

## ★ IL CICERONE ★

## TRAFFICO IN CITTÀ

## IL GRANDE PROBLEMA

DI ANTONIO CEDERNA

**Q**UANDO si sente discutere della congestione del traffico, in congressi, convegni, tavole rotonde eccetera, si resta sempre sorpresi dell'infantilità mentale di tanta brava gente. Parlando di segnaletica, sensi unici, semafori, parcheggi da costruire qua e là, e ignorano quello che dell'inconveniente lamentato è la ragione essenziale, cioè la mancanza di una razionale politica urbanistica. Il traffico diventa un "problema" a sé stante (come d'altra parte la casa; il "problema" della casa), che si pretende di risolvere al di fuori della visione coordinata di tutti i problemi, l'un l'altro complementari, dello sviluppo cittadino, al di fuori cioè di quella cosa che si chiama piano regolatore. Quanti ingegneri senza cervello sono fra noi: tecnici efficienti quanto ottusi, precondizionati nelle scuole a servire i padroni dell'edilizia e dei terreni, incapaci di cogliere il nesso elementare tra cause ed effetti, nel che, come diceva il filosofo, sta la principale differenza tra l'uomo e gli altri animali. I risultati sono sotto gli occhi di tutti. Si fanno nuove strade al momento e nel posto sbagliato, che, dopo un primo sollievo, riproducono aggraviate le condizioni di prima; si fanno sventramenti nei centri storici per poi accorgersi che hanno avuto il risultato esattamente contrario a quello che sioccammente si pretendeva; si costruiscono quartieri nuovi che sono un insulto alla tecnica moderna, nei quali, per miopia, arretratezza e ossequio alla speculazione privata, si circola peggio che nei quartieri costruiti nel medioevo o in età barocca. Proprio perché educati a disprezzare le scelte culturali e politiche che devono guidare ogni azione tecnica, i nostri "tecnici" sono generalmente incapaci di prospettare soluzioni valide, e ai nostri principali problemi tecnici, come appunto il cosiddetto problema del traffico, « il travolgente incremento della motorizzazione », eccetera: di fronte al quale, come a una calamità naturale, restano mesti e sprovveduti.

Poiché ogni regola ha le sue eccezioni, ci sembra doveroso, anche per trarre qualche motivo di speranza da una situazione così poco allegra, segnalare qui nettamente si stacca dalla turba, ed ha saputo inquadrare la questione nel piano urbanistico generale, al di sopra di ogni vana pretesa settoriale. L'occasione ci è offerta da quanto ha ripetutamente scritto in questi ultimi tempi un esperto in materia, il professor Vincenzo Colombo del Politecnico di Milano. A beneficio dei nostri lettori ci permettiamo di citare liberamente dai suoi scritti più recenti (in occasione delle conferenze di Stresa, nelle riviste "Le Strade", "Critica Sociale", "Rivista di Ingegneria", eccetera), fino a mettere insieme una specie di decalogo elementare dal quale tecnici, non tecnici e uomini della strada potrebbero imparare qualcosa. Per avviare a soluzione i problemi della viabilità urbana occorre:

I) Costruire la città nuova non sopra ma accanto all'antica, favorire la tendenza che ogni città dimostra a spostare il proprio centro vitale: fare cioè un piano regolatore aperto nello spazio e nel territorio circostante, non chiuso e concentrico. (Per anni a Roma gli urbanisti si sono battuti per questo, ma sono stati a loro volta battuti dalla coalizione degli speculatori). II) Attenuare con i mezzi stradali più adeguati questa nuova espansione della città, realizzando con priorità assoluta le opere necessarie a rafforzare, a confermare la forza di attrazione. (A Roma si doveva fare per prima cosa l'« asse attrezzato » orientale, e invece è stata fatta la via olimpica occidentale, che ha rovesciato la situazione). III) Favorire il decentramento delle industrie fuori città, instaurare una politica di sviluppo per unità residenziali-lavorative, per ridurre il peso del traffico di spostamento casa-lavoro ed evitare il formarsi di quartieri-dormitorio. IV) Limitare



Roma. Ex-voto napoletani conservati nel Museo delle Arti e tradizioni popolari.

## VENEZIA IN PERICOLO

## I CUSTODI DEL DISORDINE

DI LANFRANCO CANIATO

**È** STATO ripresentato in questi giorni alla Commissione Edilizia del Comune di Venezia il noto progetto (o altro simile) per la costruzione di un grande fabbricato ad uso albergo nell'area sul Rio delle Burchielle vicino a Piazzale Roma, area che è attualmente occupata da un complesso di casette settecentesche, che dovrebbe naturalmente venir demolito.

Per il valore estetico e specialmente ambientale, il Piano Regolatore ha incluso le casette tra gli edifici protetti, né poteva essere diversamente; tuttavia il progetto dell'albergo arriva con un singolare biglietto di presentazione dell'Ufficio Urbanistico del Municipio: con il parere cioè che prevedendo il Piano Regolatore la "ristrutturazione" di tutta l'area nella quale è compresa anche quella in parola, il vincolo è venuto... a perdere la sua ragion d'essere.

Questo episodio, dimostra, chiaramente sia l'imprevidenza dei compilatori del piano che hanno assegnato a quest'area un'« area nella quale sono inclusi edifici riconosciuti degni d'essere protetti, sia lo spirito con cui il Comune di Venezia si accinge a tradurre in atto il piano regolatore non ancora approvato, dopo le recenti modifiche fatte tra grandi assicurazioni di adeguarsi al voto del Consiglio Superiore del LL.PP.

Ci si sbaglierebbe tuttavia pensando che, pur con il riservato proposito di svuotare il significato dei vincoli e delle indicazioni di tale voto, almeno sulla carta un adeguamento vi sia stato e che a testimonianza la troppo affrettata conversione rimanga solo questo proposito, ora inopinatamente venuto a galla. La piena misura ci verrà data comunque nella battaglia che sta preparando in Consiglio Comunale sulle norme edificatorie e sui vincoli di destinazione dell'Isola del Tronchetto.

Ma vediamo queste modifiche, dove più direttamente e sensibilmente interessano il Centro Storico, e cioè nel suo settore occidentale; le differenze con il vecchio piano saltano subito all'occhio, e sono differenze in meglio, salvo una, e cioè

l'allargamento ad oltre cento metri (il del ponte ferroviario, per centinaia e centinaia di metri di lunghezza. Si tratta — a quanto sembra — di un'imposizione delle Ferrovie dello Stato, accortesi della assoluta necessità di quest'opera proprio adesso che nuove situazioni stanno maturando, situazioni destinate a diminuire l'importanza della Stazione di Venezia S. Lucia rispetto a quella di Venezia Terraferrina.

Viene però mantenuta la vecchia, fermistiana convinzione degli Uffici Comunali che la stazione automobilistica terminale di Venezia debba essere esclusivamente Piazzale Roma, e si prevede attorno ad esso la costruzione di impianti per molte altre migliaia di automobili. Si è così andati contro il voto del Consiglio Superiore e contro il buon senso che indicano in S. Giuliano l'ubicazione migliore per una testa di ponte che abbia finalmente dimensioni moderne e consenta di cicatrizzare una volta per sempre quell'insaziabile tumore nel corpo della città antica che è stato finora Piazzale Roma.

Naturalmente questo allargamento di Piazzale Roma, oltre ad aumentare le minacce per il futuro, ha anche un costo immediato: le aree destinate ai nuovi impianti comprendono tre palazzi antichi sul Canal Grande ed un complesso di edilizia minore caratterizzata nella parte interna, si prevede l'interamento di un canale e la costruzione di una autostrada e di un ponte (anziché di un breve percorso sotterraneo) sul fianco della chiesa di S. Andrea della Zirada, che verrà così tagliata dalla rimanente fascia di edilizia antica disposta lungo il canale, distruggendosi un ambiente unitario di alto valore.

L'elemento nuovo è un canale, in parte da allargarsi in parte da scavare ex novo, pomposamente presentato come il limite invalicabile dell'edilizia del centro direzionale (ora chiamato portuale), cioè del quartiere permeato dal traffico automobilistico che verrebbe costruito ad ovest di esso. Ma è da domandarsi quanto in realtà serva questo canale, se vengono contemporaneamente previsti al di qua di esso in-

sedimenti proprio di quella edilizia dal quale dovrebbe difendere la città.

Può comprendersi che siano state assoggettate a "ristrutturazione" aree attualmente occupate da costruzioni recenti, ma non si riesce a trovare una benché minima ragione — si intende di interesse pubblico — perché questa ristrutturazione, cioè demolizione e ricostruzione intensiva (sei metri cubi e mezzo al mq.), sia stata prevista per un'area quale quella tra il Rio delle Burchielle ed il Rio della Carzotola comprendente appunto il complesso di casette settecentesche di cui prima si è parlato. Si tratta di un ettaro in tutto: vi sono queste casette su una fronte di circa 85 metri, poi i loro orti ed un'altra serie di analoghe casette coeve che definiscono l'isolato dalla parte del Rio Terrà dei Pensieri. Al di là di questo Rio Terrà, che costituisce l'asse mediano dell'area, altre poche casette: tutta edilizia di valore ambientale, contigua ad edifici notificati o protetti dal piano, edilizia tipicamente veneziana che va rigorosamente mantenuta com'è.

Tuttavia, in sede di approvazione del Piano Regolatore, dovrebbe essere negata la fabbricabilità anche di un'area occupata attualmente da edifici da demolire, consentendo eventualmente a compenso un maggiore indice di edificabilità per il quartiere ad ovest del canale (in che misura questo verrà fissato, o non è ancora deciso, o è un segreto; comunque non dovranno certo ammettersi i mc. 650 al mq., dei quali ci era stato detto). L'area, di circa 6 o 7.000 mq., è situata all'Angelo Raffaele, nell'isola prospiciente il Canale della Giudecca, della quale viene ora in gran parte destinata a verde pubblico la porzione occupata da desuete attrezzature industriali. Sono circa tre ettari in tutto: troppi per farvi un parco — magnificamente situato ed esposto — l'unico a Venezia oltre ai Giardini Napoleonici, ridotti dai fabbricati della Biennale allo stato che tutti conoscono, e posti all'altro capo della città?

E' chiaro, per questo parco, che solo dandogli queste dimensioni e specialmente evitando di inserirvi un grosso nucleo residenziale, si riuscirà ad ottenere qualcosa di sufficientemente organico, con limitato attraversamento pedonale, con più largo respiro e ben maggiore bellezza, se avrà ai bordi l'edilizia antica dell'Angelo Raffaele e S. Niccolò dei Mendicoli, anziché nel suo centro un agglomerato di cemento destinato a metterlo fuori scala con le sue misure, riducendolo a poco più di una appendice. Riuscire a farlo — questo piccolo parco — sarebbe il segno che si comincia a vedere la città con spirito moderno, tanto da saperli aggiungere un po' di verde destinato al pubblico godimento, verde che non c'era prima, ma che è imposto dalla attuale funzione della città, che è prima di tutto residenziale. Bisognerebbe chiamarlo parco Venini, in memoria di chi — venuto a Venezia dalla Lombardia — vi fece rinascere la antica arte del vetro in forme così tipicamente veneziane.

Abbiamo parlato insieme a Paolo Venini, prima della sua recente scomparsa, quando la originale struttura del piano destinata tutta l'area a strade automobilistiche e ad edilizia intensiva, e ricordiamo come egli sostenne le ragioni della zona verde, tanto che la proposta fu inserita nell'opuscolo "Italia Nostra difende Venezia"; sono stati ora, nella nuova stesura, rimossi i maggiori ostacoli all'agglomeramento di questa proposta, e cioè la circolazione automobilistica e la integrale fabbricabilità.

Ci troviamo dunque in una situazione nella quale sono legittime le speranze, basate su un piano che può consentire buone soluzioni, sia le preoccupazioni, confermate — se pur ce ne fosse bisogno — da episodi come quello descritto, episodi che mostrano come l'interpretazione del piano e, aggiungiamo, i tempi della sua attuazione, finiranno per dipendere in larga misura dagli Uffici Comunali.

Contro il vincolo generale del centro storico, sono state fatte anche molto autorevolmente — delle obiezioni. Che il personale della Soprintendenza sia in misura inadeguata, è notorio, ma occorre ricordare che a Venezia — già ora — tutti i progetti vengono di fatto esaminati dalla Soprintendenza, cosicché un potere generale non avrebbe tanto la conseguenza di aumentare di lavoro, quanto quella di renderlo più facile.

La conclusione è che è necessario porre a fianco del Comune un potere che muova da differenti interessi, e sia animato da diverso spirito, e questo non solo per resistere a quanto del piano non è accettabile, ma anche per difendere quanto in esso si trova di buono.

LANFRANCO CANIATO