QR luglio 1961

Il traffico nelle grandi città

SALVIAMO I CENTRI STORICI

Ogni sventramento nel centro antico di una città ha solo effetti negativi: distrugge senza contropartita un patrimonio storico insostituibile favorendo la speculazione edilizia. E' assurdo pretendere di attribuire ai centri antichi funzioni di traffico e di affari, che devono invece venir spostati in nuovi centri e quartieri dotati di tutte le attrezzature indispensabili alla motorizzata vita moderna.

Le condizioni sempre più gravi del traffico nel centro delle nostre città sono argomento quotidiano di proteste e proposte, sia sulla stampa che da parte dell'uomo della strada. Lo spettacolo più esasperante è l'addensarsi, nelle ore di punta, di centinaia di macchine agli incroci, quando pare che la circolazione sia completamente paralizzata: l'impazienza si impadronisce di tutti fino a diventare rabbia contro i vigili urbani, contro il sindaco, contro i pedoni, contro il prossimo in generale, contro le vecchie strade « troppo strette »; il frastuono dei clacson si fa insopportabile, e aumenta il disordine e il fastidio: pare che la vita sia diventata davvero impossibile. Se esaminassimo le componenti psicologiche di questo stato d'animo, troveremmo che il desiderio più forte è quello di allargare strade, abbattere case, sfondare vicoli e piazze: tutti diventiamo urbanisti, e l'unico rimedio che riusciamo a trovare è quello di « sventrare il centro ».

E' giusta questa reazione? Se appena ci riflettiamo un momento, riconosceremo che non solo è ingiusta ma è del tutto irragionevole, perché se si attuasse quel nostro desiderio, otterremmo il risultato esattamente contrario a quello sperato, cioè una sempre maggiore congestione del traffico nel centro, fino alla stasi completa. Se vogliamo circolare meglio, dobbiamo convincerci che il vecchio centro di una città non va toccato: sembra un paradosso, e invece non è che il risultato dell'esperienza, l'insegnamento della realtà. Se infatti oggi siamo costretti talvolta a procedere a 3-4 chilometri l'ora nelle zone centrali, ciò non deriva tanto dall'aumento vertiginoso della motorizzazione, quanto dalla cattiva politica urbanistica seguita fin qui, e in particolare proprio da quegli sventramenti che le nostre città maggiori e minori (da Roma a Milano, da Torino a Napoli, da Brescia a Cremona, Ascoli, ecc.) hanno dovuto subire in quest'ultimi decenni e che

Gli sventramenti nel centro di Milano: ecco quello che resta della chiesa romanico-gotica di S. Giovanni in Conca in piazza Missori, sacrificata alla « racchetta » e ridotta a falso rudere.

(Per gentile concessione del Touring Club Italiano)

Milano: il tracciato della « racchetta » (a tratto continuo quello realizzato, a puntini quello in progetto e che poi è stato opportunamente sospeso).

a loro tempo sono stati vantati come un grande toccasana.

I centri storici delle nostre città si sono venuti formando nei secoli, dal medioevo all'ottocento, quando non esisteva traffico motorizzato: essi rappresentano l'elemento di nobiltà del nostro Paese, e non valgono soltanto per i loro principali monumenti, ma per continuità del loro tessuto edilizio, per il loro carattere unitario, ambientale, d'insieme. Ogni demolizione, allargamento o sventramento non solo porta un danno irreparabile a un patrimonio che

Il « problema del traffico » si risolve solo se si risolve il problema dello sviluppo urbanistico di tutta la città, secondo un piano regolatore moderno e coordinato. Lo spostamento delle funzioni direzionali in centri nuovi e attrezzati per le esigenze moderne, l'espansione aperta della città in una direzione prevalente, e articolata in quartieri sufficientemente autonomi e spaziati dal verde: questi alcuni principi di fondo che possono alleggerire la pressione del traffico sul centro. Gli sventramenti hanno sempre e solo ottenuto l'effetto opposto a quello sperato: e poi, che serve sventrare il centro, se le strade fatte nei quartieri nuovi sono spesso più strette di quelle fatte due o tre secoli fa?

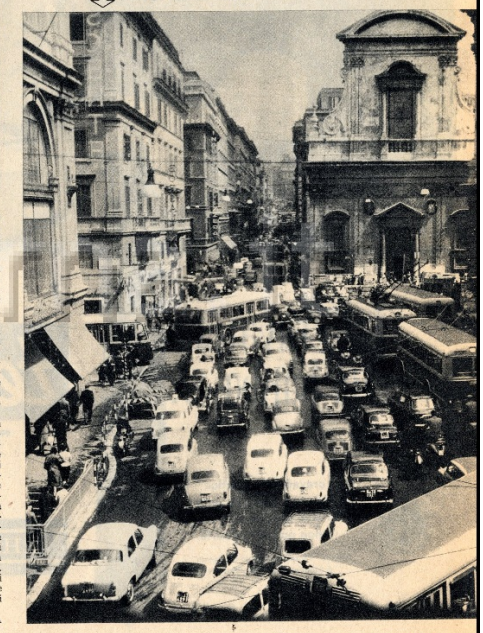
dobbiamo saper tramandare ai posteri, ma, come è ovvio, attira immediatamente sempre più pesanti correnti di traffico: alla stessa maniera che, in un sistema idraulico, se si aumenta la sezione di un canale, aumenta immediatamente in esso il volume dell'acqua. Inoltre, gli sventramenti non vengono compiuti per fare un piacere (inesistente) agli automobilisti, ma per ragioni di speculazione edilizia. Sventrata una vecchia strada, al posto delle sue case modeste vengono costruiti edifici che consentono uno sfruttamento enormemente maggiore del precedente, palazzi intensivi nei quali trovano posto, invece delle abitazioni di prima, grandi banche, grandi magazzini, grandi uffici pubblici e privati, eccetera: ne consegue che una massa sempre maggiore di affari, di persone e di macchine viene a gravare sulla zona sventrata e ricostruita, per poi dilagare nelle zone adiacenti, peggiorando senza scampo la situazione di tutto quanto il centro. Pretendere di « adeguare » il centro storico delle nostre città alle esigenze della vita moderna (come dice un diffuso luogo comune) per mezzo di sventramenti e ricostruzioni, è quindi cosa priva di senso.

Qualche esempio clamoroso? Si consideri la devastazione del centro di Milano a sud del Duomo, e la creazione di quella strada denominata « racchetta » che doveva costituire uno scorrimento rapido tra le zone di piazza S. Babila e via Vincenzo Monti: e che invece, per l'edilizia intensiva costruita ai suoi lati, ha dato risultati così disastrosi che da un anno il Comune, valendosi di un comitato di esperti urbanisti, ha deciso di rinunciare definitivamente alla realizzazione del suo secondo tratto, oltre piazza Missori. Un altro caso insigne sono gli sventramenti romani, operati al tempo del delirio per la romanità, che si chiamano Via dei Fori Imperiali e Via del Mare. Qui, al posto dei quartieri distrutti non è stato

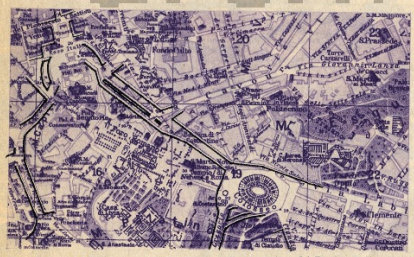
Anche le zone del Pasquirolo e di via Passarella sono state sventrate e ricostruite: quando corso Europa sarà ultimato, la paralisi del traffico nel centro di Milano sarà ancora più grave. La ricostruzione intensiva del vecchio centro ha anche gravemente ostacolato il sorgere del nuovo « centro direzionale ».

Roma, piazza Venezia. Ecco l'effetto degli sventramenti di trenta anni fa: tutto il traffico dei quartieri meridionali di Roma confluisce come in un imbuto nella strettoia del corso Umberto, e di qui dilaga e ingorga tutto il centro di Roma.

Roma, largo Chigi. La mancanza di una moderna politica urbanistica ha fatto sì che il centro di Roma, contro ogni buona norma, vada trasformandosi nel centro di gravità di tutti i pesi umani e di traffico della città. I sensi unici, i quadrilateri, ecc., servono soltanto a spostare di qualche centinaio di metri gli ingorghi maggiori.



ricostruito quasi niente, ma le conseguenze non sono state per questo meno gravi. A parte il guasto irreparabile recato a uno degli ambienti storici più illustri del mondo, quelle due strade retoriche e scenografiche, confluendo su Piazza Venezia come in un imbuto, non hanno fatto che convogliare tutto il traffico dei quartieri meridionali in continua espansione (S. Giovanni, Appio, Ostiense, eccetera, insomma tutte le provenienze dai Colli e dal mare) sulla strettoia di Corso Umberto, cioè nel cuore stesso già sovraccarico di Roma. E se oggi non ci si muove più a Piazza Colonna, al Tritone o in Piazza di Spagna, oggi che la circolazione a Roma è sestuplicata (in venti anni), una delle cause va ricercata in quegli sventramenti forsennati. (Né è da trascurare il fatto che, nella statistica degli incidenti, la zona Colosseo-Fori Imperiali-Piazza Venezia occupa ormai uno dei primissimi posti).



(Per gentile concessione del Touring Club Italiano)

Roma. Via dei Fori Imperiali e via del Mare hanno incanalato tutto il traffico dei quartieri meridionali, attraverso piazza Venezia, nel corso Umberto e in tutto il vecchio centro. I vari sensi unici non hanno fatto che allargare la zona intasata dalla circolazione in continuo aumento.

In conclusione, ogni intervento sventratorio (o «chirurgico» come ancora molti amano dire) nel centro antico di una città ha solo effetti negativi: distrugge senza contropartita un patrimonio storico-ambientale insostituibile, crea al suo posto una deforme imitazione di città moderna, irrazionale e impraticabile, aumenta in proporzione geometrica la congestione del traffico, fa perdere a tutti tempo e denaro, intralciando gravemente l'attività di intere categorie di cittadini, commercianti, impiegati, lavoratori. Gli sventramenti sono il frutto di una mentalità arretrata (ma ancora assai difficile da debellare, si pensi a quanto è successo a Lucca o a quanto sta succedendo a Pavia), che crede di poter risolvere il problema del traffico, con interventi frammentari e di settore: quando invece tutti i problemi di una città sono strettamente interdipendenti l'uno dall'altro, e possono essere risolti solo entro una visione ampia e organica, per mezzo di quello strumento moderno che si chiama piano regolatore.

Un piano regolatore moderno e illuminato è un programma generale e a lunga scadenza, che tende ad assegnare una funzione precisa a ogni zona della città e del territorio circostante, prevedendone le necessità e gli incrementi futuri. Quindi non pretenderà di attribuire a un centro antico funzioni di traffico e di affari ad esso incompatibili, ma tenderà a spostarle in nuove sedi, in nuovi centri e quartieri che siano finalmente dotati di tutte quelle attrezzature (direzionali, viabilistiche, per grandi impianti pubblici, eccetera), capaci di assolvere alle esigenze della vita del nostro tempo: mentre al centro storico resteranno le funzioni tollerabili dal suo tessuto edilizio (commerciali di un certo tipo, residenziali, di rappresentanza, culturali, turistiche), salvo procedere, nelle zone particolarmente decadute, a quell'operazione delicata che si chiama «risanamento conservativo».

Il centro storico di una città non deve insomma diventare il «baricentro» della vita cittadina. A questo scopo un buon piano regolatore dovrà evitare che la città si sviluppi caoticamente in tutti i punti cardinali, a successivi anelli di cemento e di asfalto, a macchia d'olio: ma dovrà articolare l'espansione moderna in quartieri sufficientemente autonomi e spaziati dal verde, indirizzandoli in una direzione prevalente, in modo che la città possa ingrandirsi in avvenire senza che tutto torni a gravitare sul centro, soffocandolo. Solo così, come ci insegnano i paesi civili, si può impostare la soluzione dei vari problemi cittadini, e quindi anche quello del traffico.

ANTONIO CEDERNA