

Il Colosseo è uno spartitraffico

Le città italiane sono completamente paralizzate dalle auto: bisogna rimetterle in grado di funzionare riabilitando il trasporto pubblico

Tra i tanti problemi che le nuove giunte si trovano ad affrontare c'è la paralisi progressiva delle nostre città a causa del traffico privato, e quindi la necessità urgente di esprimere una politica alternativa che rilanci e renda finalmente preferibile il trasporto pubblico. E' il problema che viene dibattuto in questi giorni a Stresa nella 32ª conferenza sul traffico dell'Automobile Club, il quale da qualche tempo sembra voler accantonare il culto delle quattro ruote per portare contributi di interesse più generale. Dopo aver trattato dei rapporti fra automobile e ambiente, oggi è la volta dei rapporti tra l'automobile e la città. La relazione ufficiale dell'urbanista Italo Insolera è un modello di lucidità e concisione.

L'idea base è che non si può più, pena il collasso definitivo, pretendere di adattare la città all'auto privata, ma al contrario occorre adattare l'uso di quest'ultima alle esigenze della prima, e che « senza un efficiente sistema di trasporto pubblico di massa la grande città non può esistere, come non può esistere senza fogna e senza acquedotto »: tanto più se consideriamo che le metropoli moderne si sono formate almeno mezzo secolo prima della diffusione dell'automobile, e si sono sviluppate nella loro

prima fase su una rete di trasporto pubblico (dagli omnibus ai tram, alle metropolitane). Presentatisi come garanzia di libertà e di mobilità l'automobile ha avuto invece l'effetto di incrementare a raggio sempre più vasto la speculazione edilizia, ingenerando la presunzione che ogni metro quadrato del territorio fosse costruibile: le nostre città si son venute ampliando ad anelli a ondate successive sempre più compatte e soffocanti, e presto due interessi dominanti della città capitalista (quello della rendita fondiaria e quello delle industrie — automobilistica e a essa collegate (patrologia per i motori e cemento per le strade) — hanno dato sommandosi, un prodotto incompatibile con l'interesse pubblico e la qualità della vita, una città congestionata e inquinata.

« Invece che da porta a porta l'automobile serve per andare da parcheggio a parcheggio; invece che seguire il percorso più breve deve seguire il percorso obbligato dai divieti-pallativi e dallo stato di fatto della circolazione; invece di essere il mezzo più veloce diventa il più lento; invece di essere più confortevole diventa un seggiolino di tortura; invece di liberare il suolo urbano dagli ingombri del trasporto fisso (tram, filobus) oc-

cupa ogni spazio consentito e no: invece di assicurare il silenzio scorrendo su gomma, crea un rumore continuo che poche accelerate portano a una soglia superiore a quella del peggior traffico; invece di essere al servizio del cittadino lo obbliga a organizzare la sua giornata in funzione della propria condizionatissima utilizzabilità. »

Gli anni '60 segnano il tracollo circolatorio delle nostre città e lo sfacelo del mezzo pubblico. Questo è visto come subalterno al mezzo privato che la propaganda ufficiale esalta indiscriminatamente; nei foglietti di propaganda elettorale dell'onorevole Andreotti che ci giungevano per posta le cifre relative all'incremento della motorizzazione privata venivano sbandierate come segno sicuro di benessere e progresso. Mentre la speculazione edilizia fa sparire ogni area libera e aumenta le densità abitative, gli assessori al traffico eliminano i marciapiedi, distruggono gli alberi dei viali, trasformano i monumenti in rotonde (il Colosseo ridotto a spartitraffico ideologico), istitucono « onde verdi » e invitano gli automobilisti a procedere a 70-80-90 chilometri l'ora mentre sono fermi nell'ingorgo; il nemico da abbattere è il tram: già Mussolini si era vantato di avere eliminato da piazza Venezia « la stolte conformazione tranviaria »; per le olimpiadi vengono aboliti i marciatram e asfaltati i binari, col risultato che ogni tipo di traffico si mescola e si sovrappone in una definitiva immobilità. Anche all'interno del trasporto pubblico c'è battaglia. E perde il filobus che non inquina e non interessa i petroliferi. La città italiana contemporanea.

La circolazione è così caotica che siamo prossimi al collasso definitivo



dice Insolera, è paradossalmente la più anti-automobilistica che si possa immaginare.

Alla fine degli anni '60 qualcosa cominciò a cambiare. Ci si accorse della bestialità di aver eliminato la sede propria dei mezzi pubblici, e la si reintrodusse con corsie preferenziali, corsie separate eccetera. E' la riabilitazione del tram, sull'esempio del resto del mondo, da Zurigo ad Amsterdam, da Francoforte a Kiev; ci si comincia a rendere conto che il trasporto pubblico è un servizio fondamentale che va assicurato a tutti, come base dell'intera struttura urbana: il suo prezzo politico permetterà al cittadino di trasferire su altre voci ciò che risparmi non usando la propria macchina. A Roma si calcola che sostituendo al costo dell'auto per recarsi al lavoro il costo dell'abbonamento settimanale all'Atac si può realizzare un risparmio medio mensile di 30 mila lire. Contemporaneamente si istituirono le isole pedonali. Dalle prime (corso Mannucci a Perugia, piazza del Popolo ad Ascoli Piceno) alle più complesse attuali si compiono progressi: la zona pedonale di piazza Maggiore a Bologna non è più solo un fatto estetico e isolato, ma un aspetto del risanamento sociale del centro storico, un successo del piano regolatore che ha alleggerito la pressione degli interessi sui centri.

Intanto le nuove leggi urbanistiche, da quella ponte del 1967 a quella sulla casa del 1971, hanno introdotto alcune importanti innovazioni: le spese di urbanizzazione devono essere sostenute dai proprietari delle aree edificabili, ogni piano regolatore deve garantire un dato numero di metri quadrati pro capite per i servizi essenziali (dal verde ai parcheggi), l'indennizzo per l'asproprio dei terreni viene basato sul valore agricolo. Si è avuto inoltre il decentramento amministrativo: le regioni, i quartieri, i consigli di zona eccetera sono oggi gli strumenti politici di partecipazione popolare che possono permettere alla voce della collettività di farsi sentire e influire sulle decisioni. Gli scopi da raggiungere sono soprattutto due: ridurre drasticamente le densità dei piani regolatori recuperando le aree libere superstiti, e « mettere le nostre città in grado di funzionare completamente col trasporto pubblico ». Le forze delle nuove amministrazioni di sinistra, conclude Insolera, hanno la tradizione, l'entusiasmo, il consenso e il credito per realizzare quella nuova politica urbana di cui sinora per decenni si è solo parlato in congressi, convegni e conferenze. □

2 - ottobre 1975