

LA MERAVIGLIOSA ROMA DI DOMANI

Roma ha un piano regolatore; un piano regolatore principe, accuratamente composto dai più competenti in argomento che vanti la città eterna, e concretato con larga visione dei futuri sviluppi della Capitale del Regno. Così lo volle il Capo del Governo: e fu gran ventura che il suo intervento non soltanto autorevole, ma deciso, diritto e decisivo, abbia troncato i disprezzi, le discordie e le beghe in cui da parecchi lustri nell'alma Roma si logoravano gli amanti dell'antico e i novatori, coloro che non si possono straniare dalle necessità vitali di una capitale moderna e i conservatori a ogni costo, assorti nel sogno di una Roma statica, contemplatrice della sua storia e dimentica che la stessa sua storia le impone un continuo e glorioso divenire, interprete delle necessità contingenti e consapevoli di una continuità di grandezza che è per Roma onere ed onore.

Il Capo del Governo ha tagliato corto alle interminabili polemiche: ha evitato le divergenze tra chi studia il piano e coloro che poi lo giudicano, come superiori autorità, formando una Commissione di studio in cui erano appunto compresi coloro che avrebbero dovuto esprimere il loro parere in seconda e in terza istanza. Così il piano studiato dalla Commissione ha potuto percorrere a gonfie vele quel mare delle superiori approvazioni che per solito è irto di scogli. E il progetto di piano regolatore e di ampliamento è entrato felicemente in porto colla legge che ne sancisce le direttive e dà norme per la sua esecuzione.

Il nodo gordiano è stato tagliato. Poiché il taglio non ha dato luogo a sbrodoli e a sfilacciate si può ben rallegrarsene.

E si può rallegrarsene non soltanto pel bene che ne verrà alla nostra Roma, ma per gli insegnamenti che possono derivare dallo studio di un piano al quale, come diciamo, hanno dato mano non solo i maggiori esponenti urbanistici romani, ma altresì coloro che sono soliti di non risparmiare la propria

critica sottile ed acuta al lavoro altrui. Il piano di Roma costituisce infatti la sintesi di tutte le tendenze rappresentate nei consessi che giudicano i piani regolatori di tutta Italia. Nella Commissione, accanto a Marcello Piacentini — Accademico d'Italia — artefice certamente competentissimo in argomento di piani regolatori, erano studiosi profondi come il Giovannoni e gli altri accademici Bazzani, Brasini, Paribeni direttore generale delle Antichità e Belle Arti, per non dire di altre notabilità del campo artistico ed edilizio. Pertanto il piano viene in certa guisa a costituire un esempio pratico di indubbia autorevolezza circa il modo con cui devono risolversi certi spinosi problemi urbanistici per conciliare le esigenze teoriche col necessità della pratica.

Una delle questioni più controverse e sulle quali più aspri sono i disprezzi, specialmente nella nostra terra ricca non solo di monumenti, ma di caratteristici aspetti paesistici che si vorrebbero conservati, riflette la intangibilità delle zone storiche delle vecchie città.

E' dunque particolarmente interessante conoscere come si sia risolto il problema nel caso di Roma, che è certamente un « caso » di fronte al quale impallidisce la situazione di qualsiasi altra città per cui si è studiato un piano di ampliamento e di ricordi: « caso » dunque quant'altro mai ricco di insegnamento.

La Commissione, ritenendo con parole del Piacentini al Capo del Governo, è esplicita al riguardo. Essa ha « esaminato la opportunità e la possibilità di lasciare completamente inalterata tutta intera la vecchia città: ma a questa assoluta intransigenza — dice la relazione — si è dovuto rinunciare ». E prosegue avvertendo come « nelle grandi città, che spesso si portano come esemplari in questo radicale rispetto, i nuclei vecchi sono piccoli, racchiusi: mentre la vita attuale, densa e tumultuosa, si svolge nei quartieri moderni, a larghi viali e vaste piazze, creati nel secolo scorso ».

Invece a Roma — lo dice la relazione — si vive « ancora, e in pieno nella città del Cinque e del Seicento. Il Corso, che è oggi la via

principale della città, aveva questa sua supremazia pure sotto il Papa Innocenzo X ».

La Commissione ha perciò concluso « come il metodo migliore per arrivare ad una soddisfacente conclusione fosse quello di rispettare nel modo più assoluto le opere monumentali, gli ambienti architettonici e panoramici, e gli interi quartieri caratteristici, pur apportando nella ompagne edilizio della Città quelle migliorie, anche occorrendo, radicali, imposte dalle necessità del traffico, arrivato ormai al più alto grado di congestione ».

Stabiliti questi criteri, la commissione ha potuto affrontare il problema della sistemazione di una Roma moderna, per nulla ultraggiornata dell'antica, temperando la prudente conservazione dell'antico coi bisogni del traffico che nella nuova Roma sono, non meno che altrove, prepotenti.

Come si è provveduto a conciliare un dissidio che sembra per sua natura inconciliabile? La Commissione non ha potuto che attenersi ad un criterio che era stato adottato anche per città monumentalmente meno importanti di Roma. Due nuove arterie principali, altre meno importanti, ma pur necessarie per ragioni di viabilità, si compongono per dir così in una larga maglia che si sovrappone alla maglia più fitta e più trita delle vecchie arterie e ne assorbe il grande traffico di transito, lasciando a questa solamente il movimento locale.

Nello stesso tempo le zone interposte rimangono — salvo ritocchi d'ordine estetico ed igienico — inalterate, nella loro attuale fisionomia e nella loro relativa tranquillità.

Si è così riusciti ad isolare molti quartieri vecchi, e principalmente quelli che hanno più spiccate caratteristiche, e cioè: il quartiere sette-ottocentesco di Piazza di Spagna, e le vie Babuino, Condotti, Sistina, Gregoriana, ecc.; il quartiere del Rinascimento, racchiuso dall'ansa del Tevere; quello cinquecentesco, più piccolo ma non meno suggestivo, di Campitelli; quello di Trastevere, dal quale si è potuto allontana-

re con la creazione di un nuovo ponte presso la Bocca della Verità, in sostituzione di quello di ferro presso il Ponte Rotto, quanto mal indicato e mal collocato.

Con questo provvedimento veramente razionale, il piano si prefigge di concentrare il traffico su poche arterie capaci, studiate in modo da valorizzare panorami e monumenti, incidenti in zone meno caratteristiche e meno importanti agli effetti della loro fisionomia tradizionale e storica. E' questo, a parere di chi scrive, il metodo migliore, in linea generale, per conciliare le necessità moderne col rispetto dell'antico. Ed, aggiungiamo nel caso di Roma esso è tanto più conveniente poichè, a differenza di quanto avviene per Milano, esso giunge tempestivamente, prima cioè che l'addensarsi del traffico comprometta l'interno dei quartieri che si vogliono conservare. Il non aver provveduto a tempo in molti casi — citiamo ancora l'esempio di Milano — ha fatto sì che il traffico non abbia potuto contenersi nelle arterie principali, ormai sovraccariche ed anguste, abbia traboccato nei quartieri interni con una densità pericolosa, talchè oggi non sembra più possibile richiamarlo a poche arterie capaci e ben congegnate come sarebbe desiderabile. Roma invece ancora oggi non soffre di tanto male: i quartieri compresi tra le arterie maggiori godono ancora di una tranquillità che altrove è sconosciuta. Il nuovo piano giunge a tempo perchè l'ambiente caratteristico di questi quartieri non venga turbato.

Appunto per questa caratteristica di colore arcaico che conservano i quartieri interni della vecchia Roma è possibile affrontare il risanamento, diradandone gli edifici, là dove ciò possa convenire, senza le preoccupazioni di un traffico che non vi esiste ancora e che non vi si formerà probabilmente mai.

Si aggiunga un'altra caratteristica della situazione romana, che agevola in molti casi i problemi del risanamento e della viabilità. Vogliamo alludere alle numerose zone archeologiche, dove la ricerca di vestigia del più antico consente la demolizione del meno antico, senza che perciò si possano suscitare querimonie. Le demolizioni di in-

terti quartieri tra i più curiosi della vecchia Roma, hanno potuto essere fatti senza rammarico perchè in luogo di straduzze e vicoli pittoreschi, ma non certamente rispettabili nei riguardi del decoro e dell'igiene, sono stati rivelati monumenti insegni dell'epoca gloriosa di Roma, che non fanno certamente rimpiangere la distruzione delle casupole e delle catapecchie che secoli di umiltà avevano loro addossato e sovrapposto.

Risolto questo punto, che era indubbiamente fondamentale per lo studio di un piano regolatore della città eterna, la Commissione ha potuto affrontare in pieno la stesa del programma urbanistico dello sviluppo di Roma.

Programma urbanistico, abbiamo scritto, non senza intenzione, perchè per la prima volta in Italia, vincendo preconcetti e prevenzioni, difficoltà ed ostacoli, si è potuto formare un piano che non fosse soltanto regolatore, ma rispondesse a quei criteri che distinguono l'urbanistica dalla vecchia scienza dei piani regolatori delle città.

Occorre appena ricordare come l'urbanistica studi l'organizzazione delle città nel suo complesso, così da offrire le migliori condizioni allo sviluppo della vita cittadina. Studiare un piano regolatore della viabilità non è urbanismo: fare dell'estetica e dell'architettura delle città non è urbanismo: studiare il problema delle comunicazioni e dei trasporti non è urbanismo. Urbanismo è lo studio contemporaneo di tutti questi problemi; essi non sono esclusivamente tecnici, né estetici, né architettonici, ma tutti sono compresi nella visione generale dell'indirizzo da imprimere alla sistemazione futura della città.

Nel piano di Roma si è potuto fare veramente dell'urbanismo. Se l'attrezzatura delle nostre leggi poteva lasciare qualche dubbio sulla possibilità dello studio di un piano di massima che investisse tutta la città e la zona circostante, essa è stata superata mediante la formulazione di speciali leggi.

Pure un soffio di aria nuova è Roma di domani risultasse com-

pleto in una visione di praticità, di grandezza e di bellezza.

Lo studio ha potuto così risultare esauriente ed estendersi anche alla regione circostante a Roma, che è stata allacciata alla capitale, formandone in certo modo il necessario completamento.

Le vie che da Roma si dirigono all'esterno sono state ritoccate, ampliandole e correggendone il tracciato là dove ciò potesse tornare necessario, completandole con nuove arterie là dove è prevedibile sia per essere più intensa l'espansione cittadina.

Particolare cura ha avuto la zona colinosa situata a Nord-Ovest della città, incomprensibilmente e fortunatamente rimasta ancora quasi intratta. Si estende essa da Monte Verde, al Gianicolo, a Monte Mario, ai Colli della Farnesina, e, al di là del fiume, fino ai Parioli: ampio anfiteatro boscoso, che si affaccia a mezzogiorno sulla Città assolata, e donde si gode una vista superba, che si estende a falce dai Colli Albani fino al Soratte e ai Cimini.

Queste colline — dice la relazione — sono destinate a ville e abitazioni di lusso (che possono lasciare ampiamente il godimento del verde) e tra esse serpeggiano e si intrecciano, per una lunghezza complessiva di più di 40 chilometri, ampie strade panoramiche, interrotte da piazzali e terrazze aperte verso l'Urbe.

Questa grande zona di verde disposta a falce intorno a Roma è rimasta fino ad oggi senza accessi facili e decorosi: E' stato studiato un accesso monumentale al Gianicolo, che partendo dal Corso Vittorio Emanuele, presso i Filippini, raggiunge la vetta in un piazzale prossimo al Monumento a Garibaldi; ed un accesso ancora più grandioso a Monte Mario allo sbocco del Viale Mazzini. Qui un ampio anfiteatro di giardini e di scelse offre alla cittadinanza un quadro superbo di bellezza e di grandiosità.

Le comunicazioni col mare e col le spiagge balneari che vi sviluppano formano un'altra parte importantissima del progetto, il quale prevede pure la formazione di nuo-

vi parchi, la costituzione di centri monumentali in cui si adunino i pubblici edifici, e soprattutto una sistemazione nuova delle ferrovie, che, congiusta visione delle necessità dipendenti dalla ubicazione della capitale, avranno due stazioni a Nord e a Sud della città.

Infatti il concetto informatore del piano di sistemazione dei servizi ferroviari si ispira innanzi tutto alla norma di separare il traffico viaggiatori da quello merci, qualunque sia la categoria di quest'ultimo. Per tal modo tutto il traffico viaggiatori dovrebbe far capo a due nuove stazioni: la Flaminia al Nord e la Casilina al Sud, fra loro collegate, lungo il diametro della Città, da una galleria a molteplici binari nella quale sarebbe inserita, in ubicazione prossima a quella della Stazione di Termini, una adeguata stazione di transito.

Delle sei principali linee ferroviarie, le tre provenienti dal settentrione (Firenze, Ancona e Pisa, quest'ultima mediante la realizzazione di un nuovo tracciato di più breve percorso da Palidoro) farebbero capo alla stazione meridionale Casilina dopo di avere attraversato la stazione Flaminia e la sotterranea centrale di Termini. Analogamente le tre linee per il Sud (Sulmona, Napoli — via Cassino e Napoli direttissima) terminerebbero alla Stazione Flaminia dopo aver attraversato da Sud a Nord la Città ed aver anche esse servito la stazione sotterranea di Termini.

Programma certamente coraggioso e che si completa col progetto di una linea urbana sotterranea, destinata a risolvere finalmente in modo definitivo il problema dei trasporti urbani della capitale.

Ma la Commissione non si arresta qui: ed ha anche proposto la eliminazione di molte brutture architettoniche, mediante la demolizione o la riforma di edifici che deturpano il quadro urbano: lo spostamento di molti monumenti, il trasloco della sede di parecchi enti pubblici (per esempio al Castro Pretorio si aduneranno tutti gli edifici destinati alla cultura musicale

CONTINUAZIONE A PAGINA 8

IL VOSTRO AVVOCATO

F. E. THERRIEN

Tel. Harbour 1944 35 Notre-Dame W. Camera 24

IL VOSTRO PIOMBAIO

(articoli in latta e ferro)

A. Labelle

6727 St. Laurent CRescent 5544

Italian Commercial Office

CO. REG'D TORRONI SQUISITI

6821 St. Laurent CRescent 8445

IL VOSTRO SARTO

J. De Cesare

Specialità per uomo Lavoro garantito

6812 St. Laurent - CRescent 6703

PER LE VOSTRE PARTENZE

A. M. B. Salviati

Biglietti D'Imbarco — Cambi di Moneta Tel. Harbour 2660 1041 St. Antoine St.

IL VOSTRO DENTISTA

Dr. L. P. RACICOT

Chirurgo - Dentista

6705 St. Laurent Montreal, Cantone St. Zotique P. Q. Tel. CRescent 3926

IL VOSTRO MEDICO

Ferdinando Mancuso

6718 St. Denis Harbour 6611

IL VOSTRO FORNITORE DI CAFFE'

A. CARRA

CAFFE' DI PRIMISSIMA QUALITA' ARROSTITO GIORNALMENTE

Tel. CRescent 2252 6750 St. Laurent

IL VOSTRO MACELLAIO

Léon Baril

SPECIALITA

VITELLI DI LATTE A PREZZI MODICISSIMI

Tel. CRescent 9664 6895 St. Laurent

IL VOSTRO RISTORANTE

Mad. Blanche Morin

COLAZIONI APPETITOSE

12 Rue Dante Montreal

IL VOSTRO FARMACISTA

VALOIS & CHAMPAGNE

Tel. CRescent 4224 6975 St. Laurent

Per le
NECESSITA'
della
FAMIGLIA

LE VOSTRE TAPEZZERIE

J. C. MASSIE

Tappeti, fornimenti per case per finestre.

6565 St. Laurent Tel. CRescent 9971

IL VOSTRO PASTICCIERE

Pâtisserie St-Jean

6811 St. Laurent CRescent 8850 angolo Via Dante

PER IL VOSTRO CARBONE

(Carbone e legna)

Luc Ducharme & Fils

6795 Blvd. St. Laurent CRescent 2551