QR
Aprile 1961

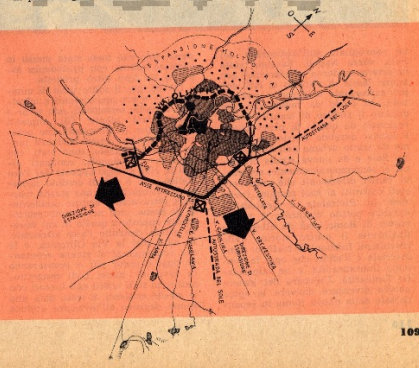
La Via Olimpica

Non basta fare strade, bisogna farle con intelligenza e con buon senso. La Via Olimpica è un esempio, purtroppo assai eloquente, di come non deve essere fatta una strada. Scadente la sua esecuzione tecnica essa ha reso ancora più caotica una situazione stradale già difficilissima.

Asfaltare non è governare, disse una volta un uomo d'ingegno: intendendo che non basta fare strade per essere benemeriti dei propri concittadini, e che anzi spesso, una nuova strada, un ponte, un cavalcavia eccetera, qualora non siano realizzati in funzione di un organico piano urbanistico, possono risolversi in danno anziché in vantaggio generale. E' appunto quello che si verifica a Roma a più di un anno dal compimento dei lavori fatti per le Olimpiadi: e non è soltanto la loro scadente esecuzione tecnica che va deplorata, quanto l'effetto che hanno avuto sulle possibilità di sviluppo di tutta la città. Possiamo dire subito che quelle realizzazioni stradali (Via Olimpica, sottovia veicolari sul Lungotevere, Corso Francia sopraelevato) hanno avuto il risultato, come era stato facilmente preveduto dagli enti tecnici più qualificati, di rendere ancora più caotica la circolazione e di rovesciare ogni sana impostazione di piano regolatore.

Il piano regolatore di Roma, quale fu elaborato anni fa da esperti urbanisti (e poi respinto dall'amministrazione capitolina, per ragioni che con l'urbanistica hanno poco a che fare), si era proposto due scopi fondamentali: impedire l'accrescimento della città in tutte le direzioni (secondo la nefasta pratica detta a «macchia d'olio», che fa gravitare tutto il traffico sul centro), e indirizzare gli sviluppi moderni in un settore predominante, quello sud-orientale, cioè in direzione dei Castelli. Strumento essenziale di questa espansione «asimmetrica» doveva essere una grande arteria di scorrimento veloce, l'«asse attrezzato», che, passando a oriente dell'agglomerato urbano, avrebbe attirato tutto il traffico proveniente dal nord (Cassia, Flaminia, Salaria), l'avrebbe incanalato tangenzialmente alla città tagliando le consolari (Nomentana, Tiburtina, Prenestina, Casilina) e quindi, opportunamente raccordato con le provenienze dal sud e dal mare, l'avreb-

I più recenti lavori stradali di Roma e il loro effetto sul traffico. E' segnato il tracciato della Via Olimpica, che collega gli impianti sportivi irrazionalmente dislocati ai due capi opposti, Foro Italico e EUR: la Via Olimpica è un insieme di tronconi eterogenei, in parte vecchi in parte nuovi, piena di incroci non attrezzati (i maggiori dei quali sono indicati dalle sbarrette trasversali), che valorizza i terreni occidentali, e quindi fa gravare sul centro una sempre maggiore quantità di traffico. Le altre opere sono radiali di penetrazione, che aumentano la congestione nella zona centrale. N. 1: i cavalcavia sull'Aniene e sull'arco ferroviario, che portano il traffico sulla Nomentana e, attraverso Porta Pia, nel cuore della città. N. 2: il Corso Francia che porta il traffico della Salaria e della Flaminia contro la collina dei Parioli. N. 3: i sottovia veicolari del Lungotevere che facilitano la penetrazione del traffico ancora nel centro storico.



Ecco, in sinisi, gli indirizzi generali del piano regolatore elaborato dagli urbanisti romani, e poi respinto dalla maggioranza capitolina. Espansione rada nel settore settentrionale e occidentale di Roma, espansione prevalente nel settore sud-orientale (grosse frecce), per rompere l'accerchiamento «a macchia d'olio» della città. Cardine dell'espansione maggiore avrebbe dovuto essere la grande strada di scorrimento, tangenziale all'agglomerato urbano, detta «asse attrezzato» (a grosso tratto continuo), a varie carreggiate e incroci a più livelli: lungo di essa avrebbero dovuto essere costruiti i due centri direzionali di Pietralata e Centocelle (quadratini). Oltre che da arteria veloce e da tratto urbano dell'Autostrada del Sole, l'asse attrezzato avrebbe funzionato così da nuovo centro moderno della Roma in espansione, spina dorsale della sua nuova struttura. Invece è stata costruita, proprio nel settore opposto della città, cioè in quello occidentale, la Via Olimpica (a grossi tratti), che ha rovesciato la impostazione del piano regolatore e favorisce lo sviluppo a macchia d'olio di Roma, e quindi la congestione del traffico nel centro.

La veduta aerea del Corso Francia sopraelevato rende ancora più evidente l'errore urbanistico: le sue quattro piste sfrangiate vanno a sbattere contro le colline dei Parioli. E' una delle tante radiali di penetrazione realizzate al posto di quel sistema organico di tangenziali di scorrimento che poteva davvero alleggerire la pressione del traffico sul centro.

be convogliato sull'Autostrada del Sole, verso Napoli. Sarebbe stata un'arteria moderna ed efficiente, con ampie fascie di rispetto ai lati, con più carreggiate e incroci a vari livelli, in modo da mantenere ben distinto il traffico di transito interregionale da quello di penetrazione e locale: avrebbe funzionato insieme da tratto urbano dell'Autostrada del Sole e da nuova strada cittadina, e, contemporaneamente, coi nuovi centri direzionali che sarebbero stati costruiti ai suoi margini (nelle zone di Pietralata e Centocelle) avrebbe potuto costituire il nuovo centro di Roma, così da alleggerire finalmente il centro storico dalle esorbitanti funzioni di traffico, commerciale e d'affari che oggi lo rendono impraticabile, e ne minacciano l'integrità. Un'opera del genere poteva diventare davvero la spina dorsale della nuova Roma in espansione, solo che fosse stata messa in cantiere subito, con precedenza assoluta su ogni altro progetto.

Invece, per il solito vizio di anteporre le opere appariscenti e affrettate a quelle sostanziali, non se ne è voluto fare niente. Gli impianti sportivi per le Olimpiadi, che potevano benissimo essere dislocati lungo l'asse attrezzato, sono stati, con decisione irrazionale, confinati all'EUR, cioè al capo opposto del Foro Italico, e si è quindi creduto necessario collegarli con una strada tracciata attraverso il settore occidentale di Roma, cioè nel settore esattamente opposto a quello in cui doveva essere costruito l'asse attrezzato. E' nata così la Via Olimpica, e le sue conseguenze si stanno scontando oggi e ancor più si sconteranno in avvenire: nuovi nodi congestionati sono stati creati agli incroci con le strade esistenti, è stata data una spinta decisiva all'invasione edilizia di grandi zone di campagna ancora libere e che tali dovevano rimanere (alle spalle di Monte Mario, del Vaticano, del Gianicolo, di Monteverde), ogni possibile sviluppo a oriente è stato bilanciato da uno sviluppo in senso contrario, e quindi il centro viene investito da sempre maggiori correnti di traffico. Il tutto aggravato dagli altri lavori eseguiti per le Olimpiadi: dai sottovia sul Lungotevere, che hanno facilitato la

La Via Olimpica nel quartiere Trionfale. Il primo tratto (in alto) non è che uno stretto corridoio in mezzo alle case; il secondo tratto (in basso) è di nuova costruzione, ma l'area libera ai suoi lati non deve trarre in inganno: sono già pronti i piani che la trasformeranno in un tavoliere di cemento, simile a quello che già si vede al centro della fotografia.

penetrazione nel centro storico (quando invece era necessario studiare un piano ragionevole per renderne pedonale almeno una parte) al Corso Francia sopraelevato, tanto ammirato, e che invece non fa che scaraventare tutto il traffico proveniente dal nord contro le colline dei Parioli (quando altre più logiche soluzioni erano da tempo, in progetto).

Nè si devono dimenticare altri grossi lavori in corso, come i cavalcavia destinati a collegare le zone al di là dell'Aniene e dell'arco ferroviario (Monte Sacro e Pietralata), e che ancora una volta non fanno che rovesciare radialmente nuovo traffico, attraverso la via Nomentana, sul centro storico.

In sostanza, il pretesto di una manifestazione effimera come le Olimpiadi è servito a trasgredire uno dei principi elementari dell'urbanistica e del buon senso: quello di fare le strade al posto e al momento giusto. Si sono fatte prima quelle che dovevano essere fatte dopo in maniera diversa: si sono cioè fatte delle radiali (che portano il traffico al centro) e dei frammenti di anulari (che aumentano gli incroci con le radiali), anziché realizzare quella grande tangenziale, l'asse attrezzato, che sola avrebbe potuto, nel quadro di tutti gli altri problemi di sviluppo (residenziali, industriali, direzionali) dare l'avvio alla creazione della Roma moderna, rompere il suo accerchiamento, alleggerire e quindi salvare definitivamente il patrimonio storico-ambientale del centro storico.

Uno sguardo dall'aereo alla Via Olimpica può insegnarci come non deve essere fatta una strada. Essa non è che una ricucitura di tronchi nuovi con tronchi vecchi di dieci o vent'anni, che continuamente si allarga e restringe, dotata di attrezzature insufficienti e soluzioni sommarie. Alcuni degli incroci maggiori avvengono a livello creando ingorghi famigerati (come quello di Piazzale degli Eroi, ai piedi di Monte Mario), altri avvengono in curva (come quello con Via Gregorio VII, a ridosso del Vaticano, che porta al centro tutto il traffico dell'Aurelia); la sezione della via subisce repentine e drastiche strozzature quando è costretta a infilare vecchie gallerie ferroviarie (nelle zone di Tor di Quinto e della Far-

La Via Olimpica nel tratto in cui si sovrappone alla Circonvallazione Gianicolense, percorsa da tram e autobus. Una strada qualunque, in mezzo a un'edilizia qualunque e di speculazione.

nesina), in altri tratti essa si sovrappone a vecchie strade costruite intensivamente (circonvallazione Clodia e Trionfale, Viale Marconi), alcune delle quali percorse da autobus e tram (circonvallazione Gianicolense): il numero dei nuovi incroci non si conta (27 solo in due chilometri e mezzo, nel quartiere Trionfale), e parecchie sono le curve pericolose: quella assurda a «esse», all'altezza del sottopassaggio dell'Aurelia (con indicazione di limitazione di velocità), quella in contropendenza presso il cavalcavia sull'Aurelia Antica (detta la «curva della morte»), e infine la famosa «curva matta» (dopo l'incrocio con la Via Vitellia), entrambe prive di qualunque segnalazione; nè va taciuto il fatto che, oltre a ciò, la via Olimpica riesce anche a tagliare in due la villa Doria Panfili, il più grande parco di Roma.

A dire le cose come stanno, la via Olimpica è stata soprattutto concepita come strada di lottizzazione, atta a valorizzare i terreni nel settore occidentale della città (e molte delle sue giravolte si possono spiegare con un attento esame delle mappe catastali), e nuove costruzioni vanno rapidamente addensandosi ai suoi lati. Terminata la disciplina straordinaria imposta per i quindici giorni dei Giochi, ogni carattere di scorrimento veloce è scomparso: il traffico di collegamento, quello di penetrazione e di quartiere si sovrappongono confusamente. Una certa velocità può essere ancora mantenuta nei tratti di nuova costruzione: ma poiché sono stati concepiti semplicisticamente come «nastri d'asfalto», in assenza di qualsiasi regolamentazione edilizia o vincolo paesistico e di quelle misure atte a integrare una strada (zone di rispetto, zone libere per il riposo, parchi pubblici, eccetera), tra qualche anno anch'essi diventeranno corridoi in mezzo al cemento, e avremo un nuovo anello di cemento e di asfalto a soffocare Roma.

ANTONIO CEDERNA

Ecco l'assurda curva pericolosa che la Via Olimpica, non si sa per quali ragioni, è stata costretta a descrivere all'altezza del sottopassaggio della Via Aurelia. Più in alto, dove nuovi edifici si addensano ai suoi lati, è visibile l'incrocio non attrezzato (e per di più in curva) dell'Olimpica con la Via Gregorio VII, che porta tutto il traffico dell'Aurelia verso il Centro.