

PROF. ING. SALVATORE REBECCHINI

**I problemi del traffico
e quelli
di Roma in particolare**



**CONVERSAZIONE
TENUTA NELLA RIUNIONE DEL 26 FEBBRAIO 1957
AL "ROTARY CLUB DI ROMA,,**

Parlare dei problemi del traffico delle grandi città, in generale, e di Roma, in particolare, non è cosa nè agevole nè facilmente attuabile, dato il tempo limitato a mia disposizione. Se quindi ho accettato l'invito tanto cortesemente rivoltomi dalla nostra Presidenza per una conversazione — senza troppe pretese — sull'argomento, vi dico subito che l'ho fatto fidandomi della vostra amichevole accoglienza. E vengo senz'altro al tema.

Il problema del traffico urbano ha avuto la sua origine con il manifestarsi delle grandi metropoli americane od europee, conseguenza di quell'urbanesimo — movimento centripeto di popolazione — che, per cause diverse, connesse con lo sviluppo della macchina, con la sempre maggiore facilità di spostamenti, con il sorgere del lavoro organizzato e con lo sviluppo di nuovi indirizzi economici, sociali e politici, ha costituito uno degli elementi fondamentali dell'evoluzione storica dell'umanità negli ultimi due secoli.

Per risolvere il problema della circolazione due furono fondamentalmente gli indirizzi seguiti in passato: allargamento delle strade cittadine (ciò che portò spesso a veri e propri « sventramenti », anche in zone storicamente importanti di alcune città) e creazione di ferroyie rapide interne, sotterranee o sopraelevate.

Esempio tipico del primo sistema fu quello attuato a Parigi dal Barone Hausmann, che condusse praticamente, alla distruzione del « Vieux Paris » di Luigi XI, di Enrico IV e del Re Sole. Si dice che tale drastica decisione del Prefetto di

Polizia di Napoleone III sia stata motivata più da ragioni di ordine pubblico, per distruggere la zona di annidamento di tutte le rivoluzioni non infrequenti nella Capitale francese, che da considerazioni di carattere urbanistico; ma è indubbio che la creazione di grandi arterie stradali interne, mentre valse ad attuare, in quell'epoca, la decongestione del traffico, consentì una più facile installazione del nuovo mezzo meccanico di rapido trasporto cittadino: la metropolitana.

Una prima ferrovia urbana di tal genere fu realizzata a Londra nel 1863 dalla « Metropolitan Railways Company », donde il suo nome. A questa seguì il « metro » di Parigi — attuato dopo decenni di discussioni e di progetti — che però ha carattere un po' diverso dalla metropolitana londinese. Questa, intanto, è più profonda ed è stata studiata per attuare, soprattutto, rapidi collegamenti tra il centro e la periferia o tra località suburbane od extraurbane, diametralmente opposte rispetto al centro della città: ha più quindi le caratteristiche di una ferrovia di penetrazione che quelle di una tramvia urbana sottostradale, come fu in principio, ed in gran parte, è tuttora, la metropolitana di Parigi. Le metropolitane, dell'uno o dell'altro tipo, ebbero larghissimo sviluppo in Europa (Berlino, Madrid, Vienna, Barcellona, ecc.) ed in America, ove furono pure installate ferrovie rapide sopraelevate, oggi però quasi del tutto scomparse.

Ad un certo punto, però, i due sistemi sopra indicati (ampliamento delle sedi stradali e ferrovie rapide) non si dimostrarono più sufficienti. La popolazione aumentava ed aumenta incessantemente nelle grandi città: così a Roma, ove dai 244.584 abitanti del 1871 siamo passati ai 2 milioni circa di oggi, e dove, con l'accertato aumento di oltre 40.000 abitanti per anno, ci si avvia rapidamente verso i 3 milioni ed oltre. Questo fatto e l'incessante accrescersi dei mezzi meccanici di trasporto, pone sempre nuovi e, spesso, assillanti pro-

blemi di traffico, donde un continuo estendersi di ricerche di studi, di esperienze. Oggi il traffico delle grandi metropoli tormenta gli urbanisti non meno di quanto le malattie del sistema circolatorio preoccupino i clinici, e agli improvvisi e gravi incidenti causati dalla febbrile vita delle città, come ai traumi circolatori, connessi molto spesso alla febbre di lavori che assilla gli individui, la umanità paga, purtroppo, larghi e dolorosi contributi.

I problemi del traffico cittadino si cominciarono a studiare metodicamente all'inizio del secolo in America, dove già nel 1924 la Università Statale del Massachusetts creava un corso di specialisti in Ingegneria del traffico. Oggi molte Scuole Superiori Americane hanno corsi analoghi: così un Corso regolare obbligatorio è stato recentemente istituito presso l'Università Statale di California.

Altrettanto è avvenuto e sta avvenendo in Europa: a Roma — mi è gradito sottolinearlo — da poco più di un mese è stato iniziato un corso di Ingegneria del traffico e stasera ne salutiamo qui — nostro gradito ospite — il Direttore Prof. Oberziner, mio illustre collega ed amico.

* * *

Esposti così l'origine e lo sviluppo del problema, prima di addentrarci più profondamente nelle sue caratteristiche, debbo sottolineare una condizione che, nel caso di Roma, lo rende particolarmente difficile e complicato. Infatti, mentre in altre città, anche senza ricorrere a radicali sventramenti, è sempre possibile qualche demolizione anche estesa, qualche sapiente taglio nella zona centrale, questo, nel centro storico di Roma, ove troppo (e purtroppo!) già si è demolito, ciò non si può più fare. Roma ha un volto tutto suo particolare, fatto soprattutto di ricordi storici, di tradizioni, di colore. Non è solo il monumento che bisogna

tre: costruzione in periferia di vie opportunamente « attrezzate »; decentramento di uffici pubblici, banche, ecc.; costruzione — ove possibile — di vie rapide centrali (sotterranee o sopraelevate) o di ferrovie metropolitane.

E' bene tener presente il principio fondamentale che il traffico in una zona congestionata si regolarizza soprattutto con provvedimenti dall'esterno e non dall'interno. Quindi è necessario realizzare uno schema generale viario che permetta di poter raggiungere i vari quartieri cittadini senza interessare il nucleo centrale. Contemporaneamente deve essere attuato il decentramento già detto onde favorire lo spostamento del centro degli affari o della vita cittadina da una posizione ormai congestionata, in uno o più centri meglio accessibili.

Del resto nello sviluppo urbanistico di Roma tale spostamento del centro, dall'epoca romana ad oggi, è avvenuto naturalmente, con tendenza verso l'Est.

Già al tempo di Augusto, le condizioni di traffico nel Campo Marzio e nell'ansa del Tevere non dovevano essere molto soddisfacenti se Orazio poteva invocare un decentramento, scrivendo: *Epist.* « Cunctane prae Campo et Tiberino Flumine sordent? » I, 11, 4 — (E che tutte le altre regioni non valgono nulla in confronto al Campo Marzio e al Tevere?). E così il centro di Roma da via Coronari e via Giulia (Sec. XIII e XIV) si sposta prima, sul finire del Sec. XVIII, verso piazza Colonna, a seguito delle grandi opere urbanistiche ed idrauliche di Sisto V, poi, nel Sec. XIX, con la nuova Stazione Ferroviaria, verso la zona di Termini; tale tendenza peraltro in questi ultimi anni è andata accentuandosi.

Il vigente Piano Regolatore di Roma, studiato nel 1931, è ormai superato ed il nuovo Piano deve essere compilato entro la fine del 1957 o, al più tardi, nell'agosto 1958.

Lo studio del nuovo Piano Regolatore di Roma

fu iniziato nel 1951, anno in cui la Giunta Municipale del tempo decise che venissero effettuate metodiche ricerche di tutti gli elementi statistici necessari per l'impostazione razionale del Piano. A tal fine fu istituito il servizio ecografico che stabilisce i dati di popolazione prendendo per base non più il gruppo familiare (normale metodo anagrafico) ma l'abitazione (dalla voce greca di « casa »): i due rilevamenti, anagrafico ed ecografico, si controllano e si contemplanò a vicenda, poichè il secondo sistema procede all'accertamento dei presenti in città, indipendentemente dal fatto della loro iscrizione o meno nel registro di popolazione.

Una prima relazione sommaria d'impostazione del Piano fu presentata al Consiglio Comunale nel 1952. Dopo numerosi studi e dibattiti, nel marzo 1954 il Consiglio stesso determinò gli indirizzi principali del Piano, che si imperniano intorno ad un concetto informativo fondamentale: quello di difendere ad ogni costo il centro storico di Roma ed il suo peculiare carattere, evitando quindi l'indiscriminato accrescimento della Città tutt'intorno (il cosiddetto sviluppo « a macchia d'olio »), che porta necessariamente all'attraversamento del centro e, quindi, ad un addensamento in questo del traffico.

Stabilito tale principio, si procedette alla nomina di una « Grande Commissione del Piano Regolatore » composta di novanta elementi particolarmente qualificati, presieduta dal Sindaco ed assistita da un « Comitato di Elaborazione Tecnica » (C.E.T.), formato da esperti urbanisti sotto la presidenza dell'Assessore del ramo, che oggi saluto tra di noi nella persona del prof. D'Andrea.

La Commissione nel novembre 1955, dopo ben quasi 60 sedute plenarie o parziali, stabiliva le zone di espansione della città, indicando anche le principali caratteristiche del Piano ed i criteri per il tracciamento dello schema viario fondamentale,

schema che in questi giorni è stato definitivamente approvato dalla Commissione. Tale schema viene a costituire l'ossatura, potremmo dire lo scheletro del nuovo Piano Regolatore di massima della Città. La Commissione, insieme al C. E. T. dovrà ora definire la distribuzione e le caratteristiche dei principali servizi pubblici di superficie o sotterranei, la destinazione delle diverse zone (residenziali, industriali, ospitaliere, ecc.) e gli insediamenti edilizi delle nuove costruzioni pubbliche e private. Successivamente — e penso che allo stato odierno dei lavori ciò non debba essere ormai troppo lontano — il Piano elaborato verrà presentato per l'approvazione al Consiglio Comunale.

• • •

L'intero comprensorio del nuovo Piano Regolatore di Roma si estende a tutto il territorio del Comune della superficie di ben 150.000 ettari, pari quasi a quella dell'intera Provincia di Milano: la piantina annessa mette in evidenza la zona urbana propriamente detta. Sono facilmente visibili l'andamento del Tevere, la Città del Vaticano e la cinta delle Mura Aureliane. Le linee a tratto continuo rappresentano le Vie Consolari e le principali strade interne; le tratteggiate, quelle che, in periferia, sono previste dal nuovo schema recentemente approvato. Le linee ferroviarie nazionali, vicinali o suburbane, non sono indicate. La grande strada ad andamento circolare che racchiude la città corrisponde al cosiddetto « Anello stradale A.N.A.S. » già costruito per circa i tre quarti del suo percorso (manca ancora il quadrante Nord-Ovest), oggi ad una carreggiata, ma che dovrà essere portato a due e che sarà raccordato con tutte le Vie Consolari. Su tale anello, in prossimità dell'incrocio con la Salaria, si inserirà, provenendo dal Nord, l'Autostrada del Sole, che, dopo averne percorso l'intero quadrante Nord-Est, ne

uscirà tra la Prenestina e la Casilina, dirigendosi al Sud.

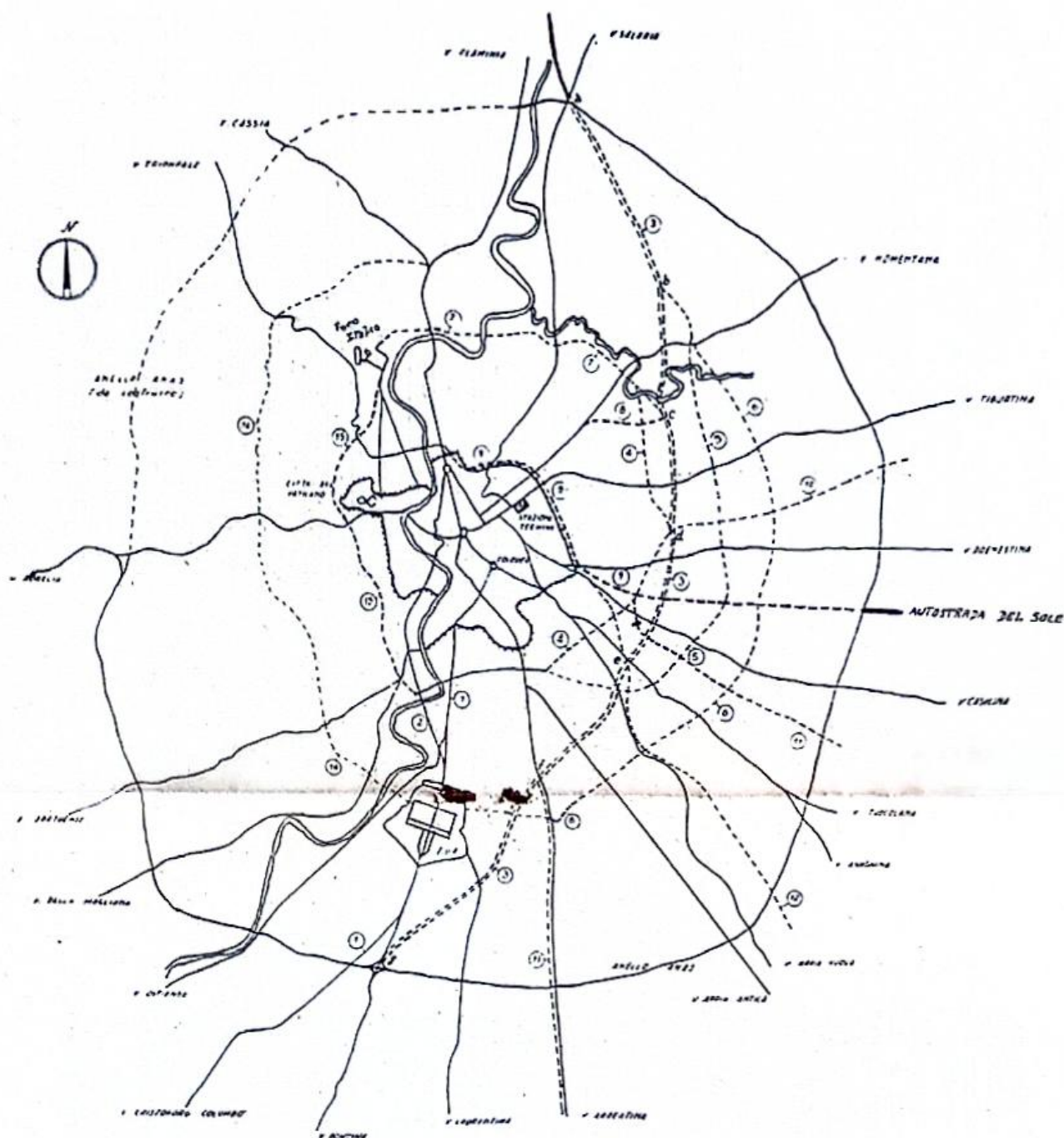
Sono pure ben visibili, a Nord, il Gruppo sportivo del Foro Italico ed, a Sud, la zona E.U.R., collegata alla città da due grandi arterie: la Via Cristoforo Colombo (1), proveniente da P. Venezia, e la via Guglielmo Marconi (2), che in questa confluisce provenendo da Trastevere, dopo valicato il fiume con un ponte di recente costruzione.

Secondo le direttive dell'ordine del giorno della Grande Commissione del novembre 1955, lo sviluppo della città — che si prevede debba raggiungere in 25 anni i 3 milioni di abitanti — sarà indirizzato verso zone determinate.

La prima (zona Sud), compresa tra il Tevere, la via Ardeatina (il cui tracciato sarà seguito da una nuova via per Napoli) ed il mare, abbraccia il comprensorio E.U.R. Questo oltre, ad importanti gruppi residenziali e a vaste zone di verde, comprenderà uffici pubblici importanti (Ministero del Commercio Estero, Archivio di Stato, Ripartizione Urbanistica Comunale, ecc.), grandi Enti parastatali o privati, un Istituto di educazione (l'Istituto « Massimo »), fabbricati per mostre, impianti sportivi, ecc., venendo così a costituire anche un importante punto di decentramento di uffici cittadini.

Una seconda zona di sviluppo (Sud-Orientale) — diretta verso i Castelli Romani — si estenderà dall'Appia alla Casilina e da questa alla Prenestina e alla Tiburtina: tale seconda zona è destinata ad accogliere vasti settori di ceti impiegatizi ed operai: tra la Prenestina e la Tiburtina, poi, è già in via di sviluppo una nuova zona industriale. Con decrescente densità di insediamenti verrà successivamente raggiunta la via Nomentana.

Tra le due grandi zone suddette (meridionale e Sud-orientale), zone che accoglieranno complessivamente circa l'80% dell'aumento di popolazione, un ampio cono verde, avente per asse l'Appia Antica, si avanzerà, abbracciando le insigni ve-



Schema della rete viaria fondamentale del nuovo piano regolatore di Roma

GRANDI ARTERIE GIÀ COSTRUITE (tratto continuo)

- 1 - Via Cristoforo Colombo.
- 2 - Via Guglielmo Marconi.

VIE RAPIDE PREVISTE (a tratteggio)

- 3 - Grande Asse attrezzato di scorrimento Castel Giubileo, Monte Sacro, Ardeatina, Pontina (a doppio tratteggio).
- 4 - Pietralata, Casal Bertone, Torpignattara, Circ. Ostiense.
- 5 - Monte Sacro, Tor de' Schiavi, Circ. Ostiense.
- 6 - Monte Sacro, Tor Sapienza, Ardeatina, E.U.R.
- 7 - Quartiere Nomentano, Foro Italico.
- 8 - Pietralata, Via Lanciani, Via Nomentana.
- 9 - Quartiere Prenestino; Porta Maggiore, Corso d'Italia, Villa Borghese (galleria sotterranea), Via Flaminia.
- 10 - Nuova via per Tivoli.
- 11 - Nuova via per Frascati.

- 12 - Via rapida per i Castelli Romani.

- 13 - Collegamento con la via Pontina (Napoli).

- 14 - Bivio Cassia-Flaminia, Aurelia, Portuense, E.U.R.

- 15 - Foro Italico, Aurelia, Portuense, via Guglielmo Marconi (Strada Olimpionica).

LOCALITÀ INTERESSATE DAL GRANDE ASSE ATTREZZATO DI SCORRIMENTO

- a - Confluenza anello ANAS-Autostrada del Sole (Castel Giubileo).
- b - Nodo Monte Sacro.
- c - Nodo Pietralata.
- d - Nodo Casal Bertone.
- e - Incrocio Tuscolana (Quadraro).
- f - Incrocio Ardeatina.
- g - Incrocio Pontina.

stigia dei monumenti e degli acquedotti, e raggiungerà — attraverso la Passeggiata Archeologica e la via dei Fori Imperiali — il cuore stesso della città: l'Altare della Patria ed il Campidoglio.

Nell'arco di circa 180° ad Ovest della città, compreso tra la Flaminia ed il Tevere, è previsto — oltre alla regolarizzazione urbanistica di alcuni centri residenziali già esistenti — uno sviluppo a carattere residenziale rado, con ville, villette e costruzioni largamente corredate di ampie zone verdi di distacco.

Nella zona Sud si troveranno i due quartieri marittimi principali di Roma (Lido di Ostia e Fiumicino), e intorno alla direttrice Roma-Lido, si svilupperanno altri centri residenziali, a carattere prevalentemente agricolo estensivo.

Su tale programma di sviluppo urbanistico di larga visione è stato modellato il nuovo piano stradale, del quale, molto sommariamente, illustrerò i tracciati viari principali.

La zona più intensamente servita sarà, logicamente, quella dell'arco Sud-Orientale, nel quale la funzione principale di comunicazione rapida di convogliamento e di smistamento del traffico verrà affidata al grande « asse stradale attrezzato di scorrimento » (segnato con tratteggio doppio nella piantina), che, distaccandosi dall'anello A.N.A.S. nel punto di confluenza con l'Autostrada del Sole a Castel Giubileo (a), attraverserà i quartieri di Monte Sacro (b), Pietralata (c), Casal Bertone (d), Quadraro (e), Ardeatina (f) e verrà ad allacciarsi, a Sud, con la Via Pontina (g) e con la Via Cristoforo Colombo. L'asse sarà, di fatto, una grande autostrada a due sensi, ciascuno con tre, o al massimo quattro, corsie di marcia (larghezza m. 3,50), affiancata da due altre vie laterali per il servizio locale, e provvista di convenienti spazi verdi di separazione, di marciapiedi, ecc. L'attraversamento di tale « asse » — che avrà una larghezza complessiva intorno a m. 120 — e l'inserimento in esso

dei veicoli, avverrà attraverso ben noti sistemi (rampе laterali o « quadrifogli ») atti ad evitare, in ogni caso, incontri di mezzi in movimento.

In senso concentrico a tale « asse », nell'interno dell'anello A.N.A.S., si svilupperanno tre altre vie di varia importanza, ma anch'esse a carattere autostradale (doppio senso di marcia ed assenza di incroci). La prima (4) compresa tra l'« asse » e la zona ferroviaria verso la città, verrà, attraverso il quartiere Appio-Latino, ad allacciarsi alla Circonvallazione Ostiense; la seconda (5) seguirà, approssimativamente la via Tor de' Schiavi, Centocelle, Quadraro, Porta Furba; la terza (6) correrà all'incirca lungo il perimetro del vecchio Piano Regolatore raggiungendo l'E.U.R. Come elementi stradali — sempre a doppio senso — per il collegamento trasversale si prevedono verso la città: una via di collegamento con il Foro Italico (7), una con il quartiere Nomentano (8) ed una grande arteria parallela alla Prenestina (9) che, sottopassando la zona ferroviaria di Porta Maggiore, seguirà, all'esterno, la cinta Aureliana e per il Piazzale di Porta Pia, Corso d'Italia, ed una galleria sotto Villa Borghese, raggiungerà la Flaminia, poco a monte di Piazza del Popolo. Per tale arteria si discute sul sistema di « attrezzatura » nel tratto Porta Pia-Porta Pinciana: se cioè debba essere una strada celere sotterranea o semincassata. Per il collegamento poi dell'« asse » con l'anello A.N.A.S. ed oltre sono previste altre radiali, tra le quali tre molto importanti: l'una per Tivoli (10), la seconda per Frascati (11) e la terza per gli altri Castelli Romani. Alla base dei Colli Albani si svilupperà anmani (12). Alla base dei Colli Albani si svilupperà ancora un'altra autostradale (la cosiddetta Via Pademontana) per attuare un razionale collegamento delle diverse località del Tiburtino e dei Castelli.

Nell'arco occidentale, dalla via Flaminia (Nord) alla via Portuense (Sud), oltre che il completamento dell'Anello A.N.A.S. sono previste due altre vie rapide, l'una (14) da Tor di Quinto alla Magliana

e all'E.U.R., lungo il confine occidentale del Piano Regolatore 1931, l'altra (15) — di notevolissima importanza ed urgenza al fine, soprattutto, di alleggerire il già difficile traffico del Lungotevere di destra e del Trastevere — destinata ad allacciare direttamente i due principali centri di svolgimento dei Giochi Olimpici del 1960 e cioè il Foro Italico e l'E.U.R. Per questo motivo tale strada viene indicata a volte col nome di « Via Olimpionica ».

• • •

L'attuazione dello schema viario, da me fugacemente, e, purtroppo, incompletamente illustrato, insieme ad un razionale decentramento saranno, come ho detto, i due elementi più atti a determinare un decongestionamento del traffico nella zona interna cittadina o, quanto meno, a non aggravarlo.

Ma sia quando lo schema sarà attuato, sia (ed ancor più) nelle more di una simile realizzazione (potete ben immaginare quali difficoltà di carattere tecnico, finanziario, artistico e — soprattutto — burocratico si dovranno superare!) non possiamo trascurare il traffico della zona interna della città. Per questo occorre far ricorso ai metodi della seconda categoria: ai sistemi locali. Si tratta di espedienti ormai ben noti, come i « sensi unici », la « circolazione rotatoria », anche interessante percorsi più o meno estesi (ad es., il cosiddetto « quadrilatero di scorrimento » instaurato da alcuni anni nel centro di Roma), i sottopassaggi pedonali o viari, l'impiego dei semafori di vario tipo, a comando diretto od automatico, indipendenti o collegati e quello di segnalazioni varie, di incroci vigilati, ecc.

L'impiego combinato di vie rapide a doppio senso di marcia ed a più corsie, con normali strade, a senso unico è stato spesso adottato in città pianeggianti ed a planimetria regolare.

Esempio tipico è quello di New York, ove il nucleo principale cittadino tra il fiume Hudson e l'East River, contornato da una grande e larga via rapida, è, per così dire, *quadrettato* da un sistema di poche vie longitudinali (le « avenues ») e da numerosissime trasversali (le « streets »), queste ultime alternativamente a senso unico. Per passare da un punto all'altro della città si raggiunge la via rapida di contorno, e, all'altezza opportuna, si risale lungo la corrispondente « street ».

A Roma, come del resto in altre città, i sensi unici hanno trovato utile impiego nel già detto « quadrilatero di scorrimento » (Via del Corso, Via Tritone, Via Due Macelli e Via Condotti), che ha portato notevoli benefici alla circolazione, specie dopo la creazione di sottopassaggi pedonali al Largo Tritone ed a Piazza Colonna, che hanno reso fluida la circolazione nei punti più delicati del percorso e cioè in due vertici del quadrilatero. Mi permetto, a tal riguardo, sottolineare la opportunità che anche in un terzo vertice, oggi particolarmente congestionato (quello del Largo Goldoni) venga attuata la medesima provvidenza. Sono sicuro che l'Assessore al Traffico Ing. Farina, presente tra di noi e che a vostro nome saluto, è anch'egli di ciò ben convinto.

Dal momento che siamo venuti a parlare dei sottopassaggi pedonali, dirò subito che, all'infuori dei casi in cui il pedone non possa senza gravissimo pericolo attraversare la strada (è questo il caso dei vertici del quadrilatero di scorrimento) i sottopassaggi non risultano, in generale, molto efficaci, per la tendenza del pubblico di attendere anche a lungo il segnale semaforico favorevole, piuttosto che sobbarcarsi al fastidio di scendere e risalire. Del resto con l'impianto di linee metropolitane, che attuano lo sbocco in punti diversi della strada delle stazioni sotterranee, numerosi sottopassaggi pedonali verranno automaticamente a costituirsi.

Un impiego particolarmente utile dei sensi unici sarebbe quello di adottarli nei due Lungotevere,

analogamente a quanto è stato fatto in altre città attraversate da importanti corsi d'acqua. E' un fatto constatato che l'automobilista romano, non avendo altre strade rapide a sua disposizione, se l'è trovate nei Lungotevere, che oggi indubbiamente costituiscono il mezzo più adatto e celere per raggiungere punti diversi della città, senza impelagarsi nel denso e difficile traffico delle strade del centro. Purtroppo anche in queste due vie il traffico si rende di giorno in giorno più difficile, come, ad esempio, nel tratto del Lungotevere di destra, compreso tra Ponte Vittorio Emanuele e Ponte Garibaldi. Ricordo che in tale tratto, in un'ora di « punta » di un lunedì del febbraio dell'anno scorso, fu registrato durante i 60 minuti un passaggio di ben 814 unità in senso ascendente e di 917 in senso discendente: se si tien conto che la larghezza media dei Lungotevere è di soli 20 metri, tali cifre denunciano condizioni già molto preoccupanti e provano che l'adozione dei sensi unici arrecherebbe notevolissimo vantaggio: del resto già numerosi studi al riguardo sono stati eseguiti in passato. La maggiore difficoltà — peraltro non insuperabile — è rappresentata dalla presenza, in alcuni tratti, dei binari tramviari, che dovrebbero essere deviati o spostati, per realizzare la concordanza del senso di marcia dei mezzi pubblici e di quelli privati.

Sono, del resto, del parere che ogni provvidenza atta a migliorare il traffico nei Lungotevere debba avere immediato effetto benefico sulle condizioni della circolazione nella vecchia città. Per questo sarà molto opportuno completare le opere di allargamento dei Lungotevere, nei tratti ancora da eseguire, ad esempio al Lungotevere Flaminio ed in corrispondenza di Castel S. Angelo, ove secondo un interessante progetto potrebbe attuarsi la ricostruzione di un bastione, che venne demolito in passato durante la costruzione dei « murglioni ». Risulterebbe anche molto utile creare, in corrispondenza dell'imbocco di alcuni ponti più

transitati, sottopassaggi viari del genere, ad esempio, di quelli che la Municipalità di Parigi ha realizzato per alcuni importanti ponti sulla Senna.

I sottopassaggi viari richiamano l'argomento delle strade sotterranee o, come qualche autore le definisce, delle « sottovie » urbane. E' nota la polemica in corso circa l'adozione di tali sottovie (per mezzi gommati pubblici o privati) in luogo delle ferrovie sotterranee (metropolitane). Si tratta, in effetti, del vecchio contrasto tra gomma e rotaia, trasferito in campo cittadino. Un approfondimento del problema ci impegnerebbe troppo lungamente: a mio parere le sottovie urbane non sono adatte per percorsi lunghi, mentre sono particolarmente indicate per attraversamenti di nodi stradali congestionati; inoltre esse possono trovare più utile impiego nelle città ad andamento altimetrico variato, che in quelle pianeggianti; così in Roma tali vie sotterranee potrebbero notevolmente svilupparsi e, in alcuni particolari casi esse vennero già studiate (sottovia di Porta Pinciana). Altri progetti possono essere quello della già ricordata galleria sotto Villa Borghese, quello di una galleria sotto il Colle Oppio, tra via Giovanni Lanza e via Labicana e quello di un sottopassaggio viario, per un collegamento sotterraneo tra via Barberini e Piazza Esedra, che porterebbe al decongestionamento del traffico nel nodo di Piazza S. Bernardo.

Del resto per la nostra città non può stabilirsi un netto predominio di un sistema sull'altro, ma la soluzione più razionale potrà essere fornita da un sapiente compromesso tra metropolitana e sottovie urbane: così i due sistemi potranno essere impiegati a seconda delle necessità, in modo da ottenere, con l'uno o con l'altro, il massimo rendimento.

Peraltro il sistema metropolitano — tipico esempio di trasporto veloce di grandi masse di viaggiatori — dovrà essere necessariamente adottato per due linee fondamentali: l'una Nord-Cen-

tro-Sud, l'altra Centro-Quartieri Sud Orientali. Voglio augurarmi che la prima, già funzionante nel tratto Termini-E.U.R., possa — prima delle Olimpiadi del 1960 — essere prolungata fino al Piazzale Flaminio e, successivamente, lungo la via Flaminia, fino in prossimità del Foro Italico. Nello stesso Piazzale Flaminio potrà attuarsi la « corrispondenza » con l'ultimo tronco della ferrovia Roma-Nord, che tra la stazione di Piazza Euclide ai Parioli (oggi in avanzata costruzione) ed il capolinea al Piazzale anzidetto farà servizio metropolitano. La seconda linea dovrebbe raggiungere da Piazza Termini un punto opportuno sulla via Tuscolana, ove si biforcherebbe da un lato per Cinecittà e Ciampino e dall'altro per Centocelle Terranova. Ai due capolinea terminali (Ciampino e Torrenova) potrebbero attestarsi le ferrovie rapide suburbane rispettivamente per i Castelli Romani e per Fiuggi. Per Frascati anzi, destinato ormai a divenire, col verde delle sue magnifiche ville, un centro di residenza o di escursione dei romani, potrebbe anche essere studiato un'allacciamento diretto alla rete metropolitana di Roma.

Prima di concludere, accennerò di sfuggita ad un altro tormentoso problema di traffico, quello dei parcheggi che oggi per alcune città, come ad esempio, New York, costituisce il problema n. 1. Molto si è parlato, specie in Roma in questi ultimi tempi, di parcheggi o di « autosilos » sotterranei, di cui un esempio ci è fornito da quello recentemente ultimato a Milano, nel sottosuolo di Piazza Diaz.

In Roma, l'Amministrazione Comunale ed i privati ne hanno già studiati alcuni, tutti interessanti il centro della città: si è parlato un tempo anche di un gigantesco parcheggio sotto il Pincio, con ingresso della macchine dalla via esterna alle Mura Aureliane.

In generale, parcheggi sotterranei, distribuiti nella zona centrale della Città, non hanno trovato buona accoglienza da parte degli urbanisti, che

paventavano una maggiore affluenza di macchine al centro e temono di vincolare il sottosuolo a danno di altre possibili utilizzazioni, come le già ricordate sottovie urbane o le linee metropolitane. Sarebbero — se mai — preferibili gli « autosilos » esterni a sviluppo verticale. Originale a tal riguardo è lo studio compiuto per Milano dagli ingegneri D'Alò e Adler, studio che prevede la costruzione di una funivia a servizio della zona interna della città, funivia sostenuta da grattacieli-autosilos, contornanti la zona servita.

Sono del parere che, senza ricorrere a tali arditezze, le condizioni attuali per Roma possono essere migliorate con la costruzione di qualche parcheggio sotterraneo ben dislocato (e trovo felice la scelta di Piazza della Pilotta, dove l'Amministrazione Comunale si appresta a costruirne uno), e con l'adozione di altri provvedimenti, che potrebbero andare: dall'utilizzazione di spazi chiusi nell'interno degli edifici pubblici, all'obbligo — in caso di nuove costruzioni — di riservare i sotterranei a parcheggio e specialmente alla limitazione del tempo di sosta della macchina, mediante emanazione di opportune norme od impiego di speciali dispositivi, come i ben noti « parchimetri », già adottati in molte città europee ed americane.

Con questo « escursus » che — sebbene non troppo ordinatamente — abbiamo insieme compiuto nel campo del traffico urbano, spero avervi potuto fornire un'idea degli odierni problemi di Roma in tale delicato settore. Nel ringraziarvi della vostra cortese attenzione, formulo l'augurio che il nuovo Piano Regolatore sia presto definito, possa essere rapidamente attuato e valga a conservare a Roma il suo volto tradizionale, nella luce di un sempre più produttivo e fiorente sviluppo.