

QR - febbraio 1962

# Lo sviluppo urbanistico di Roma

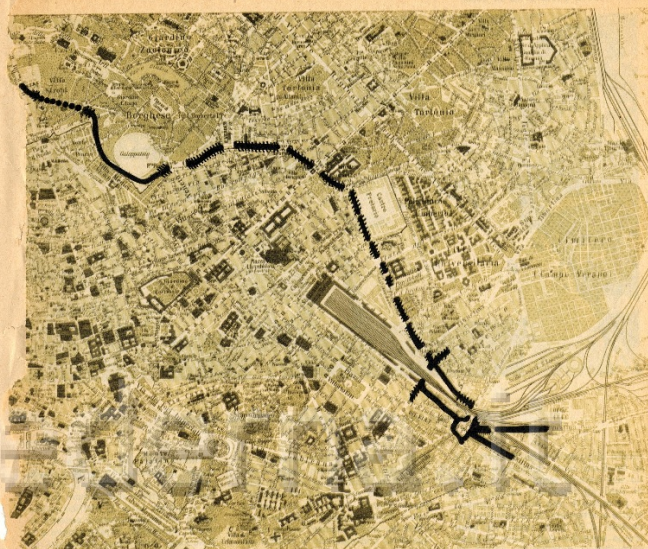
I problemi del traffico non si risolvono con interventi spiccioli e di settore, ma nel quadro urbanistico di tutti gli sviluppi delle città: soprattutto urgente è adottare questo criterio per Roma, che in questi ultimi anni si è sviluppata a schema chiuso, radiocentrico, a macchia d'olio.

A Roma, le strade dei quartieri nuovi sono congestionate, ormai, come e più delle strade del vecchio centro: questo l'aspetto più vistoso di una situazione insostenibile, e insieme la prova dell'improvvidenza urbanistica dimostrata in tutti questi anni dalla pubblica amministrazione. Nei quartieri intorno al nucleo storico si aumenta indiscriminatamente la cubatura degli edifici e la rete stradale rimane la stessa di cinquant'anni fa; quartieri progettati come estensivi vengono resi intensivi (valga il caso di Monte Mario dove la dorsale via delle Medaglie d'Oro è, nelle ore di punta, intasata come il corso Umberto); si sono fatte strade come la via Olimpica, che, valorizzando terreni di campagna, favorisce l'addensamento edilizio dell'arco occidentale della città (quando le in-

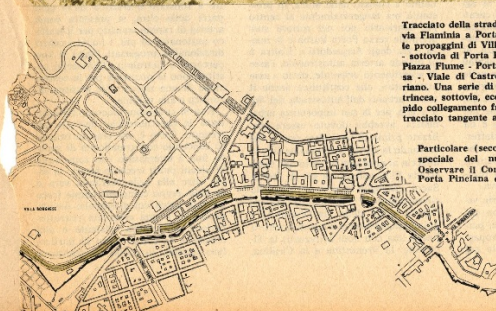
dagini e gli studi, da decenni, indicano il settore opposto, il sud-orientale, in direzione dei Colli, come la naturale direzione di espansione); si costruiscono viadotti e cavalcavia (come quelli sull'Aniene e l'arco ferroviario) che non fanno che rovesciare radialmente una massa sempre maggiore di traffico sul centro; si sono fatti i sottovia del Lungotevere, che tendono a riconfermare al centro la sua errata funzione di baricentro di tutta quanta l'agglomerazione urbana; e via dicendo. In queste condizioni, e di fronte alla necessità di intervenire per porvi rimedio, la discussione urbanistica è ripresa vivace dopo il recente voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in merito al piano regolatore di Roma: quel piano regolatore che, elaborato faticosamente in sei anni in mezzo ai più aspri contrasti, a tut-

to si era ispirato fuor che all'interesse della città.

Alcuni principi elementari sono stati ribaditi. Primo, che i problemi del traffico non si risolvono con interventi spiccioli e di settore, ma nel quadro urbanistico di tutti gli sviluppi della città, impostando un piano che rompa finalmente lo schema chiuso, radiocentrico, a macchia d'olio, secondo il quale improvvisamente si è lasciata espandere Roma in questi anni. Secondo, che ogni intervento nel centro è controproducente, e che si deve quindi favorire il formarsi, in zone adatte, di nuovi centri in cui trasferire quelle attività e quelle funzioni (direzionali, commerciali, di affari, ecc.) che non possono più essere svolte dal vecchio centro. Terzo, che bisogna realizzare subito, invece che strade anulari e radiali, alcune arterie tangenziali e di scorri-

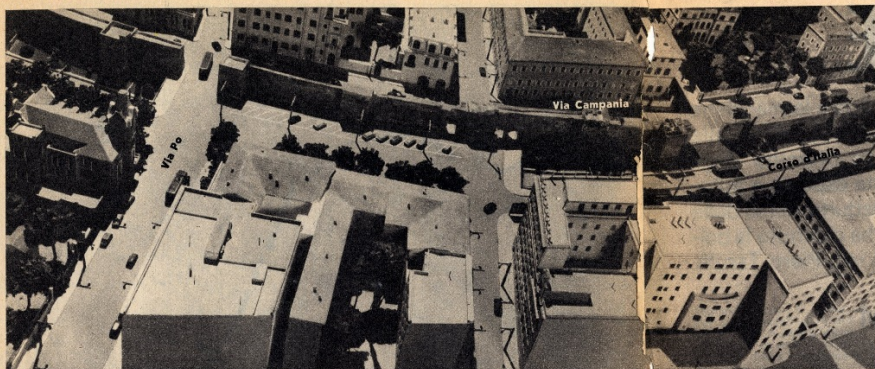


Tracciato della strada di rapido transito dalla via Flaminia a Porta Maggiore. Tunnel sotto le propagine di Villa Borghese - Muro Torto - sottovia di Porta Pinciana - Corso d'Italia - Piazza Fiume - Porta Pia - Piazza Croce Rossa - Viale di Castro Pretorio - Viale Pretriano. Una serie di attrezzature (percorsi in trincea, sottovia, eccetera) permetterà un rapido collegamento fra i quartieri, secondo un tracciato tangente al centro.



Particolare (secondo gli studi dell'ufficio speciale del nuovo piano regolatore). Osservare il Corso d'Italia in trincea tra Porta Pinciana e Piazza Fiume.





Plastico in cui si vede corso d'Italia « sottopassare » la zona di via Po.

mento che smaltiscano il traffico al di fuori del centro e insieme, secondo una visione ampia e coordinata di tutti gli interventi edilizi, siano la premessa a una struttura urbana aperta e articolata. Sono principi elementari e di buon senso, da gran tempo sostenuti dalle forze migliori dell'opinione pubblica (a cui si aggiungono anche suggerimenti di carattere più strettamente circolatorio, come la necessità che nel centro storico venga data la preminenza ai mezzi di trasporto pubblico e alcune strade siano rese pedonali, che nelle zone di espansione vengano previste ampie aree per il parcheggio, ecc.), e che sono stati adombrati anche nel voto dei Lavori Pubblici: solo è da deplorare che non siano stati riaffermati con la necessaria energia, e che non abbiano assunto quel carattere di drastica revisione del piano regolatore che da tutti si auspicava.

Due soprattutto sono le arterie veloci che occorre realizzare con urgenza. Una è la tangenziale che, partendo da un tunnel sotto le propagine di Villa Borghese, si infila nel

Muro Torto e nel sottopassaggio di Porta Pinciana e di qui, grazie a una serie di attrezzature (percorsi in trincea, sottovia, ecc.), per Corso d'Italia, Piazza Fiume, Porta Pia, ecc., arriva fino a Porta Maggiore: così da costituire un collegamento veloce fra i quartieri, convogliando il traffico cittadino a ridosso delle Mura, in prossimità ma tangenzialmente al centro per scaricarlo poi nel settore sud-orientale verso Porta Furba e la nuova « via degli Acquedotti ». L'altra è la grande arteria autostradale, l'asse di scorrimento orientale, detto « asse attrezzato », che costituisce anche il tratto urbano dell'Autostrada del Sole e che, per la sua importanza urbanistica, avrebbe dovuto essere realizzato prima di ogni altra opera. Osservando la carta, vediamo che esso si allaccia al nord con il tratto dell'autostrada Firenze-Roma a est di Monte Sacro, raccoglie le provenienze della circoscrizione Nomentana (proseguendo a est della via Olimpica) e quindi, tagliando (mai naturalmente a livello, ma con nodi attrezzati) la Tiburtina, la Prenestina e la Casilina,

si immette con un grande nodo nel tratto Roma-Napoli dell'Autostrada del Sole: in questo stesso punto confluisce il settore meridionale dell'asse, e quindi tutto il traffico proveniente dal mare, passando accanto all'EUR, superando l'Appia Nuova e la Tuscolana. Così l'asse attrezzato, oltre a smistare il traffico verso ogni parte della città, si presenta come arteria di rapido transito per il traffico nazionale: in più, i nuovi « centri direzionali » progettati lungo il suo percorso, a Pietralata e Centocelle, costituiscono la premessa per la costruzione di una nuova città accanto all'antica e alla vecchia.

Non si conoscono ancora con esattezza le caratteristiche dell'asse attrezzato. Certo è che esso in origine fu concepito con grandiosità di vedute, fino a interessare una zona larga in alcuni punti trecento metri: in essa, oltre alla sede carrabile vera e propria, erano comprese ampie fasce laterali, entro cui si sarebbe dovuto procedere a una completa ristrutturazione dell'edilizia esistente e alla creazione di comprensori di particolare qualità, in modo da realizzare

non solo una grande arteria, ma la spina dorsale della Roma in espansione. In seguito il progetto, che integrava giustamente il problema del traffico con quello urbanistico generale, è venuto meno, per la consueta incapacità dei responsabili di attuare una politica delle aree: in forza di successive riduzioni, oggi, a quanto si sa, la larghezza massima sarà di settanta metri, in cui saranno sistemate due carreggiate a tre corsie, uno spartitraffico di cinque metri, due fasce di rispetto di dieci metri, e infine due strade di servizio per i nuovi quartieri di dodici metri ciascuna. Contemporaneamente, è stata ridotta la dimensione dei centri direzionali (dove avrebbero dovuto trovar posto ministeri, centri commerciali, edifici pubblici, uffici e attrezzature di massa, ecc.), così che quello che doveva costituire il nuovo « centro lineare » di Roma (distribuito cioè razionalmente ai lati di una grande arteria di comunicazione) perde la sua fisionomia, e diventa una semplice autostrada: ma neanche così, finora, si è posto mano alla sua realizzazione.

ANTONIO CEDERNA



Il tracciato dell'asse attrezzato, che costituirà anche il tratto urbano dell'Autostrada del Sole. A nord esso riceve le provenienze della circoscrizione Nomentana (proseguendo del tratto orientale della Via Olimpica), quindi prosegue verso sud, sorpassa la nuova Tiburtina e la nuova mediana Casilina e Prenestina, e con un grande nodo presso Centocelle, si innesta nel tratto dell'autostrada Roma-Napoli; dal sud l'asse attrezzato riceve il traffico proveniente dal mare, passando tangente all'EUR. In tratteggio sono indicati i « centri direzionali » Pietralata, Centocelle (in progetto), e l'EUR. In origine l'asse attrezzato era stato concepito, oltre che come arteria veloce, come un grandioso insieme stradale-edilizio, in grado di funzionare da nuovo « centro lineare » di Roma, come spina dorsale della Roma moderna, premessa per aprire la struttura urbana verso oriente: in seguito, per ragioni tutt'altro che urbanistiche, è stato man mano ridotto fino ad essere semplicemente un tratto dell'autostrada del Sole. E' visibile anche l'arteria rapida Via Flaminia - Corso d'Italia - Porta Maggiore (che passa tangenzialmente alle Mura), e raggiunge poi Porta Furba e la nuova « autostrada degli acquedotti » in direzione dei Castelli.