

**Lando Bartoli \***

## L'IMPATTO DELLA MOTORIZZAZIONE SULLE STRUTTURE DELLE AREE URBANE DAL 1950 AD OGGI

Ho accettato l'invito a partecipare a questa tavola rotonda perché ho sentito riemergere tesi e temi da me affrontati quando mi occupavo di questa materia nella matrice primaria e cioè l'urbanistica nella mia passata militanza di studioso di questa disciplina prestato (e non da me richiesto) ad una vicenda politica che molto mi impegnò come assessore ai LL.PP a Firenze durante la prima fase dell'Amministrazione Comunale col sindaco La Pira. Tesi e temi allora attuali ed ora – anche se male consumati – ancora vivi.

L'impatto della motorizzazione nelle aree urbane ha provocato per reazione il problema della pedonalizzazione nelle stesse aree, reazione suggerita più da fenomeni di rigetto e da condizioni psicologiche di cui si sono fatte interpreti le stesse masse di cittadini che da tempestive prese di posizione degli amministratori pubblici. Il fenomeno covava ormai da decenni ed aveva fra i suoi presupposti la politica della produzione delle auto per privati e quella degli incentivi rappresentati dallo sviluppo delle autostrade e delle superstrade cui non ha fatto riscontro una adeguata politica di diffusione delle strade provinciali e comunali che favorisse una equilibrata operazione di drenaggio di collegamenti automobilistici sul piano territoriale. È mancata la politica urbanistica prevista dalla Legge Urbanistica 1942.

Lo sviluppo della motorizzazione è contrassegnato dalle cifre dell'A.C.I. di Firenze che riportiamo di seguito limitatamente alle auto.

---

\* Già Professore ordinario di Architettura tecnica nell'Università di Firenze

Anno	Produzione	Immatricolazioni	Circolazione
	Autovetture	Autovetture	Autovetture
1946	10.989		
1947	25.375		184.060
1948	44.425		218.539
1949	65.379		266.928
1950	101.310	79.826	342.021
1951	119.267	88.754	425.283
1952	113.653	89.086	510.189
1953	143.610	112.110	612.944
1954	180.866	137.311	690.728
1955	230.988	161.903	861.319
1956	279.909	202.373	1.030.663
1957	318.791	195.540	1.231.082
1958	369.386	209.215	1.392.525
1959	470.674	253.321	1.658.810
1960	595.923	381.385	1.976.188
1961	693.695	491.755	2.449.123
1962	877.860	634.706	3.030.056
1963	1.105.291	951.704	3.912.597
1964	1.028.930	830.175	4.674.644
1965	1.103.932	886.297	5.472.591
1966	1.282.418	1.014.975	6.356.578
1967	1.439.211	1.162.246	7.294.578
1968	1.544.932	1.167.614	8.266.434
1969	1.477.366	1.217.929	9.173.699
1970	1.719.715	1.363.594	10.191.042
1971	1.701.064	1.434.529	11.294.480
1972	1.732.379	1.470.394	12.484.313
1973	1.823.333	1.449.100	13.424.690
1974	1.630.686	1.280.710	14.303.761
1975	1.348.544	1.050.947	15.059.689
1976	1.471.308	1.187.621	15.925.097
1977	1.440.470	1.219.172	16.466.239
1978	1.508.597	1.194.424	16.240.877
1979	1.480.904	1.397.039	17.073.208
1980	1.445.221	1.530.488	17.686.236
1981	1.257.340	1.808.476	18.603.369
1982	1.297.351	1.851.174	19.616.106
1983	1.395.531	1.451.512	20.388.599
1984	1.439.283	1.572.402	20.888.210
1985	1.389.156	1.653.217	21.500.000 ***
1986	1.652.452 *	1.788.932 **	22.000.000 ***

\* Dal 1964 sono esclusi veicoli a rimorchio

\*\* Provvisorio

\*\*\* Stima

## Circolazione Firenze e Provincia

### Autovetture

	Firenze	Provincia	Totale
1980	199.115	299.587	498.702
1981	209.652	314.424	524.076
1982	217.634	330.254	547.888
1983	212.076	348.721	560.797
1984	214.015	361.054	575.069
1985	221.687	388.289	609.976
1986	227.948	397.820	625.768
1987	237.845	407.460	645.305

Se a questi dati sugli incrementi della motorizzazione si confrontano quelli dello sviluppo della rete stradale destinata ai collegamenti fra e con i centri minori e le grandi città ci si rende conto della sproporzione che esiste fra i due fenomeni.

Il problema della pedonalizzazione nacque a Firenze in due momenti: un'occasione e un progetto.

La prima fu dovuta ad una necessità: lo stato di allarme nel 1948-49 suscitato dalle condizioni statiche del corridoio vasariano che attraversa l'Arno sul Ponte Vecchio; condizioni statiche denunciate dallo strapiombo verso monte e verso valle dei due muri d'ambito longitudinali; fuor di piombo che in qualche punto superava i 30 cm.

Questo allarme vide nominate commissioni convocate dalla Direzione Generale del Ministero della P.I. da una parte e del Comune di Firenze dall'altra. Si riunirono personaggi come l'ing. Cral e Mastrodicasa (cito - naturalmente - a memoria perché ebbi l'occasione di partecipare a qualcuna di esse essendo allora architetto della Soprintendenza alle Gallerie) e furono esposte le più svariate proposte di intervento ma quella sulla quale si trovarono tutti d'accordo subito fu di chiudere il ponte al traffico veicolare. Questo provvedimento provocò, sul momento, le proteste dei commercianti che lo valutarono una conseguenza negativa; oggi protesterebbero se rovesciassimo i termini dell'equazione e ne proponessimo (per assurdo) la riapertura al traffico veicolare. Intendo, si capisce, a quello delle vetture.

Questo fu il primo momento: quello dell'occasione.

Il secondo momento nacque - sempre a Firenze - e per iniziativa di chi vi parla (ecco spiegata così la mia accettazione a partecipare a questa tavola rotonda) nel 1954 quando l'amministrazione comunale (che aveva fatto proprio lo studio per il piano intercomunale di Firenze che si estendeva da Prato a Pontassieve e da Vernio all'Impruneta consegnatole nel 1951 dall'amministra-

zione Fabiani; un fatto che meriterebbe da solo un ampio commento sul piano dell'etica amministrativa!) decise di redigere il piano regolatore della città affidandone l'incarico ad una commissione mista consiliare e di liberi professionisti guidati da Michelucci.

Fu riconosciuta l'opportunità che detta Commissione conoscesse l'indirizzo politico-amministrativo che si intendeva proporre perché il piano ne fosse, sul piano della tecnica urbanistica, rispondente a quell'indirizzo.

Il Consiglio Comunale tenne due tornate di discussione su questo tema. Fu votato un ordine del giorno approvato all'unanimità che prese in esame diversi capitoli come: accentramento, decentramento, traffico, attività edilizia nelle zone centrali e periferiche, rapporti e collaborazione fra enti pubblici e privati.

Tale documento fu pubblicato nel '54 su una rivista locale: Bollettino Tecnico degli Ingegneri e Architetti e nel 1955 su la rivista Urbanistica n. 17 aprile/giugno 1955).

Per quanto riguarda il centro storico il documento affermava:

*«Concludendo riconosciuto che il centro antico della città è, per costituzione, inadatto a sopportare il carico della circolazione moderna e che si sono ormai superati quei limiti nei quali la città si poteva trasformare per adeguarsi a quello e che deve rispettarsi, invece, la condizione che il traffico debba adeguarsi alle caratteristiche della città, l'Amministrazione Comunale deve prendere tutti quei provvedimenti coerenti con questi principi e che possano portare ad una riduzione di questi mali. È fatale che si giungerà ad interdire il traffico in certe zone della città ed è un provvedimento che occorre studiare per tempo. (Nonostante il divieto di sosta di certe strade, si sa che grossi automezzi con rimorchio sostano per intere giornate nelle zone centrali, in strade strette nuocendo gravemente al traffico. I proprietari di questi mezzi di trasporto, grossisti, spedizionieri, trasportatori, ecc. preferiscono - mi si dice - pagare una multa tutti i giorni piuttosto che trasferirsi).*

*In base a questi criteri la amministrazione comunale dovrà quindi non soltanto svolgere una azione di ordinaria amministrazione, ma soprattutto impostare una più vasta azione con la quale si proponga la risoluzione di problemi di più vasta portata e che si proietti nel futuro attraverso una valutazione di problemi molto più vasti.»*

Fedele a questi principi il piano regolatore comunale generale fiorentino (consegnato dall'amministrazione La Pira al Commissario Prefettizio alla fine del 1957) veniva approvato, pubblicato e avviato all'iter stabilito dalla Legge Urbanistica del 1942 al Ministero LL.PP.. Nel 1962 il voto del C.S. favorevole (salvo alcune osservazioni che consigliavano moderate correzioni da espletare) veniva tradito dalla Amministrazione succeduta e stravolto nelle previsioni ferroviarie ma approvato con D.L. nel 1966-67 nonostante il parere contrario del C.S. e della sezione urbanistica del Provveditorato OO.PP. stralciando, appunto, tutte le previsioni ferroviarie.

Il piano La Pira prevedeva di estendere la pedonalizzazione anche agli interni degli isolati più adatti per lasciare libere al traffico veicolare le strade di penetrazione ma non di attraversamento.

Il problema del quale abbiamo fornito uno scorcio storico presenta, se

ulteriormente considerato, un aspetto che potrebbe essere definito "paradossale" se messo in relazione con l'impatto della motorizzazione sulle strutture delle aree urbane in questi ultimi 40 anni.

Se analizziamo i dati statistici relativi alle produzioni e alle immatricolazioni e alla circolazione attraverso un'operazione - necessariamente sommaria - che accenni di sfuggita e grosso modo ai fenomeni che stiamo vivendo ci rendiamo conto del perché si è usato il termine "paradossale" fra virgolette; perché all'aumento delle vetture immatricolate e quindi potenzialmente disponibili a invadere le pubbliche piazze e strade, noi opponiamo una riduzione di quelle aree perché le destiniamo ai pedoni e spingiamo l'occupazione e del suolo pubblico a invadere le aree periferiche le quali vengono a loro volta ridotte perché la fame di pedonalizzazione è come l'appetito che cresce mangiando.

Un altro fenomeno è quello, conseguenza dei precedenti, del pendolarismo fra città e campagna (in gran parte - quest'ultima - urbanizzata nei centri minori che a loro volta cominciano a sentire l'esigenza del traffico meccanizzato e, quindi, di darsi anch'essi delle zone pedonalizzate).

Abbiamo assunto per la esemplificazione del fenomeno i dati statistici relativi alle autovetture perché quelle più influenti con il problema in oggetto e per i quali vale anche la riflessione su un altro argomento: quello dei posteggi.

L'esempio fiorentino ci offre altro materiale cui dedicare particolare attenzione: il posteggio delle vetture private che ora viene realizzato alla Stazione di S.M. Novella.

Il piano del 1958 (il piano La Pira) prevedeva la costruzione di una stazione "a parte": quella del campo di Marte e l'interramento della ferrovia. La Direttissima Milano-Roma avrebbe avuto così la opportunità di una facile e rapida sosta a Firenze. La stazione avrebbe avuto bisogno di due posteggi scambiatori a valle e a monte della stazione e così avrebbe potuto alleggerire il centro della città conservando alla stazione centrale una funzione ed un ruolo alternativo nei collegamenti ferroviari di non lunga percorrenza.

Si dimostra così che l'argomento: pedonalizzazione comporta condizionamenti e suggerimenti di grande momento per le amministrazioni pubbliche ma anche di aver bisogno di amministratori illuminati e capaci di essere in condizioni di operare per il domani e non di essere prese dall'orgasmo di dover fare oggi quello che doveva essere fatto ieri e così nelle condizioni sfavorevoli di chi invece di essere in credito è condannato a lavorare essendo in debito per dover rimediare alla mancanza di perspicacia degli amministratori di ieri.

Come si vede il problema è politico e legato ad una sequela di operazioni tutte legate alla esistenza (quando c'è) di un disegno urbanistico - territoriale - da seguire con coerenza e onestà politica e non affidato all'improvvisazione.

Un disegno urbanistico-territoriale - dunque - che tenga conto della capacità di attrazione dei centri storici che quella attrazione continueranno ad esercitarla per un raggio sempre più grande quanto più il centro è qualificato sul piano storico e sul piano commerciale; se è un centro, cioè dotato di musei,

gallerie, strutture culturali e di divertimenti. Il centro storico vedrà in prospettiva di molto aumentata la sua funzione di soddisfacimento del tempo libero di cui l'umanità verrà a fruire nei tempi più brevi di quanto si pensi perché si ridurrà notevolmente il tempo dedicato al lavoro. (Intendo: il lavoro manuale).

A questo processo saranno chiamati a partecipare i centri storici minori come satelliti del centro storico più importante se i canali di informazione affidati alle strutture elettroniche avranno lo sviluppo che le condizioni attuali fanno già prevedere.

Con i canali di informazione agiranno quelli delle comunicazioni ferroviarie, autoviarie, metropolitane leggere ecc., che tesseranno una rete destinata alla società di domani; ma l'informatica avrà da gestire un secolo di primaria importanza.

C'è da chiedersi infatti se il fenomeno tutto attuale che vede il pedonalismo come attore principale nel presente godimento del centro storico sia un fatto positivo o no.

Se le greggi di pedoni che indifferenti e distratti al seguito di "pastori" con bandierone che "visitano" il centro storico in poche ore offendono il decoro del centro stesso rappresentano in fatto positivo o non.

Se possano veramente capire la differenza che passa fra le porte del Paradiso (ricoverate in museo) e le copie sistemate al Battistero o no.

La telematica farà giustizia di tutto questo e porterà il centro storico nelle case dei pedoni ma che saranno seduti davanti allo schermo del televisore.

Questi argomenti sono significativi perché presentano il problema in una forma storica che non può non essere tenuta presente nella discussione di questa tavola rotonda alla quale il sottoscritto è stato invitato a partecipare e gli piace ricordare un'affermazione udita di recente ad un convegno di urbanistica tenuto dall'Amministrazione Comunale al Palazzo del Congresso: "La dimensione di una città è data dal tempo che occorre per percorrerla e tale tempo è stabilito in un'ora (Cesare Marchetti IAT Vienna).

Pedonalmente Firenze centro-storico è una città; meccanicamente la zona città è l'hinterland fiorentino. Ricordiamo spazio-tempo-architettura di Sigfried Giedion e la "Città regione".

### *Summary*

The problem of the creation of pedestrian zones born, for Florence, in two times.

The first connected with the verified instability of "Corridoio Vasariano" in 1948-49 that provoked its closing to the vehicular traffic and the second, in 1954, concerning the town-planning that examined the problems of centralization, decentralization, trafic and building industry in the central and peripherical zones.

### *Résumé*

Le problème de la piétonisation est née, pour Florence, en deux temps. Le premier lié à l'instabilité du «Corridoio Vasariano» établi en 1948-49 qui fût fermé au trafi véhiculaire.

Le deuxième, en 1954, concernant le plan d'urbanisme de la ville qui examinait les problèms relatifs à la centralisation, décentralisation, circulation et activitéà de bâtiment dans les zones centrales et périphériques.