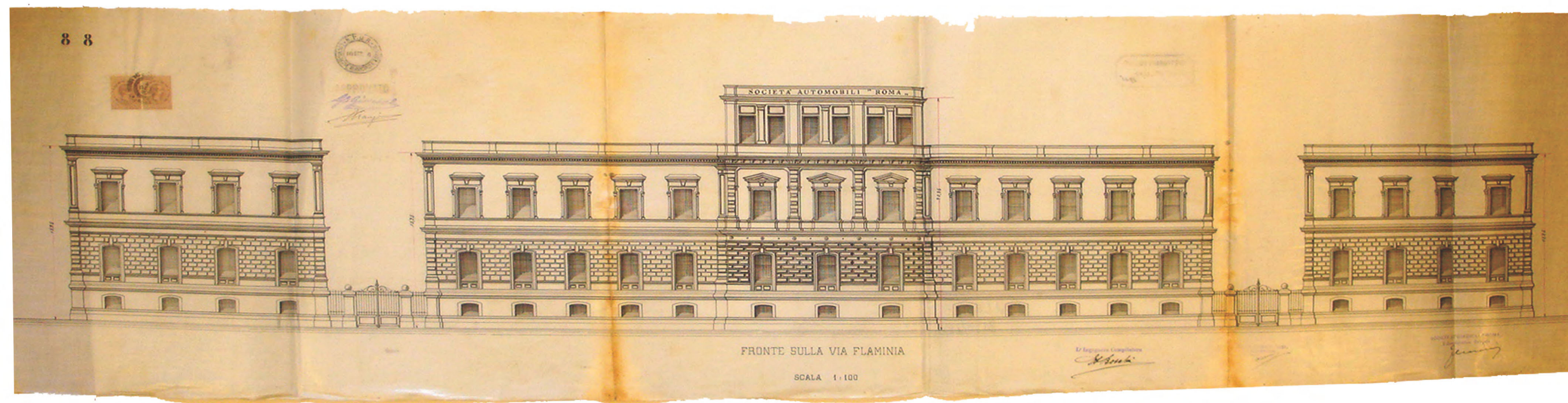


Società Automobili Roma, Parte del prospetto sul lato Sud di Via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)



Società Automobili Roma, Sezione A-B officine (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)





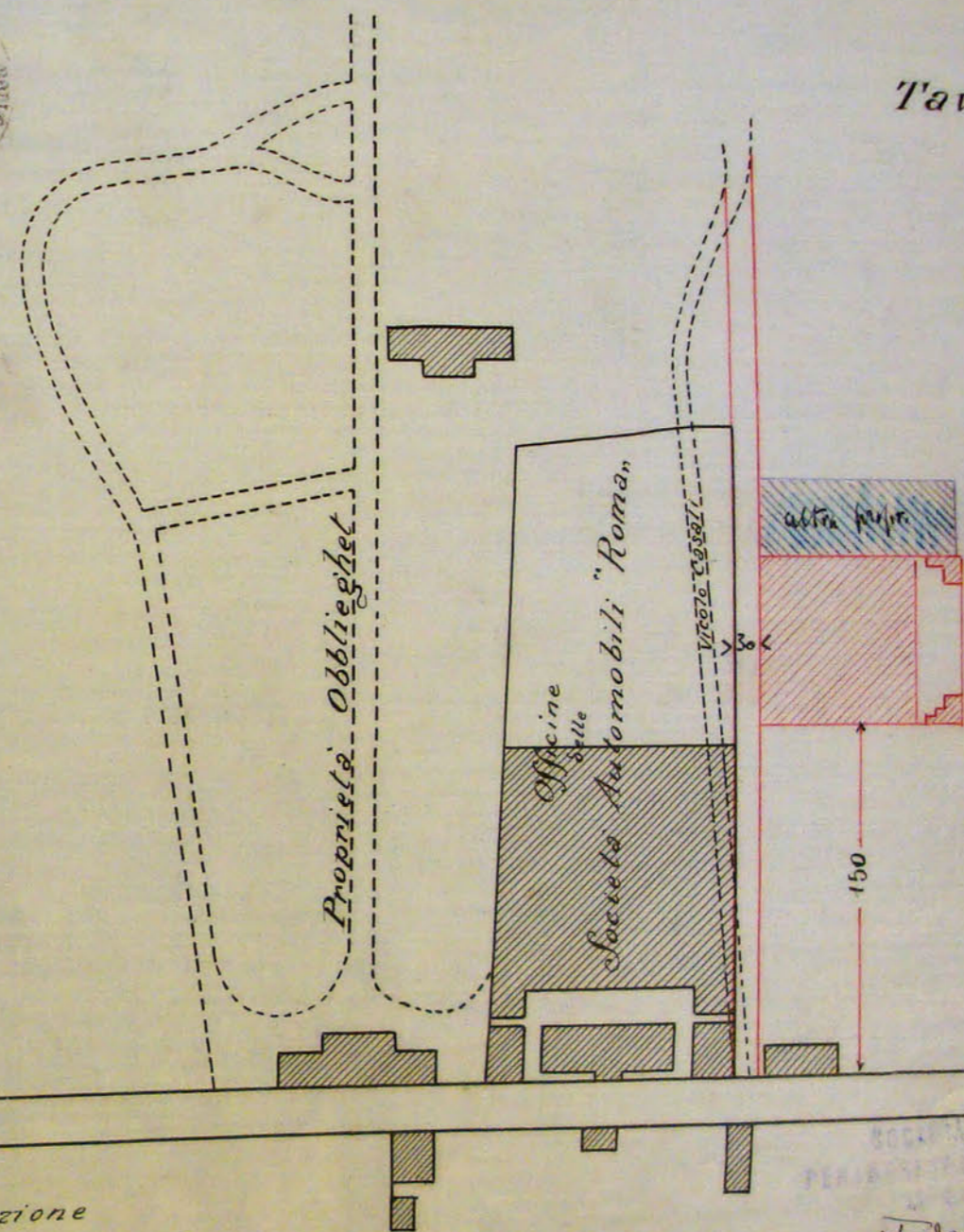
Società Automobili Roma, *Fronte su via Flaminia, variante del prospetto* (da ASC, IE, Prot. 3198, anno 1906, Via Flaminia)



Tav. 1<sup>a</sup>

# Società per Imprese d'Illuminazione PROGETTO NUOVA OFFICINA

## Topografia generale Rapp. 1:3000

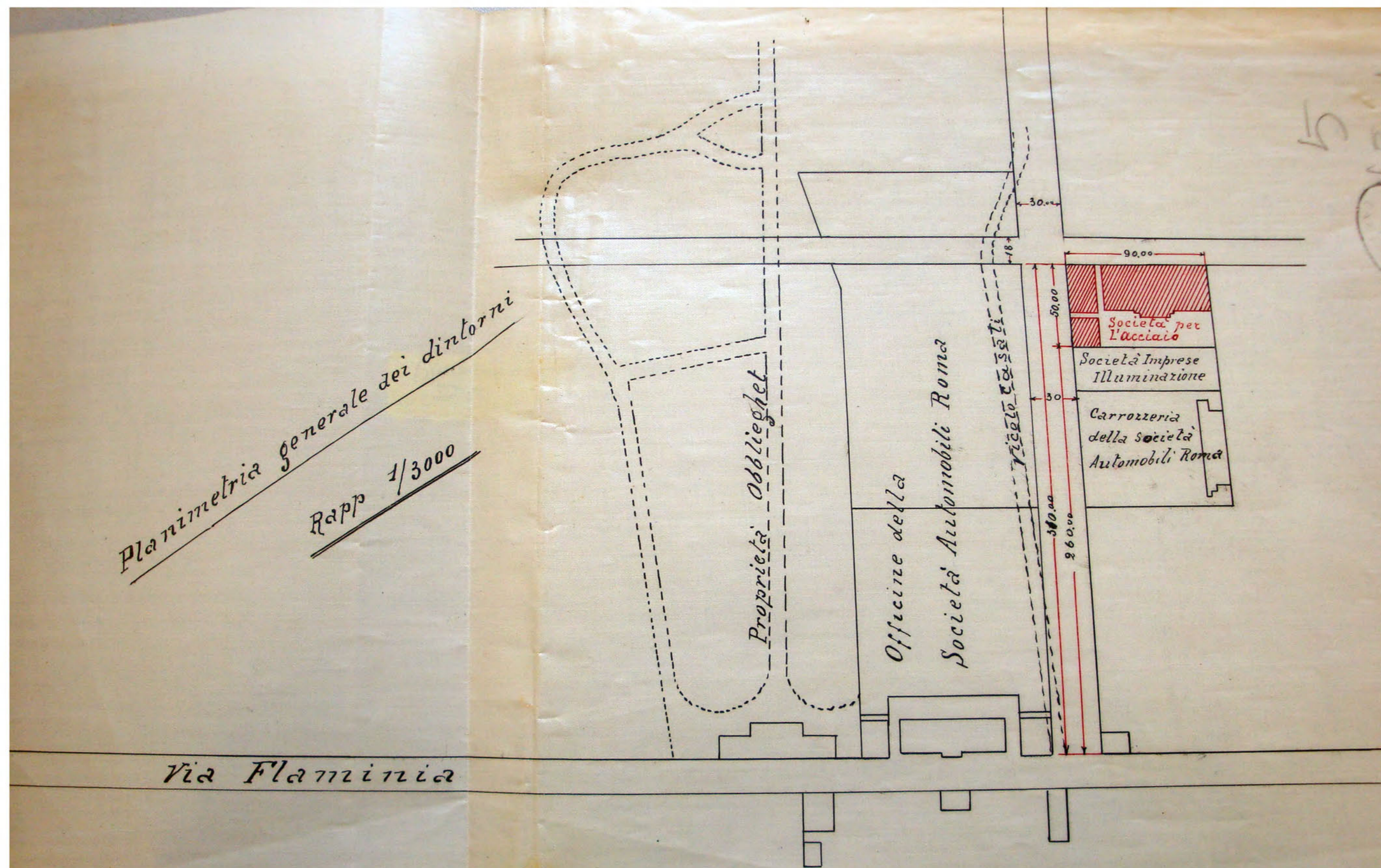


Via Flaminia

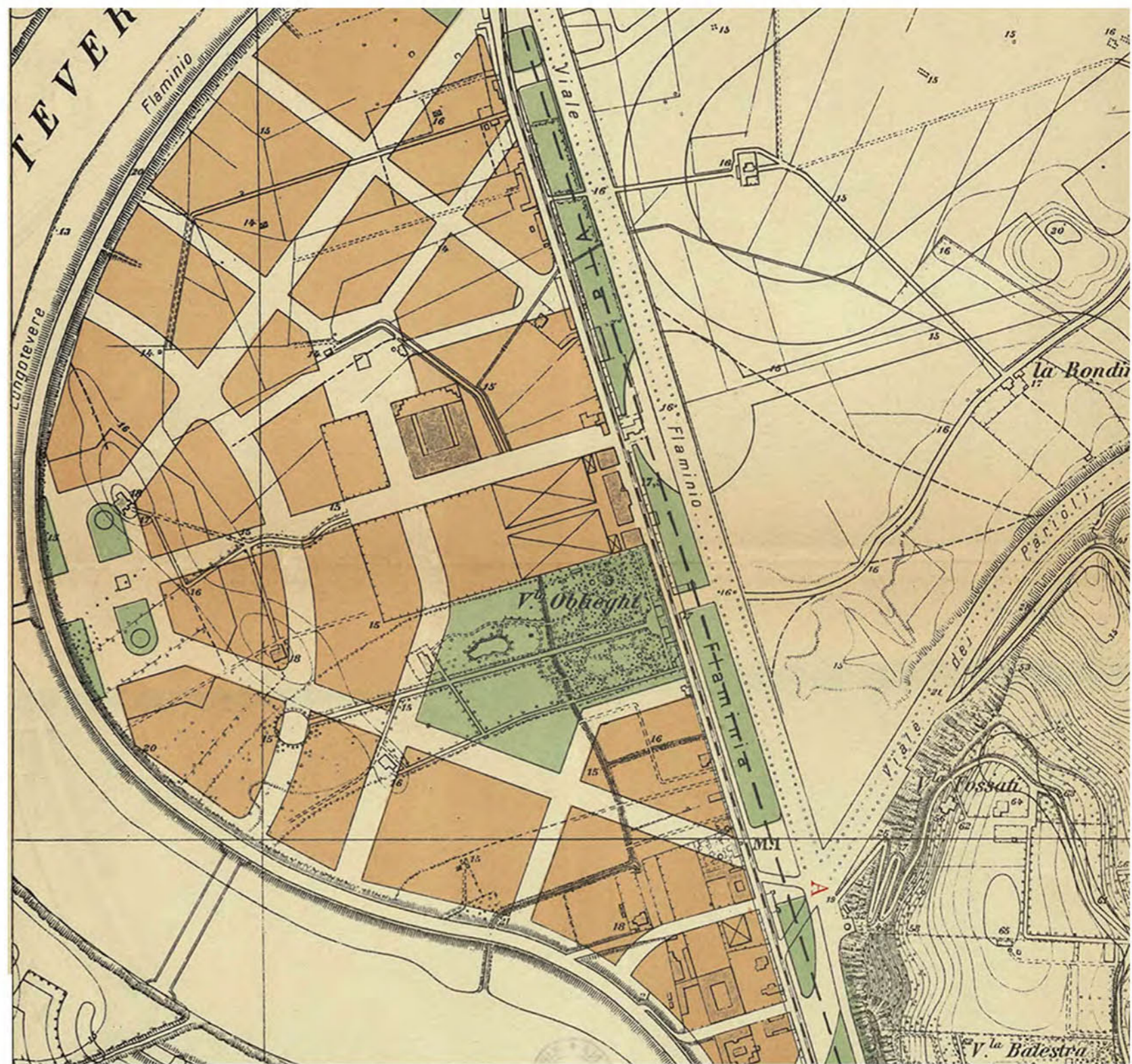
Area di proprietà della Società per Imprese di Illuminazione

Federico Genit  
l'ingegnere  
ing. Fallucchi

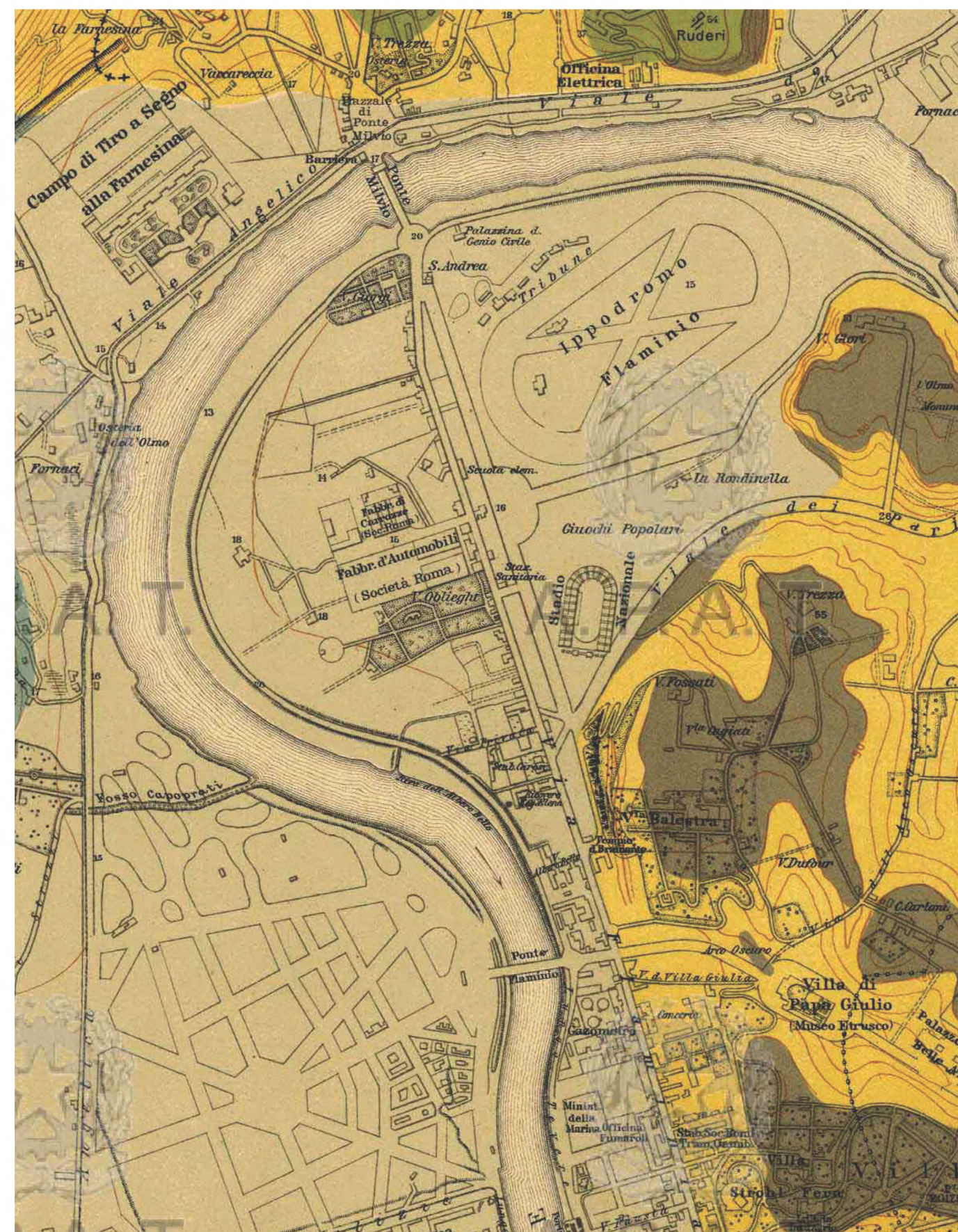
Società per Imprese d'Illuminazione, Progetto Nuova Officina Ampliamento dello stabilimento sul lato Nord di vicolo dei Casali (da ASC, IE, Prot. 378, anno 1907, Via Flaminia)



Società Automobili Roma, Ubicazione della carrozzeria della Società Automobili Roma sul lato Nord di vicolo dei Casali (da ASC, IE, Prot. 1580, anno 1907, Via Flaminia e vicolo dei Casali)

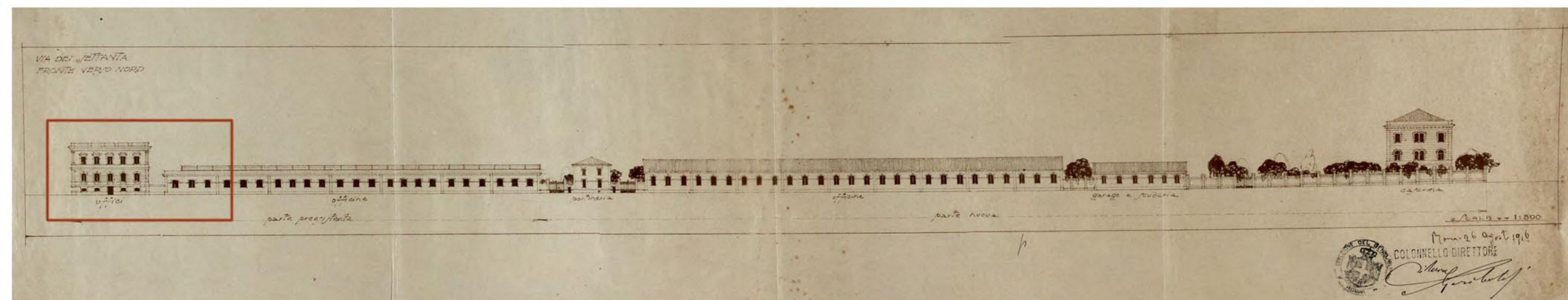
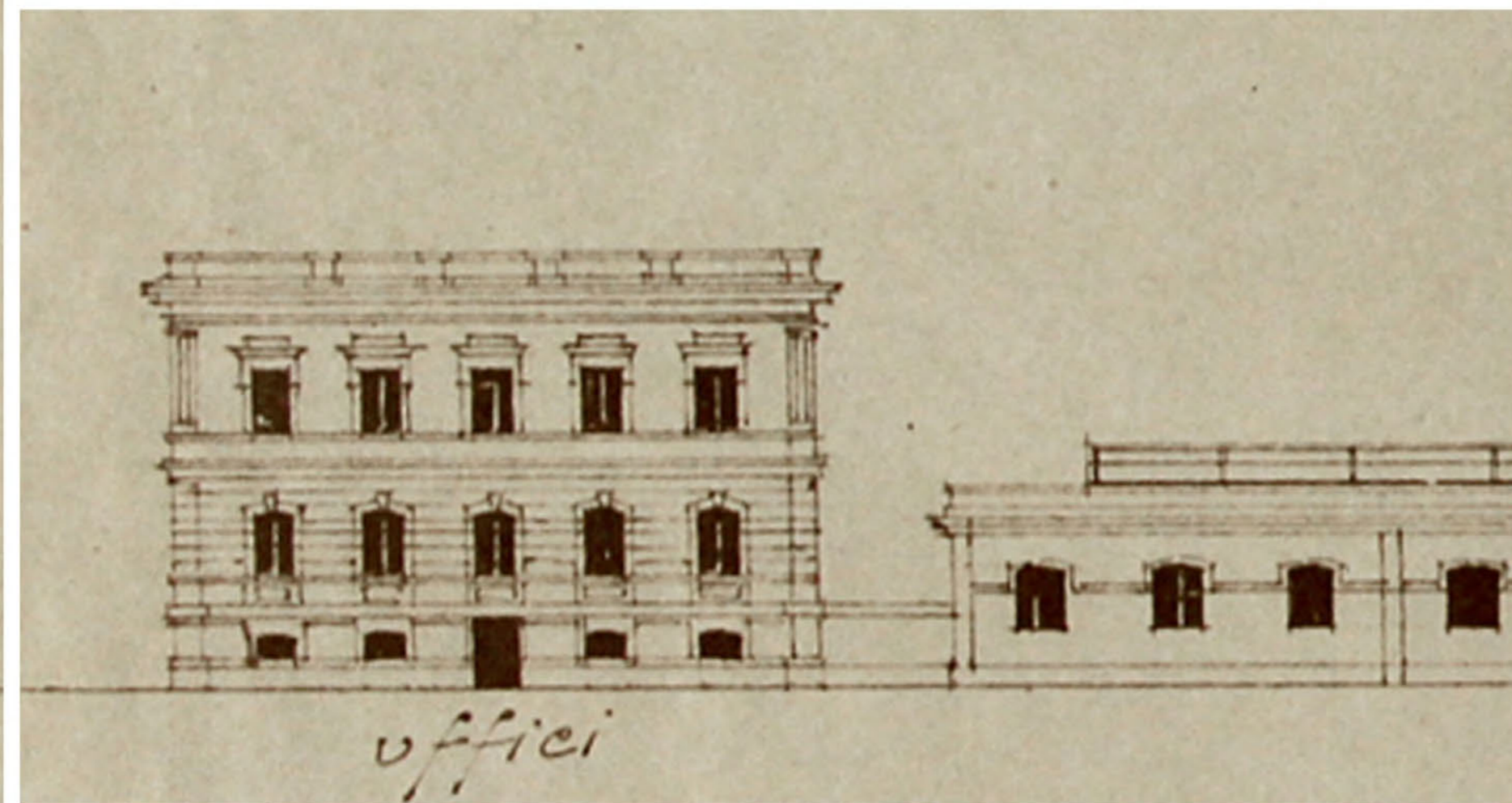


E. Sanjust di Teulada, *Piano Regolatore di Roma*, 1909 - Piano particolareggiato del quartiere Flaminio



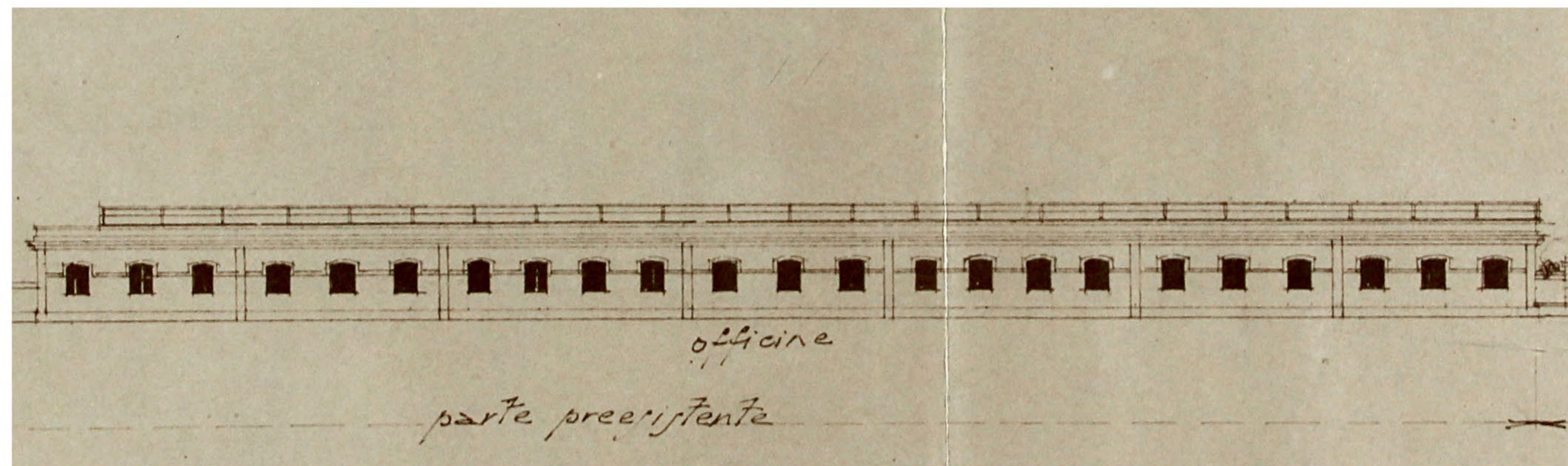
A. Verri, *Carta Geologica di Roma*, 1915 - stralcio sull'ansa del fiume  
 (da APAT - DIPARTIMENTO PER LE ATTIVITA' BIBLIOTECARIE E DOCUMENTALI E PER L'INFORMAZIONE, MAPSET  
 Repertorio Completo della Cartografia geologica d'Italia. Cartografia Geologica Storica, Roma, 2004 - dvd)

Fabbrica d'Armi - *via dei Settanta*, fronte verso nord.  
Prospetto degli uffici preesistenti, su *via dei Settanta*  
(da ASC, IE, Prot. 2711, anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)

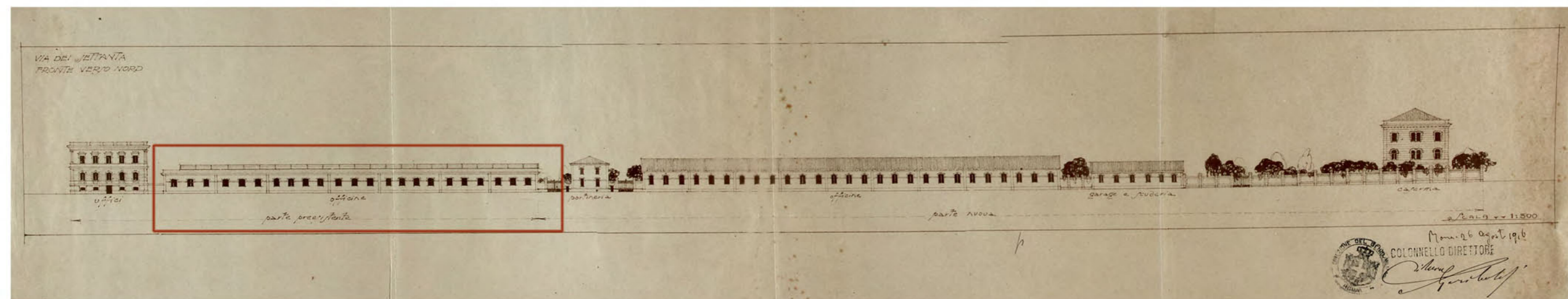


Fabbrica d'Armi - *via dei Settanta*, fronte verso nord. Prospetto su *via dei Settanta* (da ASC, IE, Prot. 2711, anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)

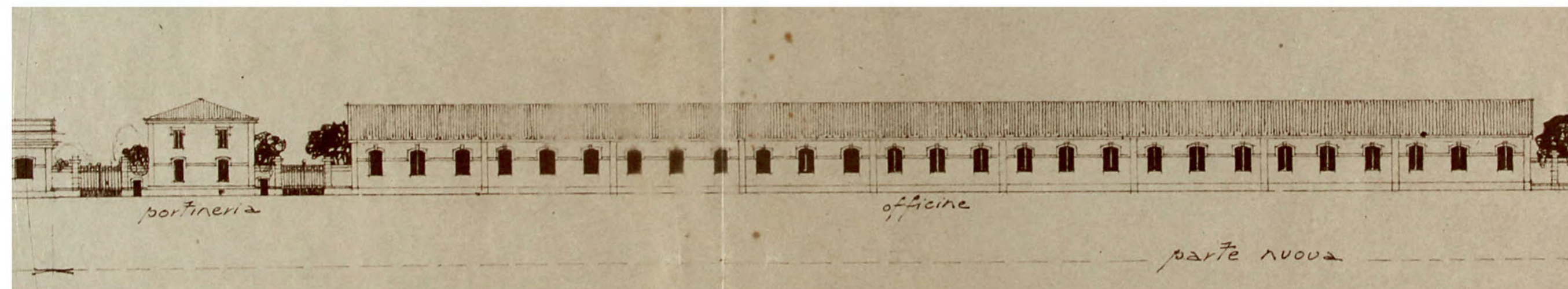




Fabbrica d'Armi - via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto delle officine preesistenti, su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)



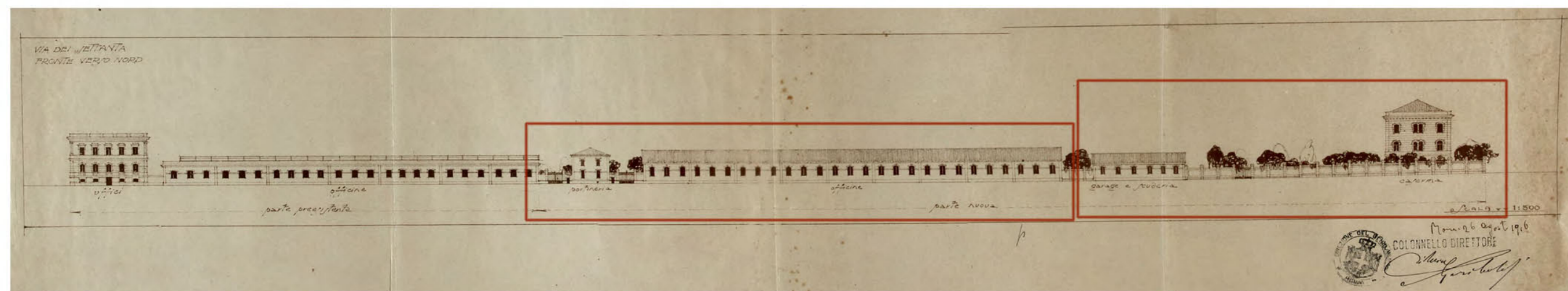
Fabbrica d'Armi - via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto verso Nord, su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)



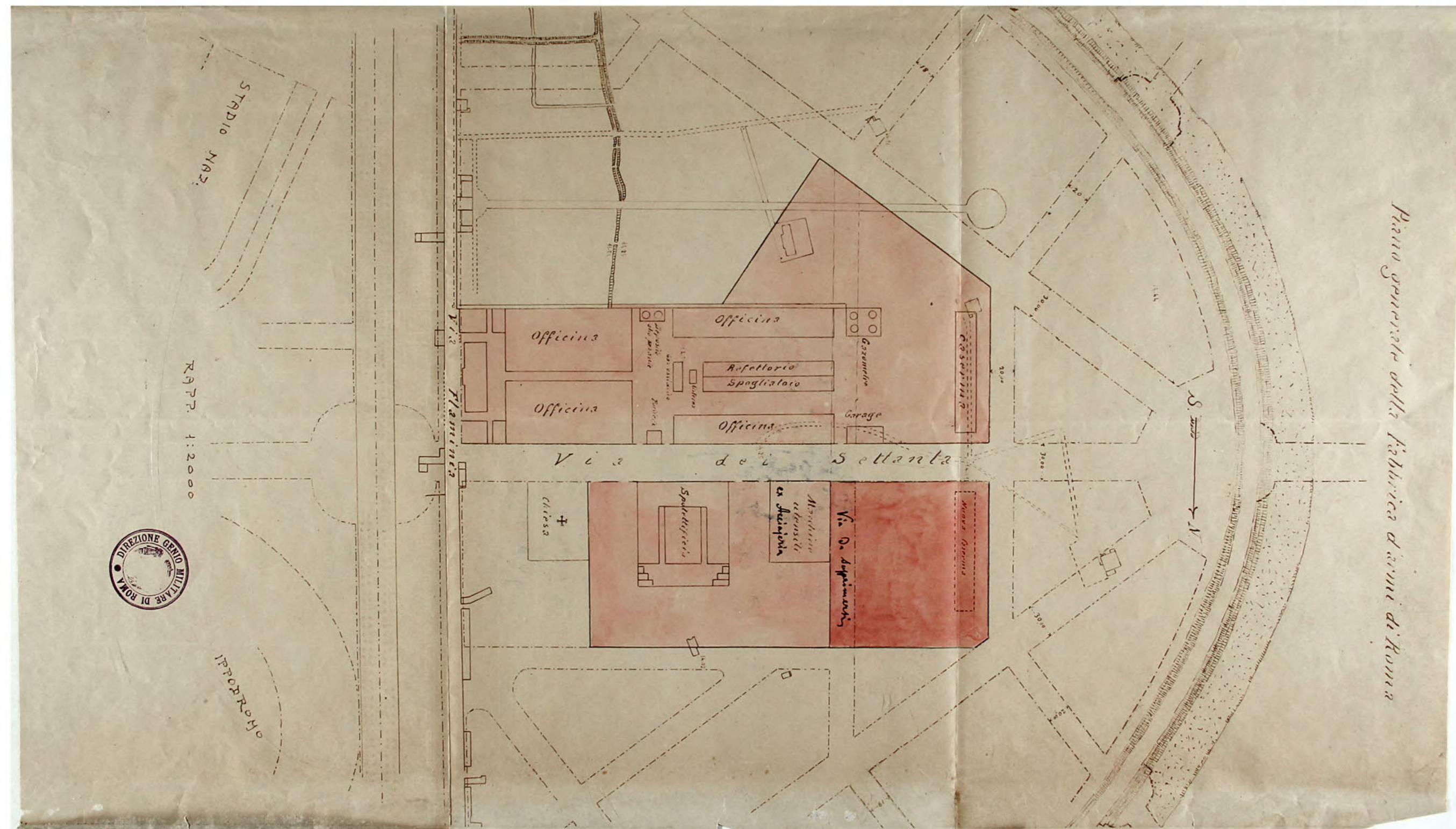
Fabbrica d'Armi - - via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto della parte di nuova costruzione (portineria e officine) su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)



Fabbrica d'Armi - via dei Settanta, fronte verso nord. Prospetto della parte di nuova costruzione (garage, scuderia e caserma) su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, anno 1916, Viale dei Settanta -



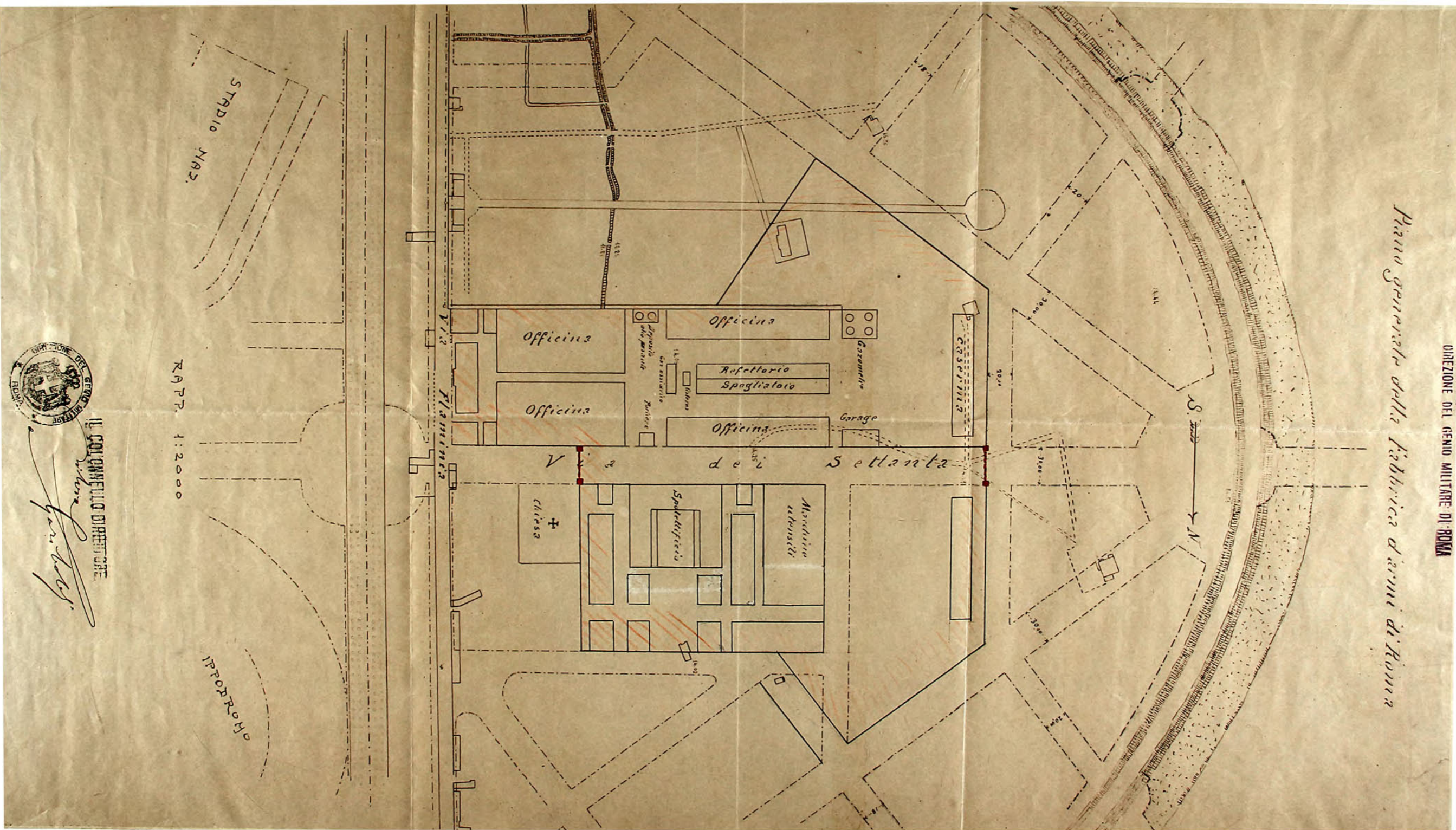
Fabbrica d'Armi - veduta d'insieme del prospetto verso Nord, su via dei Settanta (da ASC, IE, Prot. 2711, anno 1916, Viale dei Settanta - Caserma)



Fabbrica d'Armi - Pianta generale della Fabbrica d'armi di Roma. Planimetria d'insieme dell'intero complesso, con l'ampliamento sul lato Nord di via dei Settanta (da ASC, Piano Regolatore, n.20/7 anno 1916)

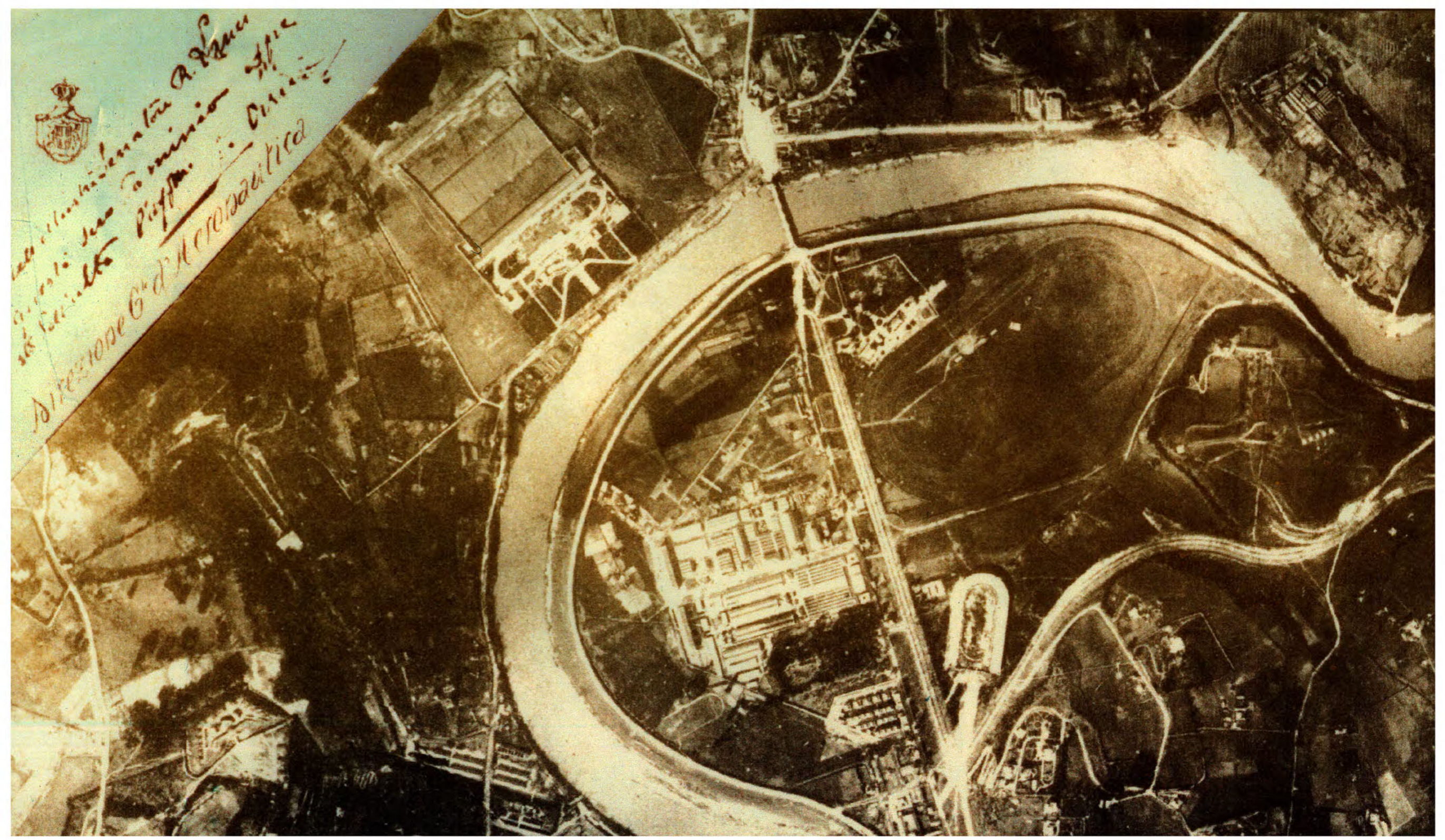
DIREZIONE DEL GENIO MILITARE DI ROMA

*Piano generale della fabbrica d'armi di Roma*



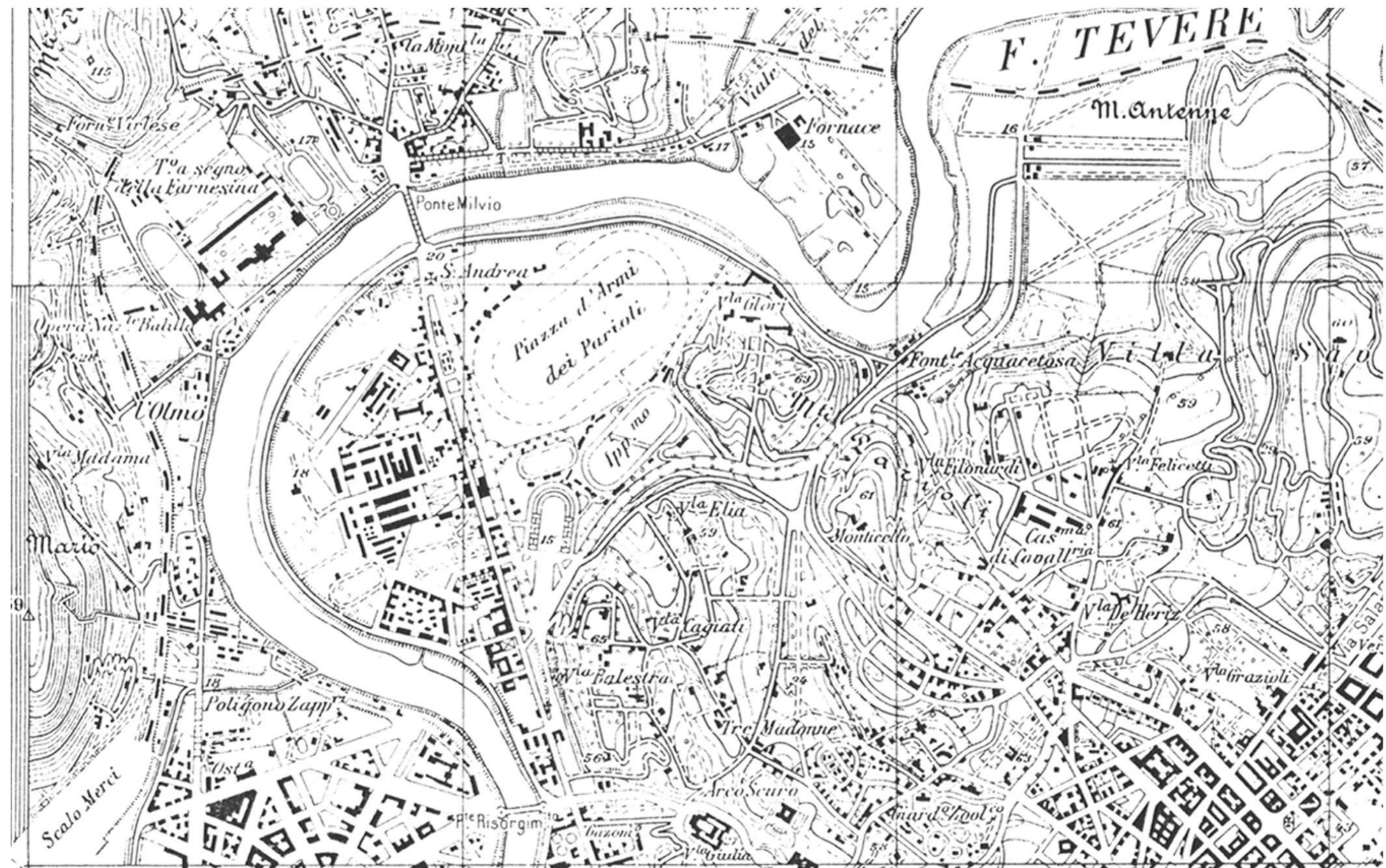
RAPP. 1:2000

Fabbrica d'Armi - Pianta generale della Fabbrica d'armi di Roma. Planimetria d'insieme dell'intero complesso, con la chiusura di via dei Settanta (da ASC, Piano Regolatore, n.20/7 anno 1916)



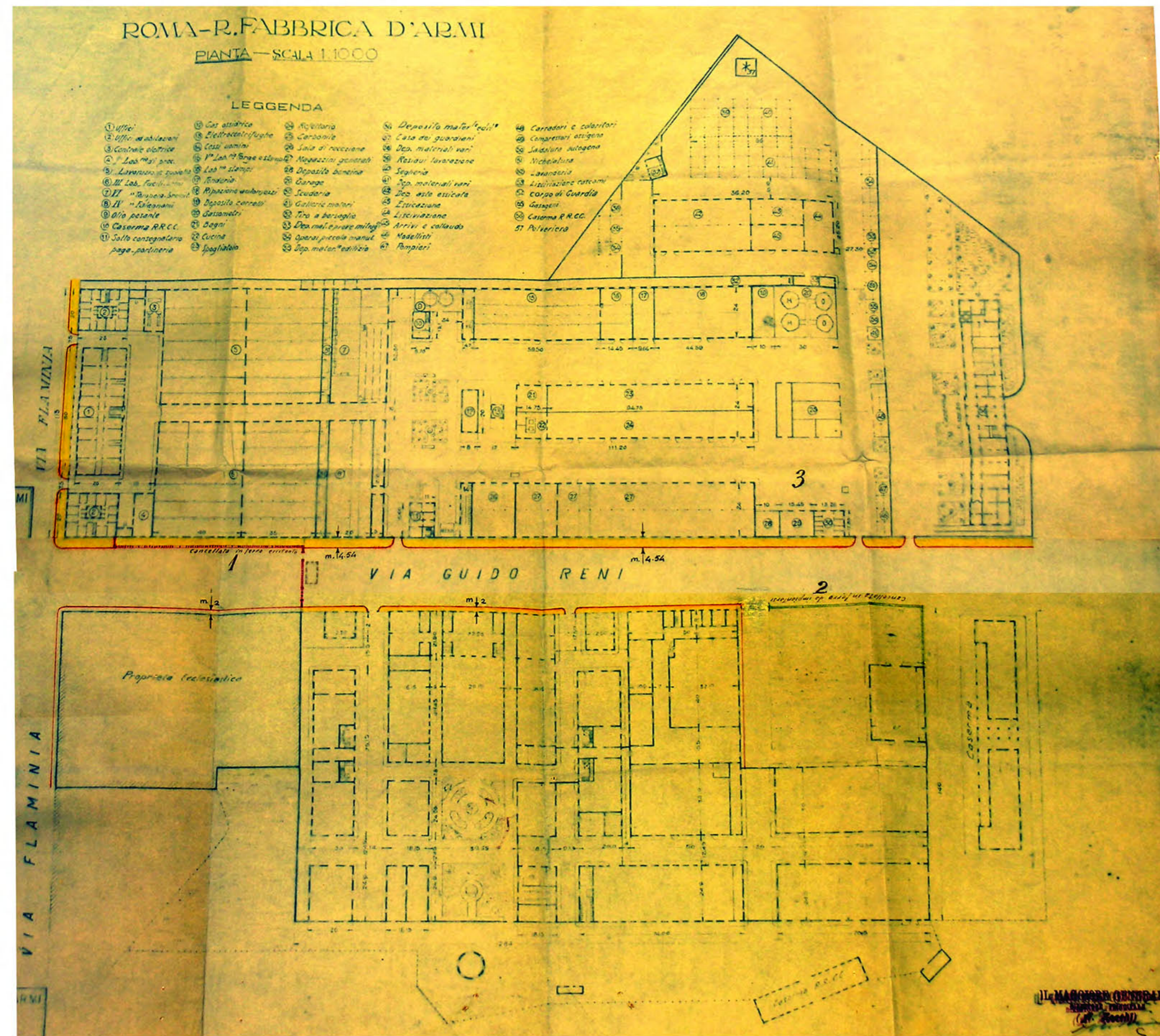
Fotopiano di Roma eseguito da Umberto Nistri nel 1919 - particolare





IGM 1925

Fabbrica d'Armi - Pianta. Sistemazioni stradali (da ASC, Rip. V, Servizio Strade, anno 1927, lavori alla fabbrica d'armi su via Guido Reni)



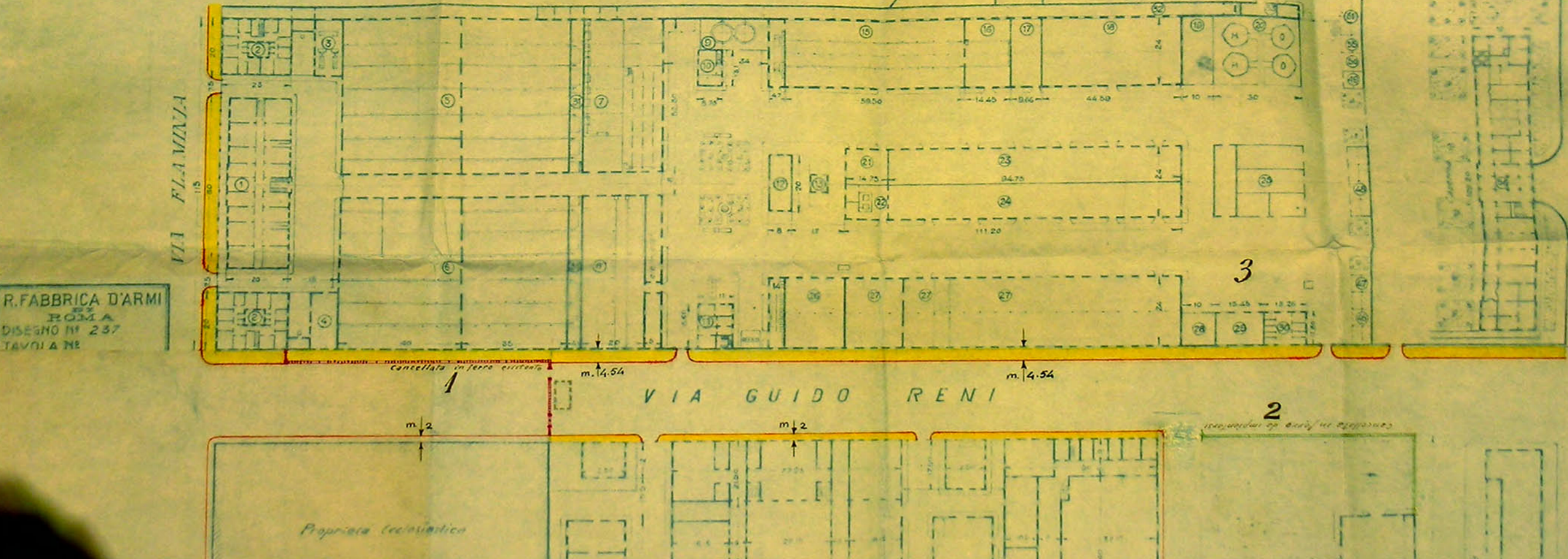


# ROMA - R. FABBRICA D'ARMI

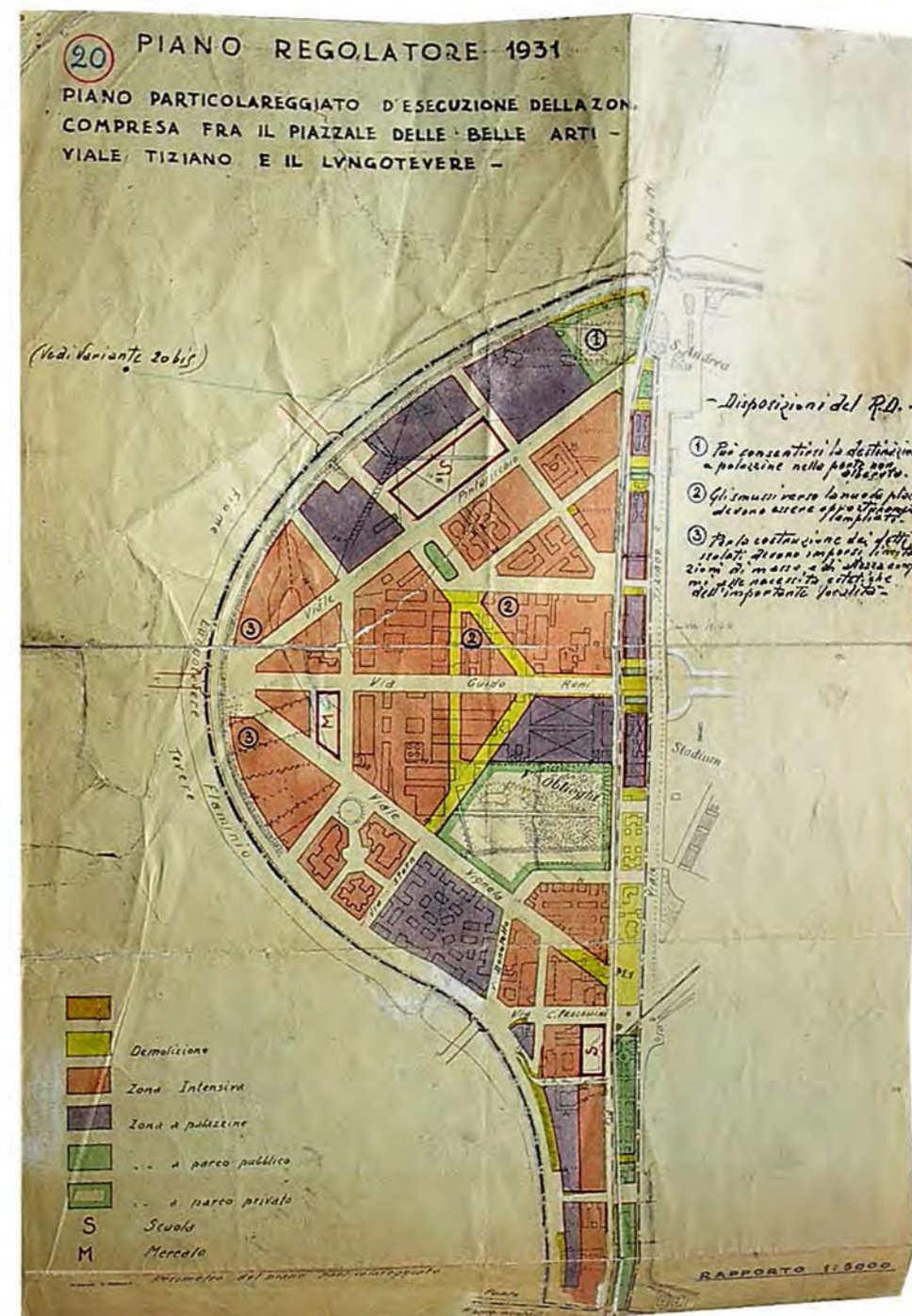
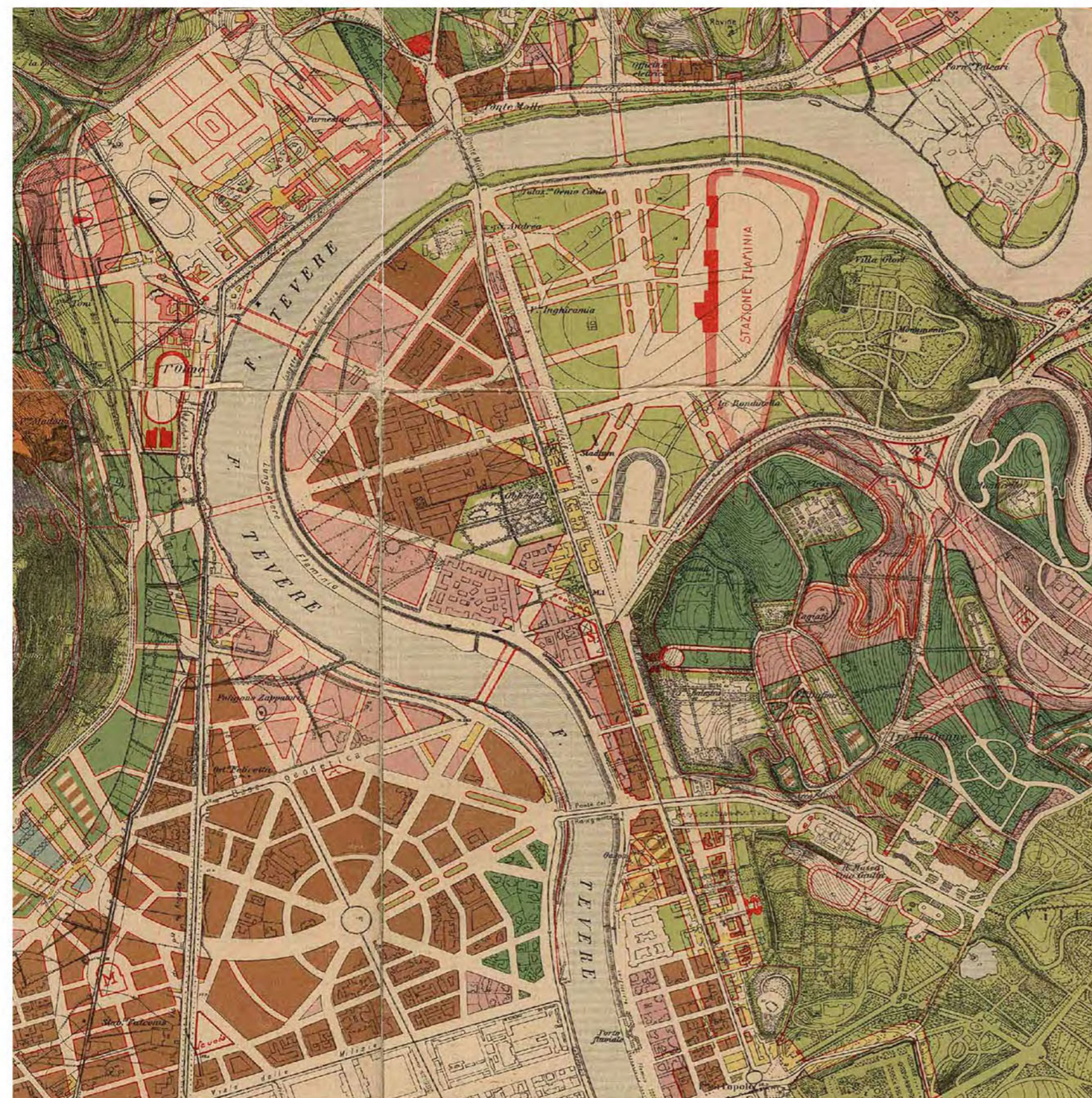
PIANTA - SCALA 1/1000

## LEGGENDA

- |                        |                              |                             |                          |                          |
|------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|
| ① Uffici               | ⑮ Gas ossidrico              | ⑳ Accettoria                | ㉔ Deposito mater. "edil" | ㉘ Carradori e coloratori |
| ② Ufficio adibitazioni | ⑯ Elettrocentrifughe         | ㉑ Carbonite                 | ㉕ Casa dei guardiani     | ㉙ Compressori ossigeno   |
| ③ Centrale elettrica   | ⑰ Cassi uomini               | ㉒ Sala di ricezione         | ㉖ Dep. materiali vari    | ㉚ Saldatura autogena     |
| ④ 1° Lab. "si proc."   | ⑱ 1° Lab. "si forge esterne" | ㉓ Magazzini generali        | ㉗ Residui lavorazione    | ㉛ Nichelatura            |
| ⑤ Lavanderia sociale   | ⑲ Lab. "si stampi"           | ㉔ Deposito benzina          | ㉘ Segheria               | ㉜ Lavanderia             |
| ⑥ III Lab. "facili"    | ⑳ Tondaria                   | ㉕ Garage                    | ㉙ Dep. materiali vari    | ㉝ Lincizzazione catrame  |
| ⑦ II "Tiratura Smerl"  | ㉑ Riparazione motori         | ㉖ Scuderia                  | ㉚ Dep. aste essiccate    | ㉞ Corpo di Guardia       |
| ⑧ IV "Ingegneria"      | ㉒ Deposito corredi           | ㉗ Galleria motori           | ㉛ Educazione             | ㉟ Gasogeni               |
| ⑨ Olio pesante         | ㉓ Cassametri                 | ㉘ Tiro a bersaglio          | ㉜ Lisciviazione          | ㊱ Caserma R.R.C.C.       |
| ⑩ Caserma R.R.C.C.     | ㉔ Bagni                      | ㉙ Dep. mat. e pezzi militeg | ㉝ Arrivi e collaudi      | ㊲ Polveriera             |
| ⑪ Salto consegnatorio  | ㉕ Cucina                     | ㉚ Operai piccola manut      | ㉞ Modellisti             |                          |
| ⑫ Sala "partineria"    | ㉖ Spogliatoio                | ㉛ Dep. mater. "edilizia"    | ㉟ Pompieri               |                          |

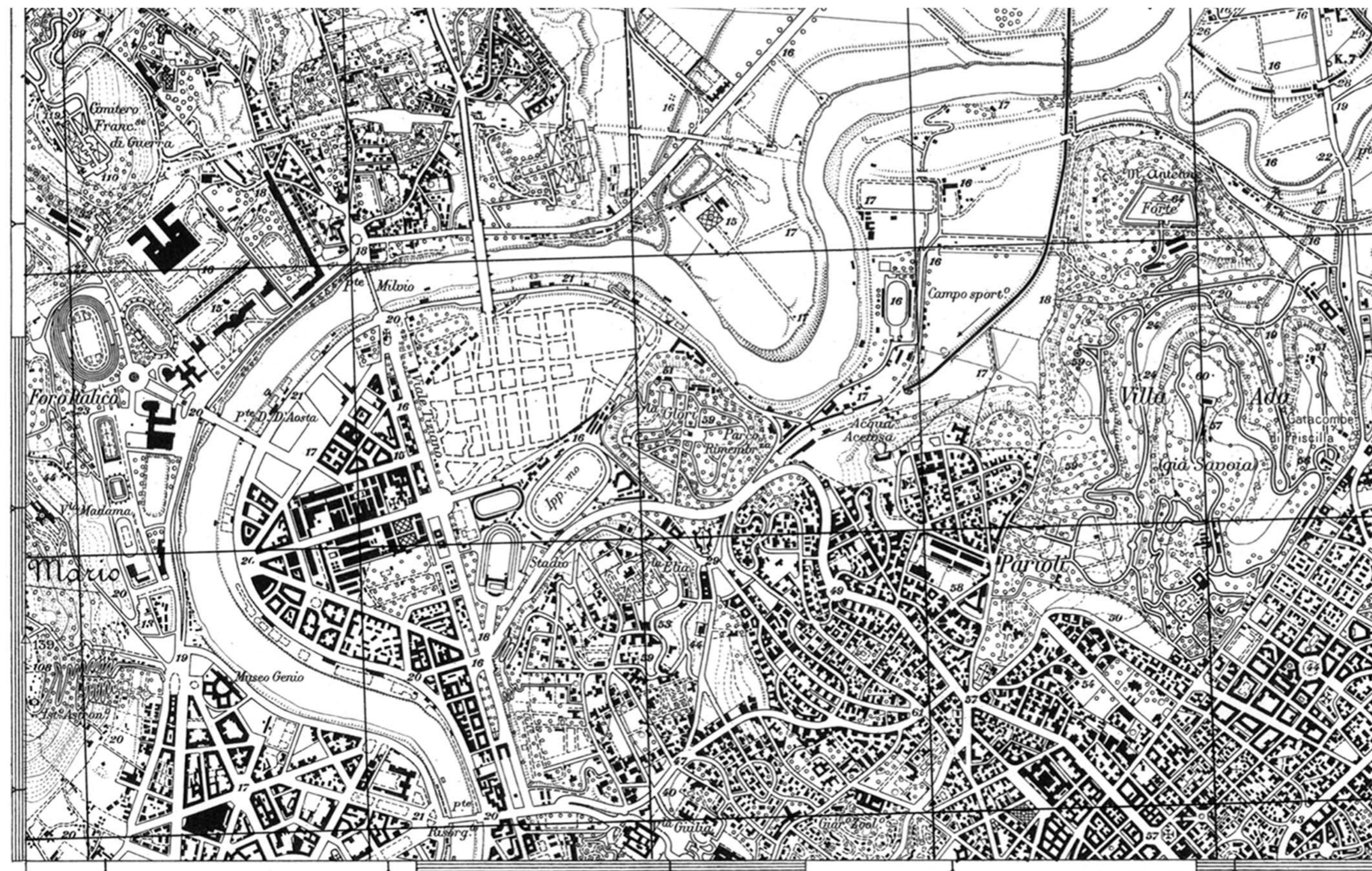


Fabbrica d'Armi - Pianta. Sistemazioni stradali- Particolare del complesso sul lato sud di via Guido Reni (da ASC, Rip. V, Servizio Strade, anno 1927 - lavori alla fabbrica d'armi su via Guido Reni)



Piano Regolatore di Roma 1931  
 P. P. 20 - Piano Particolareggiato d'esecuzione della zona compresa tra il piazzale delle Belle Arti, Viale Tiziano e il Lungotevere, anno 1932

Governatorato di Roma, Piano Regolatore 1931 Particolare dell'area della Flaminia (da ASC, Stragr. 680)



IGM, 1949 - Roma Nord 150 IV NO, dettaglio

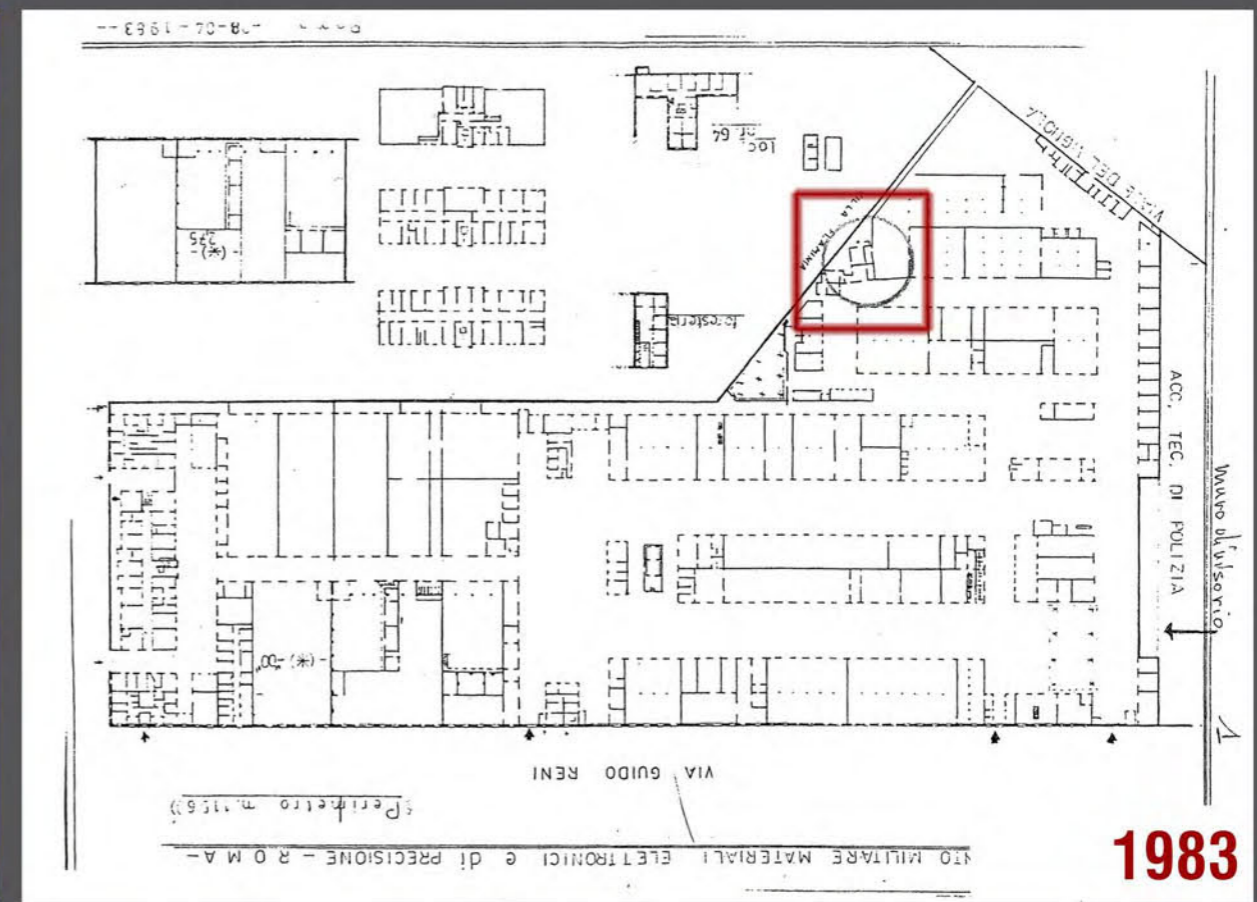
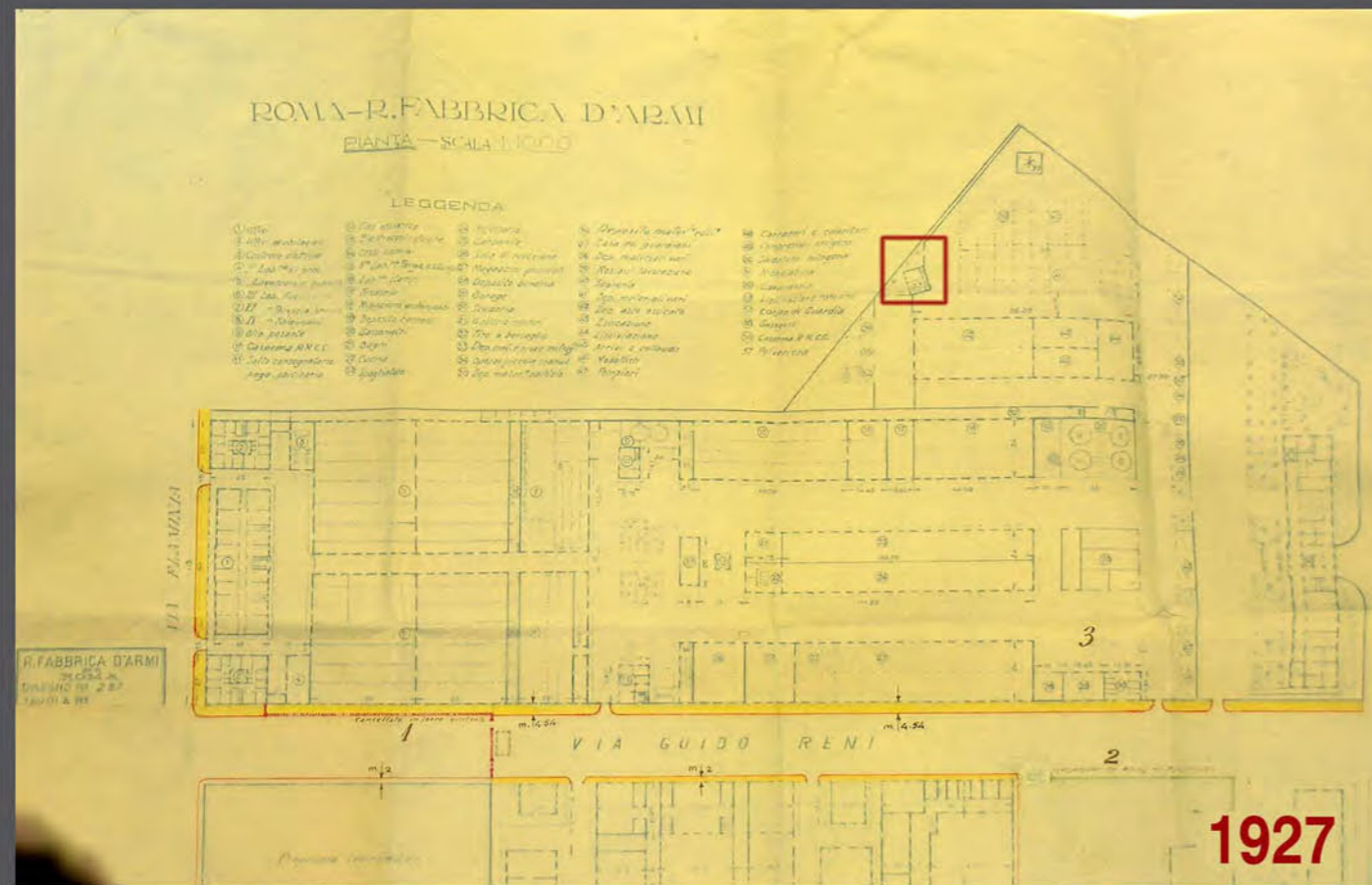
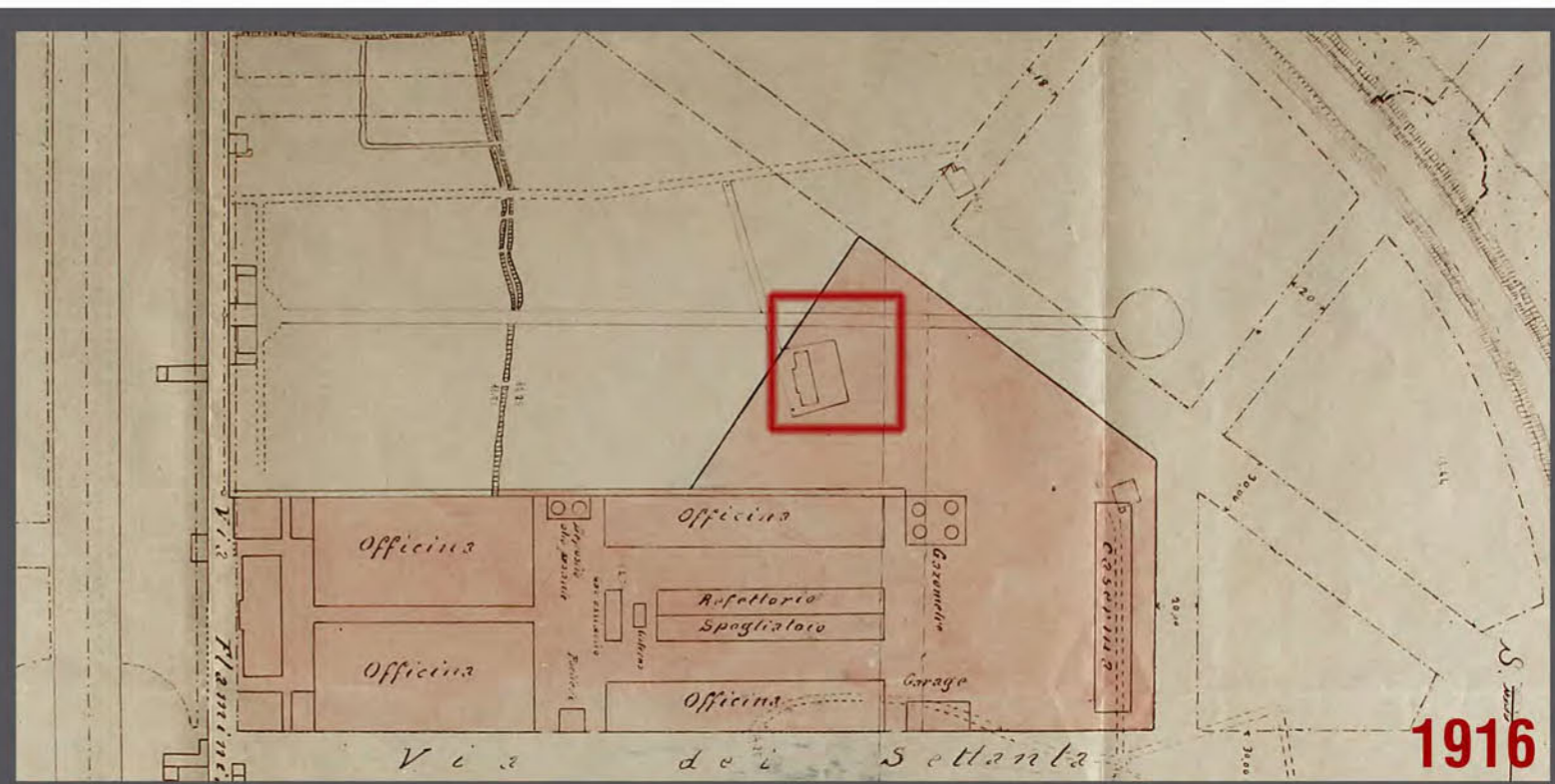
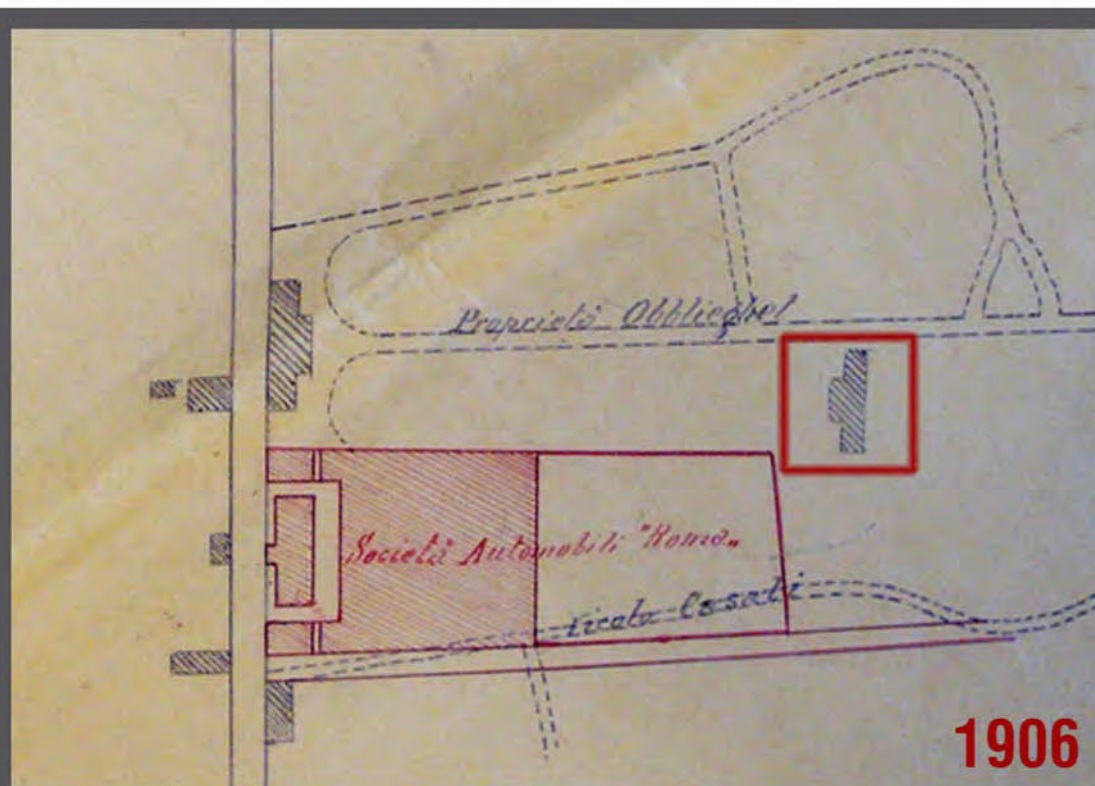


*Foto aerea, situazione attuale (da Google Map anno 2011)*

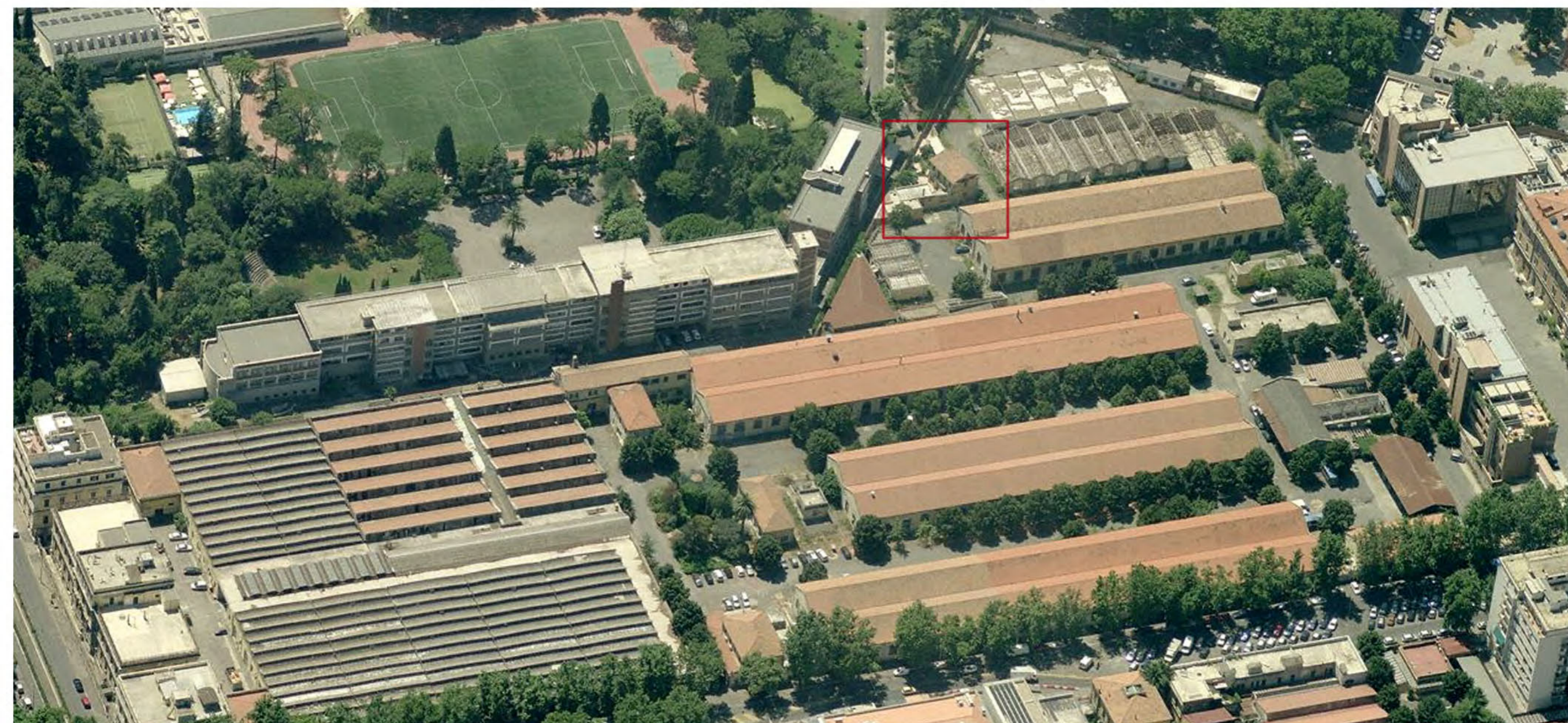


*Vista a volo d'uccello, situazione attuale (da Google Map anno 2011)*

## **Sintesi delle permanenze e trasformazioni Confronto fra le tavole storiche e lo stato attuale**



Manufatto persistente inglobato nell'ampliamento della Fabbrica d'armi



*Manufatto persistente, inglobato nell'ampliamento della Fabbrica d'armi - Veduta d'insieme dello stato attuale. (da Google Map 2011)*



*Manufatto persistente, inglobato nell'ampliamento della Fabbrica d'armi Stato attuale. (da Google Map 2011)*

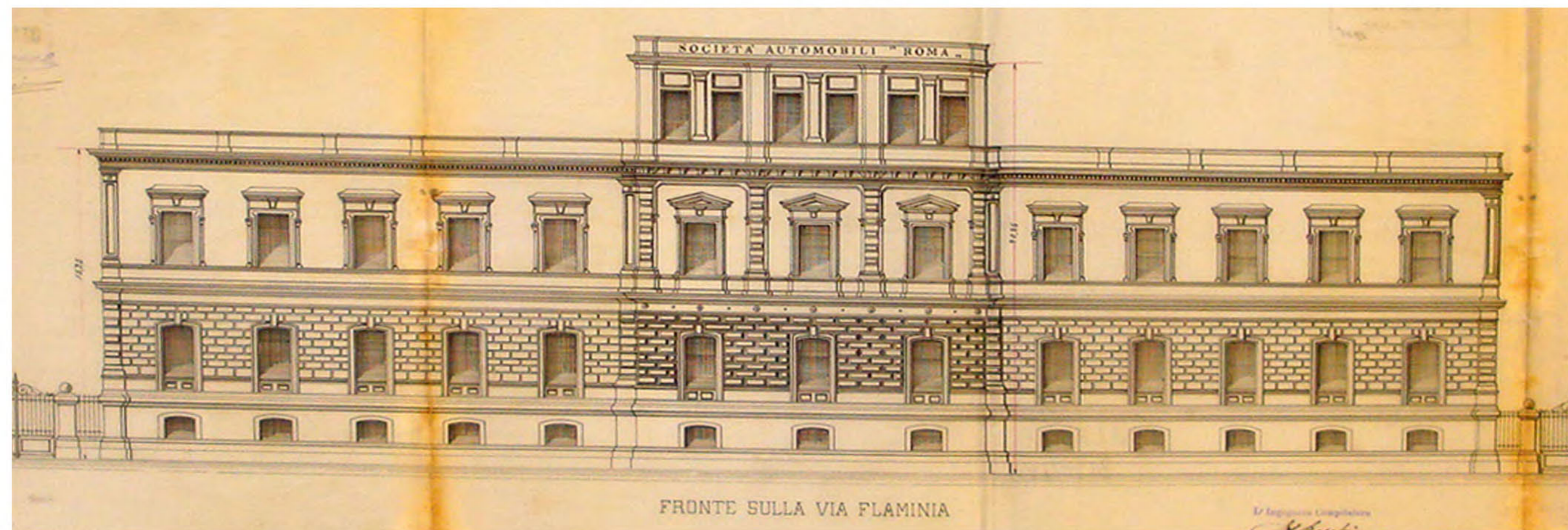


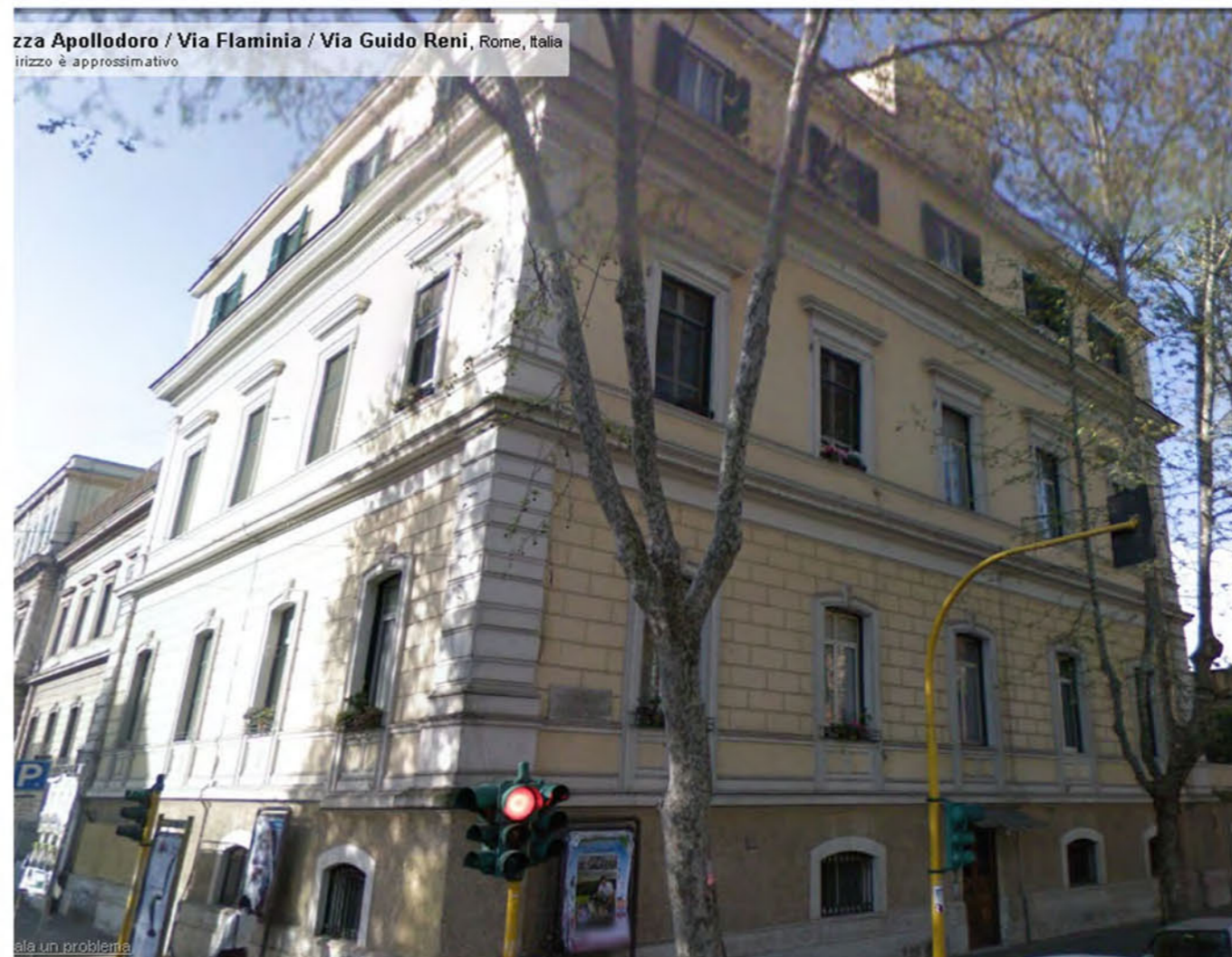
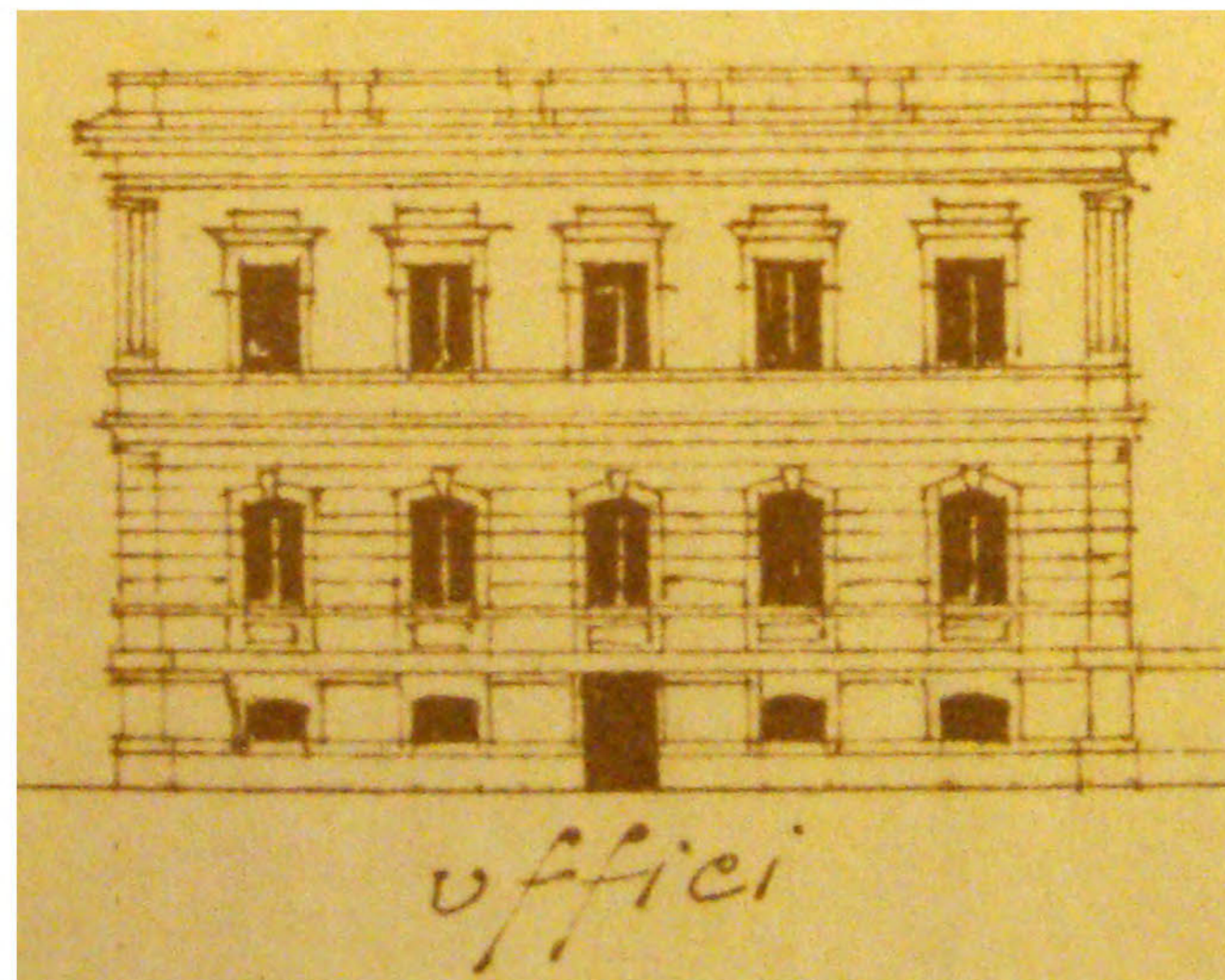




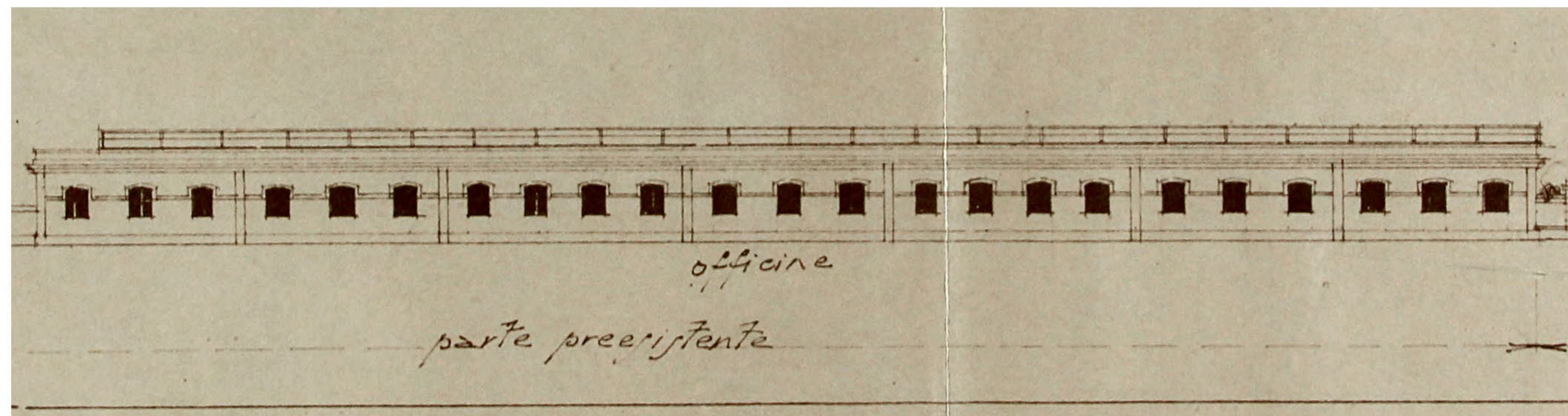
Prospetto sulla via Flaminia Stato attuale (Google Map 2011).

Società Automobili Roma *Progetto 1906*

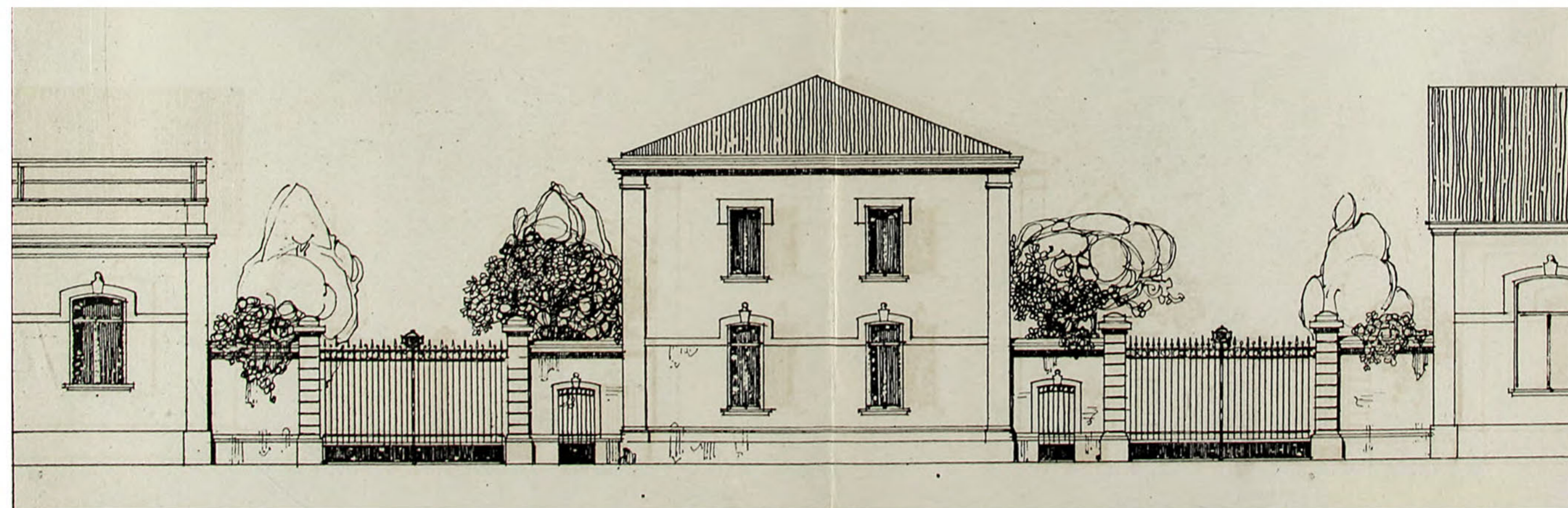




Palazzina uffici angolo via Flaminia via Guido Reni - Progetto 1916 e stato attuale (Google Map 2011).

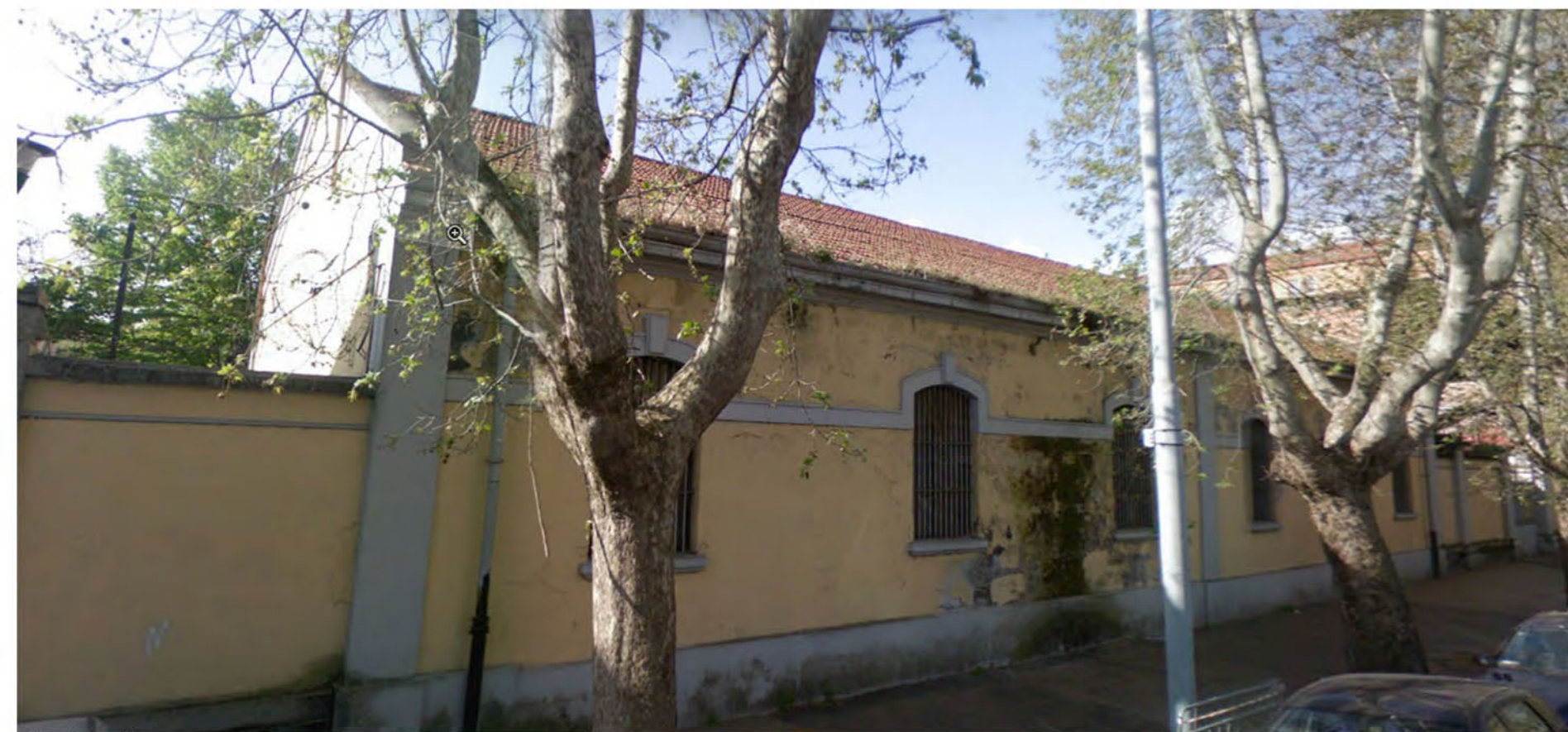
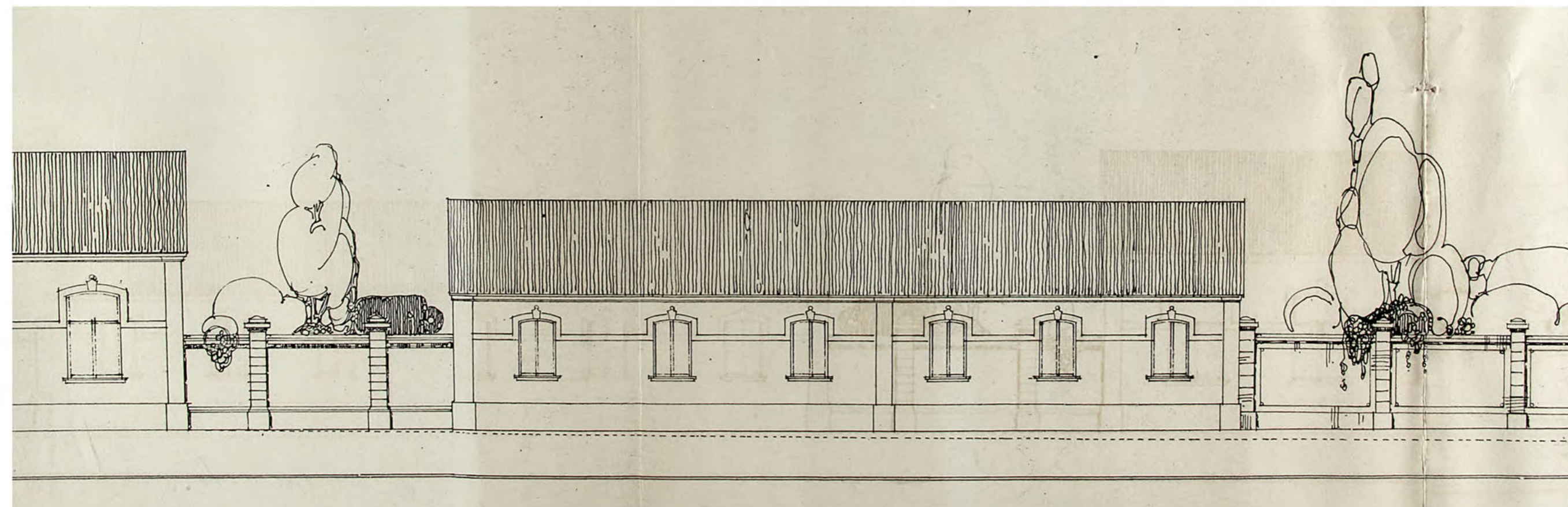


Corpo officine via Guido Reni - Progetto 1916 e stato attuale (Google Map 2011)



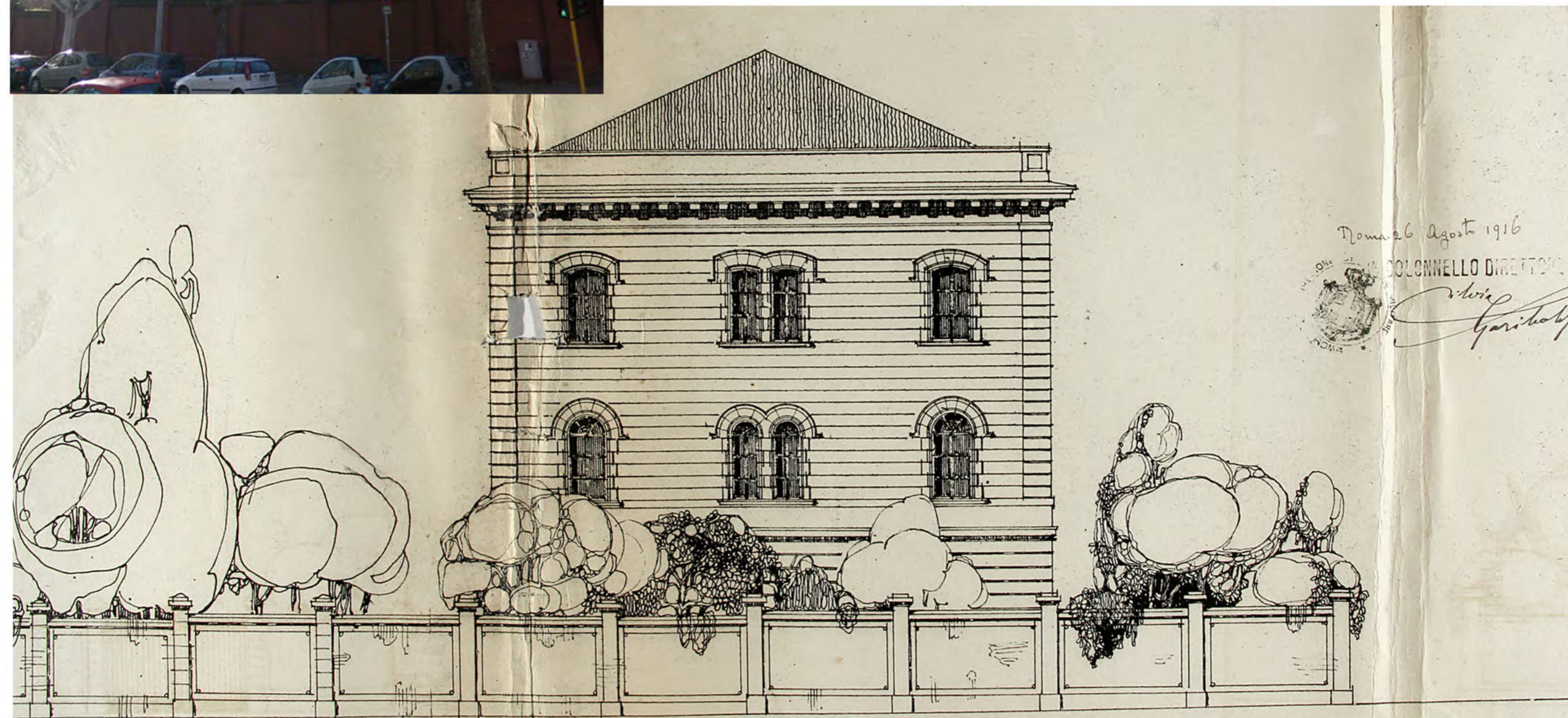
Portineria via Guido Reni - Progetto 1916 e stato attuale (Google Map 2011)





Garage e scuderia via Guido Reni - Progetto 1916 e stato attuale (Google Map 2011)

Caserma via Guido Reni - Progetto 1916 e stato attuale (Google Map 2011)



Roma 26 Agosto 1916  
COLONNELLO DIRETTORE  
*Carlo Gariboldi*