

Traffico: un mare di auto ha travolto la diga delle illusioni

Confronto Roma - Milano

Porta Maggiore e Ponte della Ghisolfia

Visioni del caos



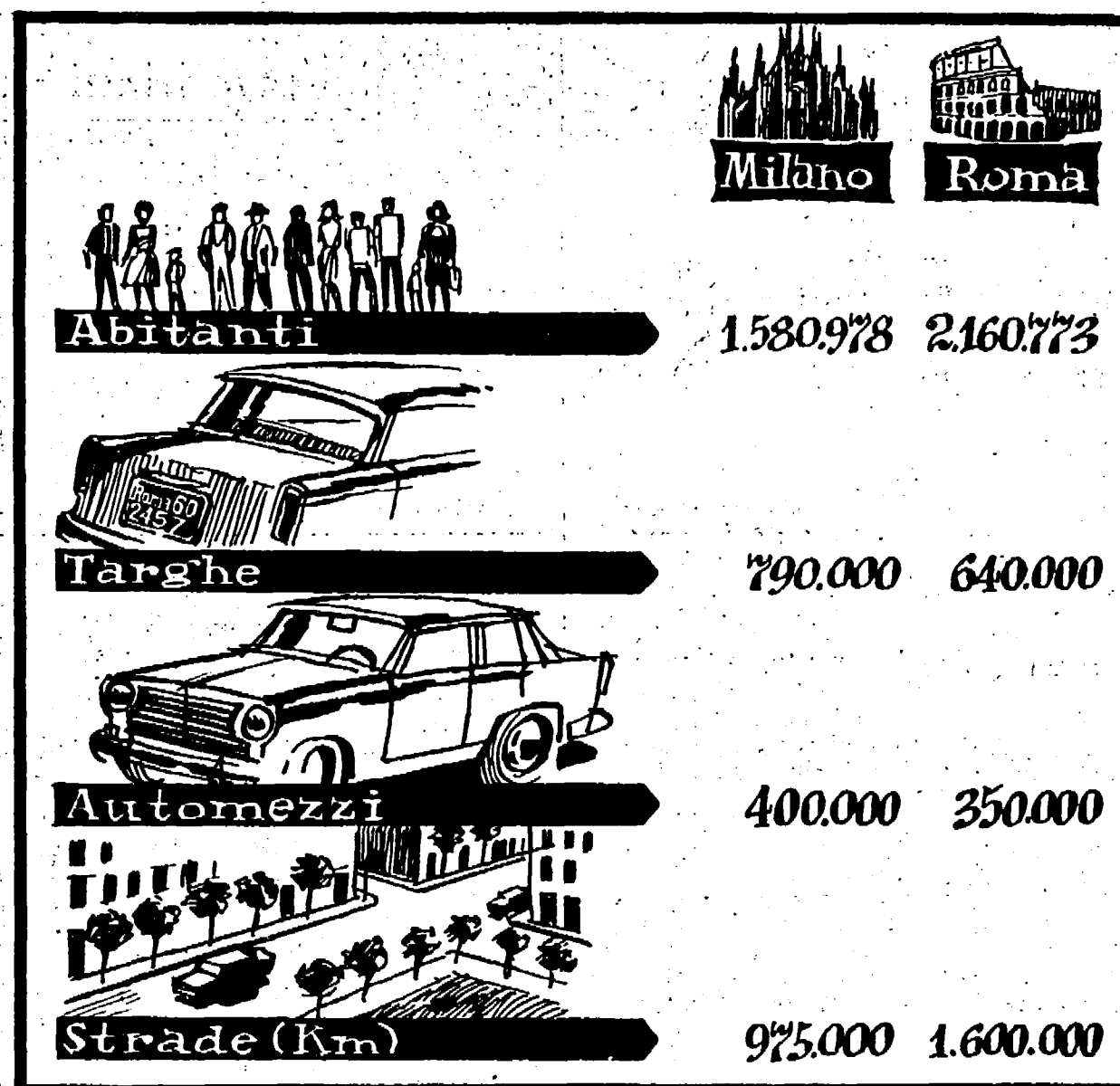
Due aspetti del caos: Porta Maggiore a Roma e Ponte della Ghisolfia a Milano. Alle spalle di Porta Maggiore, è sorta disordinatamente una grande distesa di quartieri-dormitorio: per andare al lavoro o per tornare a casa, bisogna passare sotto questi forni (quando vi si riesce). Ponte della Ghisolfia, attualmente in fase di raddoppio, si trova sul Pannello della circoscrizione esterna, percorso da un fiume di auto, autotreni, autocarri, furgoni.

Un serpente di macchine lungo 1.500 chilometri — «Dove si cammina meglio?» — Centri storici sotto pressione — Gli automobilisti... latini

Una periferia affollata di enormi palazzi di cemento armato e di strade ricche fino al primo piano di automobili di tutte le marche accatastate alla rinfusa: in mezzo a un prato, un uomo e una donna, stanchi, curvi sotto il peso di un ruvido fagotto, si avvicinano verso la campagna senza neppure voltarsi a dare uno sguardo alla visione di caos che si lasciano alle spalle. Così, in una vignetta di qualche tempo fa, il pittore Novello ha visto il traffico e l'avanzata di ciò che oggi — per convenzione — vien chiamata la «motorizzazione»: qualcosa di apocalittico che sembra sfuggire a ogni controllo umano. Il passaggio dal sogno dell'automobile all'incubo, in effetti, è stato rapidissimo, quasi insensibile.

Dimensione «atomica»

A Roma come a Milano — i due «poli» dove abbiamo voluto soffermare un poco lo sguardo — i primi a non cullarsi nelle illusioni sono proprio i maggiori responsabili del traffico. Un paragone delle due maggiori città italiane offre senza dubbio molti spunti interessanti. Le differenze sono molte; analoga, tuttavia, è la dimensione «atomica» della massa di acciaio e di gomma che preme sulle strade. Milano sta per toccare la vetta della targa 800 mila: le macchine in circolazione sono circa la metà. A Roma, invece, dove la targa 600 mila è di qualche mese fa, le macchine sono «viventi» sono 350 mila. Alcuni tecnici milanesi hanno fatto recentemente una ipotesi impressionante. Mettendo in fila gli automezzi registrati in entrata e in uscita ai margini della città, e calcolando un distacco medio di quattro metri uno dall'altro, si potrebbe creare una colonna di 1450 chilometri, un serpente di automobili che partendo dalle porte di Milano potrebbe «doppiare» tranquillamente Roma giungendo di nuovo a piazza del Duomo, e anzi andare ben oltre. Su queste cose abbiamo discusso col comandante dei vigili urbani milanesi, il dott. Pastorino, che ci ha ricevuto nella sua attivissima «roccaforte» di via Beccaria, accerchiata da ogni lato dagli sbarramenti di tavole per gli interminabili lavori della metropolitana. Il pensiero del dottor Pastorino è riassunto assai bene in un recente opuscolo. «Se si tien conto — osserva — che l'intera rete stradale del comune di Milano misura 975 chilometri e che in molti quartieri residenziali il movimento dei veicoli è di entità trascurabile, si ha motivo di fare qualche obiezione a chi pensa di risolvere i problemi del traffico con qualche cartello in più, con un po' di semafori e con più vigili agli incroci». Pastorino obbedisce, e non da oggi, «un po' di respiro» per la città: «altrimenti — avverte — creerebbe con le nostre mani una prigione di cemento torrenziale da colazioni notturne, di morsi molesti, dove, per ragioni di spazio, si dovrà assumere l'incomoda posizione cui erano costretti le «anime prave» sulla barca di Caronte». Anche l'assessore capitolino Pala, aprendo qualche mese fa un tormentato dibattito sul traffico a Roma, prima di dare inizio alla campagna per la educazione stradale, teneva a distinguersi



dal suoi predecessori dichiarando subito che quello del traffico è ben altra cosa che un semplice problema di sensi unici e di svolte vietate.

Vediamo un po'. Milano ha più macchine e meno abitanti. La sua rete stradale è lunga meno di mille chilometri, mentre quella della Capitale si estende per circa 1.600 chilometri (ma quasi 500 chilometri sono strade dell'immenso Agro romano, coperte da numerose costellazioni di oasi della speculazione fondiaria). Stando alle cifre, nella Capitale si dovrebbe circolare «naviglio» basti invece fare un rapido giro per le vie del centro di Milano per accorgersi che, almeno in questo caso, la matematica... è un'opinione. Il traffico milanese, nonostante tutto, scorre con una fluidità (e purtroppo con un rumore) impensabile a Roma.

Un invito ben accolto

Perché? I romani — si dice — hanno un modo di guidare tutto «latino», «mediterraneo»; i milanesi sono più ordinati anche al volante delle loro «selicento». Sciocchezze. Chi ha un po' di esperienza delle grandi città del Nord-Europa sa che la guida dell'automobile non è un fatto di latitudine. Dovunque, i casi di guida pericolosa sono tutt'altro che rari. Ogni città

ha gli automobilisti che merita. Se Roma avesse strade larghe e ben squadrate come quelle di Milano, per gli automobilisti sarebbero tanti mal di testa risparmiati. La rete stradale della Capitale è invece un invito ad arrangiarsi, a usare un pizzico di furbata, se si vuole uscire dai vortici del traffico. Il Corso, che doveva apparire larghissimo a chi nei secoli non vi faceva galoppare i cavalli berberici, da piazza del Popolo a piazza Venezia, oggi in certe ore del giorno si può percorrere più speditamente a piedi che in macchina o col filobus. A Milano, le strade della dimensione e delle caratteristiche della Cristoforo Colombo o del primo tratto dell'Appia Nuova (marciapiedi, due corsie unidirezionali ai lati, zona centrale riservata ai tram) non sono delle eccezioni. Tutte le grandi strade di penetrazione, che portano in città ogni giorno decine di migliaia di persone e notevoli quantità di merci con i pesantissimi autotreni che si spingono fin quasi nel cuore del centro, sono costruite così. Anzi, talvolta hanno dimensioni maggiori. Malgrado ciò, anche quelle di più recente costruzione — come la pur svelta direttrice «viale Zara, viale Fulvio Testi» che collega col folto entroterra di Sesto San Giovanni e Monza, e come via Palmanova (la più sovraccarica, con oltre 20 mila veicoli al giorno, ed anche la più segnata dagli incidenti) — si cammina sempre più lentamente. Nel decennio che va dal 1950 al 1960, la velocità media dei mezzi pubblici è scesa da 17 a 14 chilometri all'ora, con un notevole aggravio finanziario per l'azienda

pubblica di trasporti, l'ATM, che potrebbe guadagnare un miliardo l'anno potendo far marciare i tram e gli autobus a una velocità di appena due chilometri all'ora superiore all'attuale. L'aumento della circolazione e il dramma della sosta creano dunque crescenti difficoltà, insormontabili anche per una rete stradale come quella di Milano.

Del centro storico milanese restano pochi brandelli. Il piccolo ha fatto largamente posto ai grattacieli e ai massicci palazzi delle sedi orgogliose delle grandi industrie. La città è cresciuta a cerchi concentrici, esempio forse massimo in Italia del temuto sviluppo «a macchia d'olio». Le strade principali sono di due tipi: o, dall'esterno, si congiungono nel centro facendovi pesare direttamente il loro fortissimo apporto di traffico; o sono le arterie del traffico di circoscrizione (quello dei navigli, che disegna il nucleo centrale, quello dei bastioni e quello esterno, sovraccarico di traffico pesante). La famosa «racchetta», un sistema di strade veloci centrali, è quasi completata: si stanno abbattendo gli ultimi edifici che ancora fanno da ostacolo. Ma, intanto, lungo il percorso, si è già quasi arrivati alla saturazione.

Già vecchie appena nate

I problemi di Roma non sono diversi, anche se la sua topografia non è così compatamente attorcigliata intorno al nucleo centrale. Si potrebbero scrivere interessanti «vite parallele» con l'occhio fisso alle recenti vicende urbanistiche di Roma e Milano, all'insegna di quel dilagare del cemento armato in tutte le direzioni che ha fatto la delizia dei proprietari delle aree fabbricabili. Anche a Roma, le strade consolari convergono tutte sul centro, a stella. Solo il traffico pesante viene in parte assorbito dal grande raccordo anulare, opera costosissima e che in parte si sta rivelando inutile. La Cristoforo Colombo, attraverso il Colosseo (trasformato, come usa dire Antonio Cederna, in «spartitraffico») e il viale dei Fori, porta il traffico di penetrazione direttamente in piazza Venezia, convulso nodo di smistamento per tutto il centro storico. Le strozzature, nella Capitale, sono più vistose. Mentre la rete stradale di Milano assomiglia a un sistema circolatorio eversivo, dove l'alta pressione però si distribuisce un po' dovunque, Roma ha distribuito lungo tutto il suo corpo — in infiniti «colli di bottiglia» nei quali non si può fare a meno di andare ad infilarsi. La prospettiva della metropolitana e del grande asse attrezzato ad est è ancora assai remota.

E, quel che è peggio, le strade costruite di recente sono in genere strette, anguste, malsicure: già vecchie appena nate... I sensi unici e i divieti di sosta, purtroppo, non riguardano solo il centro, ma anche le zone di recente edificazione. La via Olimpica, esempio tra i più recenti, è un costossimo impasto di nuovo e di vecchio che in certi punti sembra fatta non per le auto ma per le carrozze. Nella fame di terreni da cifre con cinque o sei zeri su cui costruire case e case, le strade, le piazze, i giardini, gli spazi liberi hanno dovuto pagare il loro tributo alla speculazione.

Candiano Falaschi

PER 4 SETTIMANE

DA DOMANI

PER 4 SETTIMANE

LIQUIDAZIONE FINO A TOTALE ESAURIMENTO MERCI

TUTTO A POCHI SOLDI

FRIGORIFERI
 ZOPPAS 180 litri
 da L. 85.000 a L. 70.000
 ZOPPAS 250 litri
 da L. 112.000 a L. 89.000
 SIEMENS 125 litri
 da L. 75.000 a L. 58.000
 SIEMENS 200 litri
 da L. 115.000 a L. 81.000
 SIEMENS 240 litri
 da L. 124.000 a L. 95.000
 INDESIT 155 litri
 da L. 69.500 a L. 58.000
 INDESIT 180 litri
 da L. 81.500 a L. 69.000
 INDESIT 220 litri
 da L. 105.000 a L. 70.000
 INDESIT 230 litri
 da L. 115.000 a L. 100.000
 REX 100 litri export
 da L. 75.900 a L. 61.200
 REX 150 litri lusso
 da L. 83.900 a L. 63.000
 REX 190 litri export
 da L. 92.900 a L. 72.600
 REX 190 litri lusso
 da L. 99.900 a L. 76.500
 REX 215 litri
 da L. 109.000 a L. 86.000
 REX 210 litri
 da L. 122.000 a L. 95.500
 REX 200 litri
 da L. 120.000 a L. 146.000

FIAT 135 litri
 da L. 64.000 a L. 51.000
FIAT 160 litri
 da L. 82.000 a L. 66.000
FIAT 190 litri
 da L. 99.000 a L. 79.000
FIAT 250 litri
 da L. 125.000 a L. 95.000
PHILIPS 200 litri
 da L. 115.000 a L. 81.000
IGNIS 230 litri
 da L. 115.000 a L. 96.000
MAGNADYNE 155 litri
 da L. 82.000 a L. 63.000
MAGNADYNE 220 litri
 da L. 112.000 a L. 81.000
MAGNADYNE 31 litri
 camping
 da L. 39.000 a L. 31.000
MAGNADYNE Bar 31 litri
 da L. 58.000 a L. 43.000
KEVINATOR 135 litri
 da L. 80.000 a L. 63.000
KEVINATOR 140 litri
 da L. 77.000 a L. 55.000
KEVINATOR 165 litri
 da L. 96.000 a L. 68.000
KEVINATOR 205 litri
 da L. 105.000 a L. 80.000
KEVINATOR 240 litri
 da L. 125.000 a L. 94.000
C.G.E. 175 litri
 da L. 95.000 a L. 68.000
C.G.E. 245 litri
 da L. 135.000 a L. 95.000

BOSCH 155 litri
 da L. 99.000 a L. 75.000
BOSCH 190 litri
 da L. 121.000 a L. 96.000
BOSCH 250 litri
 da L. 154.000 a L. 116.000
BOSCH 155 litri pendolo
 da L. 139.000 a L. 104.000

TELEVISORI
 C.G.E. 22" con 2° canale
 da L. 190.000 a L. 90.000
 C.G.E. 22" lusso con 2° canale
 da L. 249.500 a L. 145.000
 WESTINGHOUSE 22" con 2° canale
 da L. 275.000 a L. 140.000
 da L. 215.000 a L. 90.000
 Carrello T.V. lusso smontabile
 tutte le misure
 da L. 12.000 a L. 6.500
 Stabilizzatori T.V. ultimi modelli
 da L. 22.000 a L. 6.500

VENTILATORI
 EURAPHON
 da L. 5.000 a L. 1.800
 CEREJA 30 cm. brillante
 da L. 12.000 a L. 16.000
 CEREJA 40 cm. brillante
 da L. 44.000 a L. 22.000
 MARELLI 30 cm. fuso
 da L. 20.000 a L. 13.000

SUMBEAN 3 lame mod. 1963
 da L. 22.900 a L. 17.000

STUFE A GAS ed ELETTRICHE
 Stufa a gas
 da L. 16.000 a L. 5.000

TOSTAPANI
 Tostapane a 2 posti
 da L. 3.500 a L. 3.800

ASCIUGACAPPELLI
 Asciugacapelli
 da L. 3.000 a L. 1.700

MACINACAFFE'
 Macinacaffè elettrico
 da L. 3.000 a L. 1.700

FRULLATORI
 Frullatore completo di macchina
 caffè mod. 1963
 da L. 9.000 a L. 3.500

SPAZZOLE ELETTRICHE ASPIRANTI
 ADLER asp. elettrica
 da L. 6.200 a L. 4.300

LUCIDATRICI
 CHAMPION aspirante
 da L. 45.000 a L. 29.500
 ADLER (Marelli) aspirante
 da L. 45.000 a L. 22.500
 SIEMENS
 da L. 45.000 a L. 29.000
 REX
 da L. 55.000 a L. 22.000
 EURAPHON aspirante modello
 da L. 39.000 a L. 13.500

ADLER aspirante mod. 1963
 da L. 54.000 a L. 27.000
 S. GIORGIO aspirante
 da L. 39.000 a L. 29.000
 S. GIORGIO aspirante
 da L. 54.000 a L. 29.000
 S. GIORGIO aspirante
 da L. 59.500 a L. 45.000

RADIO A BATTERIA E CORRENTE
 Transistor giapponese
 da L. 18.000 a L. 8.500
 da L. 15.000 a L. 8.000
 Transistor PHILIPS
 da L. 22.000 a L. 16.200
 Transistor SIEMENS
 onde medie
 da L. 12.000 a L. 22.000
 Transistor SIEMENS a M.F.
 da L. 39.000 a L. 26.000
 Transistor PHILIPS con M.F.
 da L. 35.000 a L. 26.000
 9 transistor giapponese 4 gamme
 d'onda con M.F.
 da L. 30.000 a L. 36.000
 Transistor C.G.E.
 da L. 35.000 a L. 29.000
 NORTON con M.F.
 da L. 18.000 a L. 12.500
 PHILIPS mobile di lusso
 da L. 79.000 a L. 41.000
 NORTON 5 valvole onde medie
 da L. 18.000 a L. 7.500
 PHILIPS con M.F.
 da L. 35.000 a L. 29.000
 GELAND onde medie
 da L. 35.000 a L. 18.000
 AURICOLARI per tutti i tipi
 di radio a transistor L. 350

Bianca pesa persone
 da L. 8.000 a L. 4.000

LAVABIANCHERIA
 C.G.E. «LAVINIA»
 da L. 122.000 a L. 85.000
 REX automatica
 da L. 110.000 a L. 80.000
 FIAT automatica
 da L. 109.000 a L. 99.500
 INDESIT 5 kg. mod. 1963
 da L. 139.000 a L. 110.000
 CANDY 5 kg. mod. 1963
 da L. 119.500 a L. 95.000
 CASTOR DRY DE LUXE 5 kg.
 da L. 175.000 a L. 122.000

LAVASTOVIGLIE
 Lavastoviglie C.G.E.
 da L. 198.000 a L. 110.000

ASPIRAPOLVERE
 FIVOT mod. 1963
 da L. 19.000 a L. 5.300
 ADIESH mod. 1963
 da L. 18.000 a L. 4.500
 C.G.E. Grillo mod. 1963
 da L. 25.000 a L. 16.000
 ZEROWATT mod. 1963
 da L. 35.000 a L. 21.000

SCALDABAGNI
 MONDIAL litri 30
 da L. 25.000 a L. 16.000
 IGNI litri 30
 da L. 25.000 a L. 21.000
 PERLA litri 30
 da L. 34.500 a L. 24.000
 C.G.E. litri 30
 da L. 29.000 a L. 22.500
 SIEMENS litri 30
 da L. 35.000 a L. 23.000

ONOFRI litri 30
 da L. 33.000 a L. 23.000

RADIOFONOGRAFI
 C.G.E. Stereofonico
 da L. 96.000 a L. 53.000
 SIEMENS lusso
 da L. 99.000 a L. 50.000
 MARELLI
 da L. 49.000 a L. 28.000
 FRONOLA
 da L. 69.000 a L. 42.000
 PHILIPS
 da L. 59.000 a L. 42.000

FONOVALIGIE
 EURAPHON 4 velocità
 da L. 29.000 a L. 13.000
 LESA 4 velocità
 da L. 29.000 a L. 13.000
 PHILIPS 4 velocità
 da L. 22.000 a L. 22.000
 PHILIPS 4 velocità
 da L. 29.000 a L. 29.000
 Stereofonica LESA 4 velocità
 da L. 58.000 a L. 23.000

REGISTRATORI
 GIAPPONESE a batt. tascab.
 da L. 45.000 a L. 29.000
 GELAND mod. 1963
 da L. 29.000 a L. 22.000
 PHILIPS mod. 1963
 da L. 78.000 a L. 50.500
 Lingaphon Francese, Ted.
 da L. 12.000 a L. 6.500
 Dischi a 45 giri 2 canzoni
 da L. 750 a L. 350
 Dischi 45 giri R.P. 4 canzoni
 da L. 1.200 a L. 450
 Dischi 33 giri 25 cm.
 da L. 3.000 a L. 1.200
 Dischi 33 giri 30 cm.
 da L. 4.000 a L. 1.950

Blocco 3 dischi 45 giri assortiti
 da L. 2.100 a L. 1.900
 Blocco 5 dischi 45 giri assortiti
 da L. 3.500 a L. 1.700
 Blocco 25 dischi ballabili 45 g.
 da L. 29.000 a L. 19.500
 Blocco 50 dischi 45 g. ballabili
 da L. 39.000 a L. 18.000
 Nastri magnetici registratore
 da L. 800 a L. 500
 e tutte le altre misure a prezzi imbattibili

LAMPADARI
 BOEMIA fusione cristalli
 da L. 15.000 a L. 3.000
 BOEMIA fusione cristalli
 da L. 12.000 a L. 4.000
 BOEMIA
 da L. 22.000 a L. 5.500
 BOEMIA fusione cristalli
 5 luci
 da L. 15.000 a L. 6.500
 BOEMIA fusione cristalli
 8 luci
 da L. 12.000 a L. 6.000
 BOEMIA fusione cristalli
 12 luci
 da L. 15.000 a L. 15.000
 BOEMIA fusione cristalli
 15 luci
 da L. 22.000 a L. 16.500

CUCINE
 REX mod. 720 acc. automatica
 termolato girazzone
 da L. 129.000 a L. 69.000
 OSVA 3 fuochi con forno e
 Stufe FARGAS a gas
 da L. 18.000 a L. 6.900
 TRIPLEX 4 fuochi comprese
 pancia
 da L. 13.000 a L. 39.000
 C.G.E. 3 fuochi, forno scaldavivande
 da L. 35.000 a L. 25.000
 IGNI 6 fuochi, forno scaldavivande
 con mobile porta-bombola
 da L. 54.000 a L. 54.000

STUFE
 Stufa a gas FARGAS aut.
 da L. 15.000 a L. 20.000
 Stufe FARGAS a gas
 da L. 18.000 a L. 6.900
 Stufe a gas con mobile porta-bombola
 da L. 12.000 a L. 16.500
 Termocampione VESTALE
 da L. 35.000 a L. 29.000
 Termocampione M.A.T.
 da L. 35.000 a L. 18.000
 Deumidific. WESTINGHOUSE
 da L. 199.000 a L. 85.000
 e tutte le altre misure e tipi a prezzi imbattibili.

TIRRENA TV
 Via Emanuele Filiberto, 178 - Tel. 755.634
 angolo via LUDOVICO DI SAVOIA (San Giovanni)
 DI FRONTE FERMATE: STEFER - F5 - M - 4

RADIO SMIRE
 VIA DEL GAMBERO, 16 (San Silvestro)
 Telefoni 689.729-689.212

OGNI NOSTRO ARTICOLO E' MUNITO DI CERTIFICATO DI GARANZIA