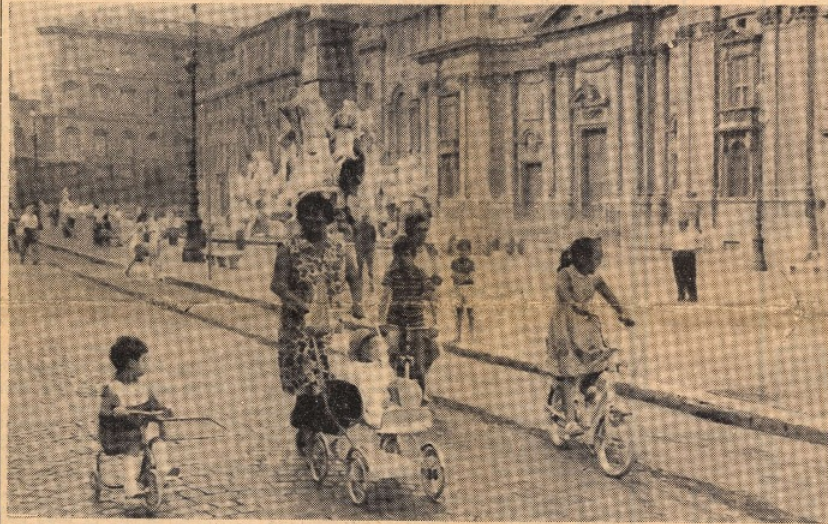


7-8-1968

Civiltà in piazza Navona

Negozianti e agenzie turistiche protestano contro la trasformazione della celebre zona rinascimentale in isola pedonale, schierandosi in favore dei miasmi, del rumore, del caos motorizzato - Un provvedimento da mantenere ad ogni costo



Roma: mamme e bambini in triciclo e bicicletta circolano tranquillamente in piazza Navona, trasformata in isola pedonale. (Telefoto Associated Press)

Roma, 6 agosto. Se le prime avanguardie della cavalleria cosacca fossero comparse all'orizzonte della città leonina, se il Colosseo avesse cominciato a vacillare, difficilmente la stampa romana avrebbe trovato immagini più catastrofiche e invettive più apocalittiche di quelle usate per deprecare la nuova disciplina del traffico nel centro di Roma, entrata in vigore il primo di questo mese. L'abolizione della sosta per le auto in un certo numero di strade, dalle sette alle dieci di mattina e dalle tre alle cinque del pomeriggio dei giorni feriali, l'istituzione di percorsi preferenziali per i mezzi di trasporto pubblici e per i tassi, non meritavano certo tanto spreco di retorica allarmistica, e, quel che

è più sorprendente, la stessa atmosfera da imminente fine del mondo ha accolto l'altro provvedimento, che è stato adottato ieri e che maggiormente ci interessa: la trasformazione di piazza Navona in isola pedonale.

Rendere pedonale la più bella piazza di Roma dovrebbe apparire a tutte le persone di buon senso una misura ovvia, del tutto ragionevole e necessaria, e che andava presa da gran tempo: fosse solo per questo, bisognerebbe essere grati all'assessore al traffico Antonio Pala, che da anni è, invece, la testa di turco di tanti esagitati. Lo spettacolo che piazza Navona ha offerto finora, specialmente nei mesi estivi quando maggiore è l'afflusso turistico, è infatti semplicemente indegno di una città che abbia a cuore il proprio patrimonio storico. Le macchine sono parcheggiate permanentemente sui due lati della carreggiata che la contorna (ne abbiamo contate, una sera, duecentotrenta), e spesso invadono i margini della pedana centrale; alle macchine in sosta si aggiungono quelle in movimento in cerca di sosta; a queste si aggiungono i torpedoni delle agenzie turistiche che entrano da una parte ed escono da un'altra, destreggiandosi a fatica negli stretti varchi lasciati liberi, sobbalzando di fronte alle macchine (come spesso capita) parcheggiate in seconda fila.

Questa massiccia e goffa fiumana motorizzata è uno sfregio permanente, un'offesa volgare al carattere e alla funzione stessa della piazza. L'ingombro veicolare riduce almeno di un terzo la sua estensione; l'inquinamento dell'aria raggiunge una rara intensità, immettendo generose dosi di ossido di carbonio nelle vie respiratorie di chi siede ai caffè o ai ristoranti; l'unità architettonica, la continuità tra vuoto centrale e edifici, il rapporto tra fontane e facciate viene irrimediabilmente stroncato, ed è quindi reso impossibile il godimento, per chi non sia del tutto ottuso, dell'armonia, della singolarità, del prestigio ambientale. Sono gli effetti, sostanzialmente, di un vero e proprio sventramento (che del resto fu seriamente proposto in tempi litorali), in una piazza che solo può essere scoperta e ammirata a piedi, penetrandovi da una delle tante stradine laterali, non soltanto per recuperare il gusto della contemplazione, ma per risentire finalmente la voce della gente e l'eco dei propri passi, e mescolarsi con nuova e civile disposizione d'animo a una umanità varia e imprevedibile, popolare e cosmopolita, mista di turisti e di ragazzini,

Libertà di avere a disposizione uno spazio accogliente e non deturpato, libertà di guardarsi intorno, di muoversi, passeggiare, riposare, conversare, suonare la chitarra, respirare aria pulita, giocare; libertà di riconquistare l'agio dei propri gesti e dimenticare l'oppressione del traffico; questo interesse pubblico, questi i diritti della gente, italiani e stranieri, in piazza Navona, che esigono l'eliminazione di quel che di sudicio, molesto, rumoroso, soffocante, anacronistico e degradante è costituito dall'intrusione invadente dei mezzi motorizzati.

Nell'opposizione all'isola pedonale in piazza Navona si sono distinti negozianti e agenzie turistiche. Dei primi non c'è molto da stupirsi (anche se il loro fronte è assai meno compatto di quanto una certa stampa vorrebbe farci credere), perché hanno sempre osteggiato qualunque iniziativa intesa a rendere più umano l'assetto della città: da una parte si sono battuti contro le previsioni di decentramento del piano regolatore, dall'altra non hanno saputo realizzare, nei quartieri nuovi, un solo shopping center razionale (e pedonale), come da decenni si negli altri paesi (pensiamo ai commercianti svedesi, che con le loro ricerche e uffici studi hanno appoggiato il meraviglioso sviluppo urbanistico di Stoccolma, perché hanno capito in tempo che le loro fortune sarebbero dipese soltanto da un'organizzazione moderna e funzionale della città).

Quanto alle agenzie turistiche la nostra meraviglia è grande. Esse portano in giro i loro ospiti ermeticamente chiusi nei torpedoni, offrendo ad essi una veduta pigra, assonnata, sonnarra, miserevole della piazza; offrono cioè al visitatore straniero un prodotto adulterato, rendendo un cattivo servizio a se stesse, a Roma e all'Italia. Ma, si sa, il turista è per definizione un analfabeta cui si può spacciare tutto per buono. E' ancora da osservare che, anche in questa occasione, hanno tacitato le varie associazioni fra i romani, romanisti e cosiddetti spartiti di Roma; esauriti forse per avere sempre applaudito in passato i più micidiali massacrati nel centro storico e in tempi più recenti le peggiori operazioni dell'estrema destra capitolina (dalla lottizzazione delle ville e della via Appia Antica alla costruzione dell'albergo Hilton), si sono ben guardati dal far sentire la loro voce in favore del riscatto di piazza Navona. C'è solo da sperare che il provvedimento sia mantenuto con fermezza: insieme a piazza Navona viene chiusa al traffico via dei Coronari questa volta con pieno consenso dei commercian-

ti-antiquari) e in tal modo viene realizzata un'ampia e inter-comunicante doppia isola pedonale, che permetterà a chiunque di ammirare uno dei più insigni e meno conosciuti angoli del « quartiere dei Rinascimento ».

Tengano dunque duro i responsabili, perché già troppe volte hanno dovuto cedere. Ricordiamo appena il tentativo, poi rientrato, di pedonalizzare il centro tra piazza di Spagna e il Corso (dicembre 1965-gennaio 1966), quando la gente per pochi giorni scoprì il fascino di via Condotti e di via Frattina, ed auguriamoci (come fa in un comunicato la sezione romana di « Italia Nostra ») che altre isole pedonali vengano presto istituite, a cominciare da piazza della Fontana di Trevi. Gli esempi di Firenze e di Siena sono quanto mai incoraggianti e gli stessi che si coraggiano a Copenaghen (dove una strada centrale di addirittura un chilometro è stata preclusa al traffico) dovrebbero mostrare chiaramente la direzione in cui si muovono i paesi civili. Né vale il solito ragionamento che prima bisogna trovare il posto alle auto, fare parcheggi, autorimesse sotterranee eccetera: ci sono recinti che, qualunque siano le condizioni urbanistiche all'intorno, devono essere ad ogni costo restituiti ai pedoni, e piazza Navona è uno di questi; tanto varrebbe, altrimenti, trasformare in parcheggio il Foro Romano, o il Pantheon in autosilo.

Di fronte alla mortale paralisi del traffico romano si impone un cambiamento di mentalità. Chi osteggia piazza Navona pedonale dimostra di essere così condizionato dagli aspetti peggiori dell'attuale vita urbana, da scambiare il puzzone delle automobili per progresso, l'inquinamento dell'aria per civiltà, la distruzione degli ambienti storici più illustri per libertà. Non a caso l'assessore Pala è stato accusato di spirito dittatoriale, di sovietismo, e altre amenità, che tengono più della nevrosi che del civile di battito. Al riguardo, ci piace concludere con la lettera indirizzata da Indro Montanelli al principale imputato di questi giorni: « Caro assessore, come cittadino mi rallegro con Lei per la fermezza con cui ha respinto l'azione di certi esercenti. Anch'io sono inquilino della piazza, e d'ora in avanti non saprò dove accasare la mia macchina; ma, plaudo ugualmente alla Sua decisione, e come altri colleghi, sebbene tutti appiedati da Lei ».

Antonio Cederna

DI AUTUNNO



o Lear presenta un modello di fonde scollature e tessuti molto teristiche della nuova moda. (sociated Press)