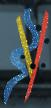




8 | collana
Patrimonio Culturale e Territorio

IL CARRETTO DEI GELATI Un'introduzione all'urbanistica


Roma TIE-Press
2020

Giorgio Piccinato

Giorgio Piccinato

Il carretto dei gelati
Un'introduzione all'urbanistica



Roma TrE-Press

2020

Cura scientifica

Giorgio Piccinato

Cura redazionale

Alessio Agresta

Progetto grafico

Alessio Agresta

Coordinamento editoriale

Gruppo di lavoro *Roma TrE-Press*

Edizioni Roma TrE-Press©

Roma, maggio 2020

ISBN 979-12-80060-19-8

<http://romatrepress.uniroma3.it>



L'attività della *Roma TrE-Press* è svolta nell'ambito Fondazione Roma Tre-Education, piazza della Repubblica 10, 00185, Roma



Quest'opera è assoggettata alla disciplina Creative Commons attribution 4.0 International Licence (CC BY-NC-ND 4.0) che impone l'attribuzione della paternità dell'opera, proibisce di alterarla, trasformarla o usarla per produrre un'altra opera, e ne esclude l'uso per ricavarne un profitto commerciale.

This work is licensed under the license Creative Commons Attribution-NonCommercial NoDerivatives 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0>

In copertina: Guido Guidi, *Mestre 85* (dettaglio), per gentile concessione.

collana***Patrimonio culturale e territorio*****Comitato scientifico**

Carlo Baggio

Liliana Barroero

Caudio Cerreti

Claudio Facenna

Luigi Franciosini

Maurizio Gargano

Guido Giordano

Daniele Manacorda

Maura Medri

Anna Laura Palazzo

Elisabetta Pallottino

Riccardo Santangeli Valenzani

Giovanna Spadafora

Sommario

7	Carlo Olmo PREFAZIONE
11	INTRODUZIONE
13	Come eravamo
17	L'INGHILTERRA!
19	Lettera dall'Inghilterra
25	SPLENDORI E MISERIE DEL NUOVO MONDO (GLI STATI UNITI)
27	Il senso del moderno nella città americana
35	SPLENDORI E MISERIE DEL TERZO MONDO (L'AMERICA LATINA)
37	Utopia e violenza: note per un viaggio nella città latino-americana
47	IL MODO DI PRODUZIONE ASIATICO (RIVISITATO)
49	La città asiatica
61	LA CITTÀ E LA STORIA
65	La questione del centro storico
89	Cittadini, accademici e centri storici
99	Quante storie. Appunti sulla tradizione della storia urbana con uno sguardo alla sua adeguatezza
105	IL PAESAGGIO, IL TERRITORIO
107	Appunti per una storia dell'idea di progettazione a scala territoriale
121	Le città
137	LE TEORIE, I DUBBI
141	La città territorio: verso una nuova dimensione
155	Le teorie dell'urbanistica italiana: un tentativo di analisi
167	The 20 th Century Heritage: Pretty Theories and Ugly Practices
173	"Justice, democracy, desire"
175	CONCLUSIONE



Guido Guidi, *Mestre 85*

Prefazione

Carlo Olmo

Esiste una *gramática parda* anche del camminare nelle città? L'espressione bellissima che Henry David Thoreau recupera per indicare l'andare per boschi e foreste senza timore di perdersi, senza angoscia del ritorno, senza soprattutto misurare i propri passi sul tempo che s'impiega per andare da un luogo *a* a uno *b*, può traslarsi? Quest'intelligenza a muoversi in situazioni difficili e compromesse ha un suo equivalente che non sia la natura, ma la città, l'ambiente in cui ci si trova a camminare?

Credo che l'atteggiamento giusto per sfogliare le pagine di un testo che non rispetta linearità di nessun tipo, che procede nel tempo, andando e venendo, sia proprio il procedere alla lettura seguendo l'autore nella sua scoperta, insieme generazionale e personale della città, senza i pregiudizi che i modelli del viaggio sentimentale o del *voyage d'instruction* si porterebbero comunque dietro. Città al singolare, perché la sua foresta è definita come confini e come possibili sentieri da uno spazio insieme fisico e memoriale, cartaceo e fatto di una materia davvero *parda*, nel senso e nel significato più usuale della parola: scura, marrone, meticcia. Quel che colpisce nel libro è il farsi della memoria, che è il registro temporale quasi unico del testo ... non un bosco del Vermont, ma una città che sfuma sempre nomi e confini, popolata di incontri che hanno l'ingenuità di quello con Kevin Lynch o con le città di nuova fondazione, che sanno riavvolgerne il filo, in Brasile o in Messico, sino a origini molto lontane, di cui l'autore riavvolge la storia orale e quella dei documenti sin una stratificazione di segni ... davvero urbani. Una memoria generazionale che incontra memorie collettive e che fa venire in mente la riflessione di Paul Ricoeur su l'essere nel tempo e la dialettica tra memoria e storia.

Ma ci sono altri due registri che segnano il libro: la melanconia e lo sguardo degli altri. Melanconia non del tempo che trascorre o di una mitica città che

vorremmo non solo far rivivere e conservare, ma del pensiero che interrogava quella crescita, che poteva assumere – e lo fa nel libro – le forme delle favelas o di Lujan, dei corridoi multimediali di Kuala Lumpur o di Pudong a Shanghai. Al di là di proporre i giochi di scala che tentano i piani urbanistici, il libro è percorso da categorie che hanno al centro la riflessione che accompagna tutta la vicenda della città moderna e postmoderna: soprattutto sul come processi e regole siano o meno in grado di garantire un diritto di cittadinanza che sta ormai ... lasciando per strada il diritto di rappresentanza. Ed è questo allontanarsi da una dialettica che tutto il pensiero del primo Novecento ha posto a base della nuova fase della democrazia, che diventa melanconia. Perché città in cui chi le abita può esprimere la propria cittadinanza, senza avere la possibilità di tradursi in forme di rappresentanza, mina la stessa pur cangiante idea di modernizzazione che ci portiamo dietro almeno da Weber, Simmel e Halbwachs. E le pagine sulla Cina sono nel libro indubbiamente le più melanconiche.

François Julien in un suo libro recente – *Il n'ya pas d'identité culturelle* – ha aggredito uno dei temi più abusati in questi ultimi vent'anni – l'identità – che nega ontologicamente i punti di vista, con gli infiniti e non sempre felici corollari che la parola si porta dietro. L'ha fatto proponendo di sostituire quel termine ormai ... senza padrone, con *écart*, con la valorizzazione degli *écart* tra culture, società, economie. Il testo di Giorgio Piccinato è un viaggio tra gli *écart*, temporali e geografici, è quasi un manuale contro una delle malattie più diffuse e contagiose: l'omologazione. Il libro non ci parla di similitudini o peggio di modelli, che siano urbanistici (le Downtown) o architettonici. Anzi sfida la storia dell'architettura corrente e fa ad esempio dell'International Style nel Brasile degli anni Sessanta e Settanta un protagonista positivo. Ma gli *écart* non li si rilevano solo tra architetture e piani o nel rapporto sempre più 'retorico' tra piano e città. Diventano rilevanti, nel libro di Piccinato, soprattutto tra esperienza – il libro è una *survey* per riprendere uno dei ... motori immobili della cultura urbanistica, Geddes – e rappresentazioni, anche quelle che l'autore si porta dietro nel non irrilevante zaino della sua formazione.

Se il lettore avesse il tempo di usare il libro per ricucire testi, temi, dibattiti, congressi, incontri del lungo periodo storico che il volume ci presenta (dal 1962 al 2015) potrebbe ricostruire la lingua di una generazione che in Italia, ma non solo in Italia, ha costruito l'egemonia, non solo culturale, sul *droit à la ville*, sul tentativo di radicare la cittadinanza sulla rappresentanza, senza ridurla a una vita di forme, sui legami tra storia e politiche urbane, sulla natura giurisdizionale della norma che l'urbanistica arriva a decantare attraverso percorsi che, come il libro racconta, andavano dai più stratificati piani regolatori alle indagini sulle regole non scritte che gestivano quartieri e zone sempre più ampie delle metropoli contemporanee. Senza atteggiamenti accademici o farisaici.

Il testo è una delle tracce che quella generazione potrebbe o forse dovrebbe restituire, per consentire una misura a chi oggi stenta a sapere chi era il padre dello

zoning tedesco o, visto il presente storico in cui il libro esce, un ingegnere igienista e perché quella cultura fu una cultura egemone nelle città europee e americane tra fine Ottocento e Prima guerra mondiale. La storia, anche quella per episodi e che meno rispetta un ordinamento temporale, come quella di questo testo, ha sempre più la funzione di formazione alla critica, come scrivono i tanti, ormai e per fortuna, storici del tempo presente, francesi, tedeschi statunitensi. In questo senso, è un libro ironicamente e forse involontariamente pedagogico. E, forse non a caso, si chiude con un piccolo testo quasi lacaniano: giustizia, democrazia, desiderio. Troppa forse della cultura urbanistica è vissuta, si è costruita e ha funzionato come forma di repressione, quasi didascalica e soprattutto involontaria, applicazione delle tesi freudiane di *Psicopatologia della vita quotidiana*. Il quasi ribaltamento lacaniano non sta solo nel porre una dimensione proiettata al futuro in luogo della brutta copia dell'*homo* hobbesiano che la giustizia può solo controllare attraverso la repressione di una natura malvagia dell'uomo. Sta soprattutto nel tornare a inserire la forza dell'aspirazione a possedere (davvero rischiosa); ma che riprende e sistematizza i momenti più alti della cultura del Novecento (dal dadaismo al neorealismo, dal rischio come veicolo fondamentale del desiderio alla scoperta che completa quell'un per cento di cose che non sapevamo).

Giustizia, democrazia, desiderio: le chiavi per entrare in un libro che è indubbiamente autobiografico, ma anche generazionale e testimoniale, come conferma l'autore stesso nel saggio che chiude il suo viaggio. Un testo che richiama più Tobias Smollett che Laurence Sterne, perché lo spirito che anima questo viaggio è ancora quasi picaresco, anche se il suo Humphrey Clinker denuncia inattese vene illuministe. Una incongruenza forse, che aiuta però a comprendere la leggerezza con cui Giorgio Piccinato ci accompagna lungo le pagine del libro.

Introduzione

Quando qualcuno mi chiede che lavoro fai o se ora ti riposi (alludendo al mio ruolo di pensionato) io sono sempre portato a rispondere che non ho mai lavorato, che il tempo per me è passato senza che mai riuscissi veramente a distinguere tra lavoro e ozio. Certo, a questo ha contribuito la scelta di un campo – la città – che mi era particolarmente grato e quindi frequentabile senza alcuno sforzo, ma devo ora riconoscere che è anche stato un modo di vita – di rapporti, di speranze, di condivisioni – che mi ha accompagnato per tutto questo tempo. Qua e là ne ho anche scritto (accorgendomi, con qualche maligna soddisfazione, che alcuni temi da me individuati sarebbero diventati popolari soltanto molti anni dopo) e qualche volta anche in modo soddisfacente. Oggi sono forse più avveduto, credo di aver capito molto di ciò che succede, e molte mi sembrano le ripetizioni di temi, insieme a un fiorire di quelle che chiamano ‘fake news’ riguardanti le prospettive e le strategie possibili del vivere nelle città. Ora sono diventato un testimone, e sempre più spesso mi chiedono di ricordare, anche con qualche caduta nell’autobiografia. Mi giustifico pensando in questo modo di contribuire a una ricostruzione dell’atmosfera e della cultura del tempo. Così, sollecitato dalla pubblicazione di scritti in onore dell’amico e collega Carlos Sambricio, ho raccolto qua e là temi già esplorati altrove cercandone un filo conduttore.

Ho pensato di cavarmela riunendo alcuni dei miei scritti, non sempre in ordine cronologico ma, come si fa oggi nei musei, riunendoli per assonanza di tema. Col risultato di accorgermi che alcuni, se non tutti, si snodavano in tempi diversi sullo stesso modo di affrontare una questione. Che è poi quella della sfida che ci pone la città: riconoscerla, interpretarla, raccontarla. «Vaste programme», avrebbe detto il generale De Gaulle, eppure è l’impresa che tanti (tutti?) – archeologi, scrittori di gialli, fotografi, registi cinematografici e altra umanità compresi gli urbanisti – affrontano con disinvoltura a volte eccessiva. Ci sono molti modi di raccontare una città. Quello degli storici, che tendono a ricostruire storie sempre più dettagliate degli eventi e dei luoghi, e in primis delle città come origine stessa delle vicende umane. Quello dei sociologi, sempre più diffuso e spesso malamente orecchiato, che riguarda invece i cittadini, indipenden-

temente dallo spazio che li contiene, a differenza degli antropologi, addetti all'osservazione dei comportamenti nello spazio. O quello degli statistici, che articolando gli abitanti e le loro attività in gruppi diversi sono in grado di ricostruire mappe descrittive di grande impatto comunicativo. Potremmo continuare a elencare le discipline e scoprire che ognuna può essere applicata alla città, illuminandone aspetti particolari. C'è il modo degli scrittori, forse il più pregnante, cui dobbiamo la memoria di tante città che magari non abbiamo mai visitato: la Vienna di Musil, la Dublino di Joyce, la Parigi di Simenon. O quello, cui dobbiamo sempre di più, delle arti visive, del cinema, della fotografia. Come parleremmo oggi di città, se non fossimo da tanto tempo invasi dalle immagini urbane che le macchine ottiche ci trasmettono con pretesa (infondata) di verità? Abbiamo dato molti appellativi alla città presente o futura, cercando di sintetizzarne i caratteri, o almeno di individuarne quello dominante. Dalla città fabbrica a quella borghese, dalla città radiale a quella policentrica, da quella compatta a quella diffusa, dalla città frammentata a quella smart: c'è da esser certi che qualche nuovo aggettivo sarà proposto nel prossimo futuro, e poco importa se si tratterà di una descrizione spaziale o piuttosto di un'interpretazione strutturale.

Dalla rilettura degli scritti che seguono non sorgeranno certo nuove definizioni ma forse, mi piace sperare, un'attenzione meno superficiale a una realtà che è, da sempre, complessa e non riassumibile in uno slogan. Mi sono anche accorto che questi scritti non sono naturalmente separabili dall'epoca in cui furono prodotti e neanche da quella che io ho vissuto, dalle mie esperienze, dai miei interessi e dalle mie emozioni di allora. Per questo confido che i cenni autobiografici siano intesi come un contributo a una storia non solo personale. Com'eravamo settanta anni fa? Non credo di poter giustificare le pagine che seguono se non comincio là dove tutto, più o meno, ebbe inizio (ahi, l'eterna propensione italiana alla storia, così estranea agli urbanisti anglosassoni!)

Come eravamo¹

All'alba delle Olimpiadi del 1960 avevo finito tutti gli esami della facoltà di architettura. La laurea, che non prevedeva una tesi, di cui avevamo contestato il rituale per presentarci con quella che oggi si chiamerebbe una laurea curriculare, era rimandata a novembre.

Delle Olimpiadi si parlava da molto tempo, e già gli articoli di Antonio Cederna su «Il Mondo» denunciavano le operazioni politico-immobiliari che le accompagnavano. Erano anni d'immediato allineamento politico, e di assoluta adesione a verità di parte, senza incertezze né ripensamenti. Non avevamo dubbi che Del Debbio, Morpurgo e Piacentini fossero stati e fossero tuttora gli esponenti di una cultura fascista e antimoderna che sarebbe dovuto essere cancellata e che, incredibilmente, sopravviveva grazie a una complicità con la nuova Italia democristiana. Che Piacentini progettasse a Washington il Watergate per la Società Generale Immobiliare, che a Monte Mario si costruisse l'Hotel Hilton, che a Del Debbio si affidasse l'ampliamento di una 'orribile' facoltà di architettura sembravano tutte prove di una continuità inaccettabile, dove speculazione immobiliare e insensibilità ambientale non erano che la conferma dell'esistenza di un regime incompatibile con una prospettiva moderna e democratica. Le opere che si venivano realizzando per le Olimpiadi erano tutte considerate in qualche misura frutto di un sistema corrotto, quale che fosse la loro qualità. Non che la qualità ci sfuggisse sempre – il valore del Palazzetto dello Sport di Pier Luigi Nervi fu subito evidente, ma l'accoppiata Nervi-Piacentini per il più grande Palazzo dello Sport ci inorridiva, il Velodromo di Ligini apparve subito come un'opera d'insolita eleganza e, sia pure con qualche esitazione, non potemmo

1 G. PICCINATO, *Come eravamo*, in «Docomomo Italia», 27, 2010, p. 2.

non accorgerci che il Villaggio Olimpico si distaccava nettamente dal disprezzato neo-realismo del Tiburtino – ma ci rifiutavamo di ammettere che quell'architettura moderna che andavamo inseguendo, e che ci induceva a intraprendere le nostre vacanze-studio nei paesi nordici, potesse farsi strada al di fuori di virtuosi processi di pianificazione urbanistica. Perché il problema era proprio lì.

Da circa un decennio ormai era in discussione il nuovo piano regolatore – essendo ancora in vigore quello piacentiniano del 1931 – un tema che continuava a infiammare gli animi fino a proporsi come reale spartiacque fra progresso e reazione, fra speculazione e buon governo, senza possibili terreni di mediazione né, ohimè reale conoscenza di ciò che stava effettivamente accadendo nello spazio della città e del territorio. Si stava, per esempio, affermando l'EUR, sotto la guida onesta ed efficace di Virgilio Testa, come un moderno quartiere di uffici e residenze, grazie anche all'apertura della prima linea di metropolitana che lo congiungeva con la stazione Termini. Mentre la 'sinistra' tentava di organizzare il nuovo piano puntando tutto sulla creazione di un centro direzionale nel settore orientale della città, la 'destra' proponeva l'EUR come nuovo e fondamentale polo di attrazione verso sud. E, non a caso, gran parte delle installazioni sportive create ex-novo per le Olimpiadi furono proprio costruite sui terreni dell'EUR. Insomma, se da una parte si prospettava un futuro virtuoso e pianificato, dall'altra si creavano fatti compiuti che andavano in direzione opposta. Così, grande scandalo provocò la realizzazione (peraltro incompleta) della cosiddetta via Olimpica che, progettata per collegare le installazioni sportive a nord con quelle realizzate all'EUR, era stata accusata di costituire un elemento destinato a favorire l'urbanizzazione del quadrante occidentale della città. Né migliore stampa ebbe la realizzazione di un'arteria veloce lungo le mura di Porta Pinciana giù per il Muro Torto, poiché, si disse, avrebbe aggravato il traffico nel centro storico, favorendo la mobilità privata a scapito di quella pubblica, da sempre predicata invano. Il piano regolatore rimaneva per noi l'unico possibile ingresso alla modernità e tutto quanto ne rimaneva fuori era automaticamente indiziato di reazione.

Eppure avevamo già superato la fascinazione per la retorica populista e cattolica delle radici e della 'dimensione a scala umana', cercavamo i nostri modelli nelle pagine di «Architectural Design» e «Architectural Review» (che aveva pubblicato un appello firmato da Vieri Quilici e da me contro la deriva populista dell'architettura italiana), riscoprivamo (nella Roma democristiana!) i valori del Movimento Moderno e del Razionalismo. Il mondo dell'architettura che ci circondava ci lasciava profondamente insoddisfatti; ci sembrava un mondo rozzo, privo delle capacità rivelatrici proprie di altre forme espressive. Cercavamo stimoli altrove, nei teatri romani, allora molto vivaci, con Carmelo Bene, Mario Ricci, Remondi e Caporossi, o nel Living Theatre di Julian Beck e Judith Malina, nelle riviste come il Politecnico, negli scritti del Gruppo 63. Impiegavamo le vacanze andando in giro per l'Europa, alla ricerca dell'architettura contem-

poranea (e ignorando freddamente quella del passato). Ammiravamo Arne Jacobsen, il Le Corbusier brutalista, il 'vero' Wright. Piuttosto che Fellini, troppo compromesso con il sapore di un'Italia cattolica e inaffidabile, ci sembrava più vicino Antonioni, nell'analizzare una inquietudine che era comunque legata a una difficile ma autentica modernizzazione. Contestavamo i nostri professori, avevamo occupato più volte e a lungo la facoltà, organizzando laboratori e lezioni spesso notturne, con le quali Manfredo Tafuri inaugurava il suo straordinario percorso di ricerca. La Roma degli scandali immobiliari denunciati sui paginoni de «L'Espresso», spesso legati alle opere olimpiche, non poteva davvero interessarci, se non come un'ulteriore giustificazione del nostro disagio. Ci piaceva sia la sobrietà dell'architettura inglese che la violenza della cappella di Ronchamp, sia l'eleganza dell'architettura scandinava sia il dogmatico rigore del Gropius tedesco.

Le Olimpiadi, magari anche per il nostro scarso interesse per le vicende sportive, non potevano certo interessarci. Così, in quel periodo, perdendo un evento memorabile (come scoprii dopo), me ne andai in vacanza sull'isola di Stromboli.

L'Inghilterra!

Ci andai la prima volta a quindici anni, con una gita scolastica guidata da un prete polacco e la prima grande impressione fu scoprire che i musei (ero, allora, un primo della classe) fossero gratuiti: non sapevo se considerarlo un segno di grandezza o di modernità. Poi il mito britannico si consolidò in termini di cultura pubblica e politica. In questo ebbe gran parte l'urbanistica veicolata dalle pubblicazioni di Comunità e dai libri di Benevolo e Zevi. Si trattava dell'epoca d'oro del welfare state e delle politiche socialdemocratiche presto adottate anche in Scandinavia e nei Paesi Bassi. La grande avventura del piano di Londra – eroicamente avviato sotto i bombardamenti tedeschi (che, come affermava in un documentario di propaganda Sir Patrick Abercrombie, avrebbero offerto l'opportunità di avviare una politica di diradamento urbano) e poi ripreso e parzialmente realizzato negli anni della ricostruzione – sembrava un modello indiscutibile: la Greenbelt, le new town ma, soprattutto, la realizzazione di grandi demani pubblici di aree fabbricabili apparivano agli urbanisti italiani prospettive ineludibili.

Solo che, mentre in Italia nulla si realizzava di tutto ciò, in Inghilterra cominciavano a essere posti in discussione alcuni aspetti di quelle politiche: in primo luogo proprio quella bassa densità che portava alla realizzazione di tessuti urbani monotoni e privi di calore umano, denunciati nelle tavole di Gordon Cullen per Architectural Review. Negli anni Sessanta le amministrazioni laburiste cominciarono a favorire la realizzazione di quartieri pubblici a più alta densità, talvolta caratterizzati da quell'architettura brutalista che Le Corbusier, grande costruttore di icone, aveva avviato con l'Unité di Marsiglia. La cosa non ci sfuggì, suscitò anzi fra gli architetti più giovani grande entusiasmo e anche noi partecipammo nel 1963, come Studio AUA, al concorso per il centro direzionale di Torino, ottenendo una menzione e la pubblicazione su Casabella. Riassumevamo questa tendenza come 'riscoperta della città' e dei valori espressivi dell'architettura e di un disegno urbano complesso. In realtà neanche questa svolta ebbe lunga vita in Gran Bretagna. Dopo una notevole mole

*di realizzazioni, si scoprì, nel giro di un decennio e poco più, che i nuovi complessi edilizi, anziché favorire la formazione di comportamenti civili e solidali, erano divenivano teatro di vandalismi, comportamenti asociali e criminalità: è ciò che descrive uno dei più celebri film di Stanley Kubrick, *A clockwork orange*.*

Negli anni Settanta ce ne accorgemmo finalmente anche noi, ma non abbastanza per evitare che i grandi investimenti in edilizia pubblica, che proprio a quell'epoca furono realizzati in risposta ad apposite leggi di sostegno, dessero vita a quei quartieri ad alta densità: Scampia, Corviale, Zen (e tanti altri) sono finiti nelle più cupe serie televisive. Gli architetti erano alla ricerca del cosiddetto 'effetto città': oggi quei quartieri sono spesso i luoghi privilegiati della criminalità organizzata e no. Poi l'Inghilterra è cambiata ancora: è arrivata la Iron Lady, poi la Terza via di Tony Blair e il sostanziale distacco di Londra dal resto del paese. Il declino del vecchio welfare e i successi di una politica liberista, che ha portato Londra a competere con successo con capitali della globalizzazione come Tokyo, New York o Singapore, hanno trasformato il volto della città in modo radicale. Una festa per gli architetti di successo e per i visitatori ammirati, ma i capitali degli Emirati non sono stati sufficienti a impedire l'esodo degli abitanti dalle aree centrali, ormai popolate soprattutto dai turisti.

Lettera dall'Inghilterra¹

Che è successo dunque dell'Inghilterra, terra promessa – dell'urbanistica, dell'edilizia pubblica, del trasporto su rotaia, delle *new town*, dei nuovi campus universitari, dell'edilizia scolastica –, insomma di tutto ciò che nel nostro paese non funziona e che di questo passo (secondo alcuni) non funzionerà mai? Qual è il bilancio, in termini di costruzione dell'ambiente fisico, del grande progetto civile che la Gran Bretagna ha incarnato in questo dopoguerra, che aveva i suoi capisaldi nella stabilità del sistema bipartitico, nel pieno impiego, nello stato assistenziale, nell'articolazione del potere fra il livello centrale e quelli locali? Questo numero di «Urbanistica» tenta di rispondere, dall'interno del dibattito oggi in corso in Gran Bretagna, a tali quesiti. E le risposte, forse, sorprenderanno qualcuno.

Abituati da sempre a prendere l'esempio inglese come riferimento costantemente positivo – per le possibilità di rifondazione culturale e ambientale legata al riformismo urbanistico – ci accorgiamo oggi di aver tralasciato di sottoporre anche quelle esperienze al vaglio di una critica storica, che valesse a chiarire il ruolo – non meramente consolatorio – dell'urbanistica nella dinamica sociale. Accorgersi che anche lì i problemi ambientali anziché risolversi si sono andati aggravando non significa soltanto distruggere una confortevole illusione – che è poi dello stesso segno di quelle che tante volte gli urbanisti italiani hanno cercato di vendere ai politici in cerca di ricette facili e indolori per curare il 'malessere urbano' – ma anche riportare la pianificazione del territorio all'interno del processo complessivo di trasformazione che ha investito la Gran Bretagna nell'ultimo quindicennio. Per quanto riguarda gli urbanisti italiani,

1 G. PICCINATO, *Lettera dall'Inghilterra*, in «Urbanistica», 67, settembre 1977, pp. 4-6.

quest'analisi può servire a mettere in evidenza, ancora una volta, la vanità di sforzi anche tecnicamente eccellenti – sotto il profilo disciplinare e sotto quello istituzionale – di fronte alla realtà di uno scontro sociale che scuote le radici stesse del paese. È vero che neanche per noi è più il tempo degli anni '60, quando molto, se non tutto, pareva possibile, e quindi questa lezione inglese arriva un po' tardi, ma anche l'atteggiamento della critica è significativo, andando sempre, come va, dove soffia il vento; tuttavia questa rivisitazione era doverosa e si rivela in realtà assai più attuale e ricca di insegnamenti di quanto non sia il vecchio stereotipo. Esaminiamo i punti caratteristici dell'urbanistica britannica, oggi.

I grandi progetti che l'avevano segnata come una cultura capace, più e meglio di ogni altra, di realizzarsi in opere istituzioni reali e perciò verificabili nella pratica sono ormai esauriti, né sembra probabile che ne vengano intrapresi di nuovi. Il processo di ristrutturazione capitalistica del paese, caratterizzato da un'elevata esportazione di capitali verso i paesi della CEE e gli USA e da scarsi investimenti interni, insufficientemente controllato dal governo laburista di Wilson, ha portato a un effetto cumulativo d'inflazione ed economia stagnante che costituisce il quadro di fondo della situazione degli anni '70. Se si aggiunge che la disoccupazione è andata ininterrottamente crescendo dal '65, che il capitale USA controlla settori sempre più ampi dell'economia britannica (dal 50% della produzione automobilistica all'80% di quella dei computer) e che gli stessi nuovi governanti laburisti si fanno paladini di drastici tagli nella spesa pubblica diviene chiaro come lo spazio per un'iniziativa riformista di largo respiro – come erano state quelle delle *new town* e delle *greenbelt* – sia pressoché scomparso. Oggi si parla di crescita zero, e in realtà si agisce in un contesto di non sviluppo, con tutti i problemi che una tale condizione comporta sulla gestione del territorio, prassi che da sempre ha cercato le proprie soluzioni nella dinamicità dei processi economici e sociali. La vicenda dell'edilizia pubblica è particolarmente illuminante. La storia comincia nel primo dopoguerra, quando si dette l'avvio a un imponente programma di costruzioni con cui fu realizzato, in un ventennio, più di un milione di nuovi alloggi di proprietà comunale. Nel '45, col nuovo governo laburista, venivano privilegiati i temi del controllo dell'uso del suolo, ponendosi così le basi per la politica di sviluppo delle *new town* che caratterizza, con i suoi successi ma anche con le sue polemiche, tutti gli anni '50 e i primi '60. Ma è proprio negli anni '60 che si affronta il tema – mai fino allora seriamente preso in considerazione – dell'eliminazione degli *slum*. Quest'impresa impegna l'intero settore edilizio in un enorme sforzo produttivo. All'interno delle aree urbane sono destinati a essere demoliti interi quartieri per essere sostituiti dagli alloggi municipali. Il processo di *redevelopment* si rivela però di norma lungo e dispendioso: i costi e i tempi dell'edilizia pubblica sono mediamente superiori del 50% a quelli dell'edilizia privata. La lungaggine delle procedure amministrative restringe i tempi

disponibili per la realizzazione tecnica: è il grande momento della prefabbricazione e dell'industrializzazione selvaggia. Sono le basi di quello che oggi è denunciato come 'il grande disastro edilizio nazionale'. Un quarto dell'edilizia pubblica costruita in quegli anni è ormai da considerarsi alla stregua degli slum, milioni di sterline sono spesi ogni anno per riparazioni e restauri, la conflittualità costante tra gli abitanti e le municipalità, cui spetta la gestione e la manutenzione degli alloggi, mette in crisi le amministrazioni più solide. A ciò si aggiunge il rifiuto, verificabile anche nei comportamenti vandalici nei confronti dei manufatti di uso collettivo – ballatoi, arredi urbani, ascensori – delle tipologie di alta densità insediativa, al punto che cominciano ad affermarsi proposte di demolizione e ricostruzione secondo modelli più popolari, piuttosto che affrontare costi di manutenzione e controllo sempre più elevati. L'enfasi sul rinnovo urbano è scattata alla fine degli anni '60 e si è via via consolidata proprio all'interno di un attacco generalizzato, e abilmente strumentalizzato dal governo conservatore del '70-'74, contro l'edilizia pubblica e il peso che gli investimenti in questo campo avevano nel quadro economico nazionale. Si è creata un'ambigua alleanza, fra il governo e i gruppi di base, in cui il tema del rinnovo del patrimonio edilizio esistente si confonde con tentativo di rilanciare la proprietà privata e di escludere dall'area i gruppi sociali 'diversi'. Se questo significa favorire un processo di partecipazione popolare al controllo dell'ambiente che non può più essere contenuto nelle maglie della burocrazia municipale, ne derivano altresì difficoltà e ostacoli di ogni genere per gli uffici di piano delle amministrazioni locali, un tempo ammirati in tutta Europa per l'efficienza delle realizzazioni, ma in cui si respira oggi una stanca aria di routine: non a caso gli ultimi progetti di grande impegno, Thamesmead e Milton Keynes, ancora in fase di realizzazione, sono sostanzialmente d'iniziativa privata. Certo, le abitazioni di proprietà dal '47 a oggi sono raddoppiate e coprono più della metà dello stock edilizio mentre quelle affittate dalle pubbliche amministrazioni sono il doppio di quelle in affitto da privati, tuttavia è proprio qui che il problema della scarsità e dell'inadeguatezza degli alloggi è più acuto. Gli elementi di differenziazione sono gravi: tra chi è proprietario e chi non lo è, tra chi gode di un edificio popolare e chi – a esempio, per essere immigrato da meno di tre anni in quell'area – non può nemmeno iscriversi in liste d'attesa, che si allungano sempre più, tra chi non è nemmeno in grado di partecipare alle operazioni di risanamento e quei proprietari che non attendono che di vendere case la cui redditività è ormai troppo bassa e che preferiscono intanto tenerle vuote. Il risultato è che l'area di degrado continua ad allargarsi, l'edilizia pubblica diviene uno strumento di segregazione e aumentano i processi di espulsione e sostituzione sociale nelle aree centrali. La crisi blocca l'iniziativa delle amministrazioni locali, largamente dipendenti dalle decisioni centrali di spesa; la politica dell'*housing*, uno degli ingranaggi fondamentali del 'progetto' britannico, appare – di fronte alle passate speranze –

pressoché bloccato. Londra è certamente un altro argomento sul quale è necessario riflettere, in vista della profonda difformità della realtà attuale da quella vagheggiata dai piani degli anni d'oro. C'è innanzitutto un fatto nuovo nella storia dell'urbanistica moderna: per la prima volta Londra mostra un andamento decrescente sia della popolazione residente sia dei posti di lavoro. Dove hanno fallito i piani e i programmi degli ultimi cento e più anni agisce invece la crisi, ma con alcuni effetti perversi, non previsti né desiderati: è in atto, infatti, una progressiva 'americanizzazione' dell'area urbana, con i connotati classici della localizzazione nell'area urbana delle classi di reddito inferiori – spesso di recente immigrazione e appartenente a gruppi etnici diversi – e la concentrazione in poche aree privilegiate dei gruppi socialmente più benestanti secondo un meccanismo generalizzato di ghettizzazione, il progressivo esodo delle classi medie verso le città minori oltre la Greenbelt ove tendono a spostarsi anche le industrie 'pulite' e a elevata tecnologia, la terziarizzazione del centro e quindi la formazione di un ragionevole programma di ristrutturazione dei trasporti. Il risultato è che le condizioni di vita nella capitale sono nettamente peggiori di quelle riscontrabili altrove: i prezzi sono più alti, il degrado ambientale più diffuso, la polarizzazione sociale più netta, le pubbliche amministrazioni – mediamente – più imponenti. Il sogno di Roehampton, in cui l'integrazione sociale era perseguita attraverso l'adozione per l'edilizia pubblica di standard elevatissimi, è svanito molto presto; oggi a Londra come a Detroit si acuiscono le tensioni razziali, la criminalità è uno degli argomenti più discussi, aumentano i gruppi più o meno dichiaratamente fascisti, diminuisce il numero dei votanti nelle elezioni locali. Il sostanziale immobilismo del Greater London Council deve essere collocato in questo quadro: la mancata approvazione del Greater London Development Plan come *structure plan* sta a significare il riconoscimento della inagibilità di un livello di pianificazione che richiederebbe, oltre a un effettivo (e mai avvenuto) trasferimento di poteri da parte delle amministrazioni locali e di settore, un consenso reale sulle prospettive e i fini della programmazione, ciò che non è possibile in tempi di progressiva radicalizzazione e crisi sociale.

Non si può invece accusare di immobilismo la cultura urbanistica, almeno nei suoi aspetti legislativi e metodologici: dal '47 a oggi non soltanto si sono succedute leggi urbanistiche con scadenza quasi biennale, ma si è sostituito un nuovo sistema di fare urbanistica con uno nuovissimo. S'aggiunga a questa la recente riforma (1974) del governo locale: ci sarebbe da far felici intere generazioni di urbanisti italiani. Tuttavia i risultati non sembrano dei più brillanti. Il problema di fondo affrontato dalla riforma è quello dei legami tra pianificazione territoriale e pianificazione economica; scomparsa l'antica fede nelle capacità taumaturgiche della pianificazione fisica e in presenza di un sempre più esplicito intervento pubblico nelle strutture economiche territoriali, si è voluto correttamente ricostruire una gerarchia dei livelli di piano.

Ma il risultato di tante e così impegnative riforme sembra quello di aver aumentato la confusione e aver messo in luce la profonda inadeguatezza di una burocrazia che, efficiente nella routine, si smarrisce o, peggio, oppone resistenza nelle fasi d'innovazione. Ciò deriva anche dall'affermarsi sempre più deciso delle istanze di partecipazione diretta alla gestione del piano dei gruppi di interesse direttamente coinvolti, e del conseguente scadimento del ruolo di metafora dei processi di scelta razionale che il piano normalmente svolge. Certo, la cultura urbanistica britannica, forte del suo prestigio e della sua tradizione di efficienza riformatrice, si è complessivamente orientata verso forme di *'social planning'*, lasciando cioè largo spazio ai temi dello sviluppo sociale dei gruppi più sfavoriti, ma il processo di pianificazione non ne ha certo guadagnato in chiarezza e incisività. Troppo forte è anche qui la tradizione *'spaziale'* dell'urbanistica, perché i tentativi di aggiornamento non si risolvano anch'essi nella ricerca di modelli di mediazione interclassista. Troppo spesso è ancora all'esterno del processo che sono relegati i conflitti fra i gruppi e il primo a soffrirne è proprio il piano, la cui credibilità – c'è il caso londinese, ma non è il solo, è accaduto lo stesso col South East Strategic Plan – è sempre più largamente discussa.

Qual è il senso delle nostre osservazioni, e di quelle assai più complesse e articolate, contenute nei saggi che compongono questo numero della rivista? Innanzi tutto, quello di verificare nei fatti la validità e il significato di certe illusioni presenti sia sull'uso dell'urbanistica come mezzo di prefigurazione di una società senza conflitti, tutta risolta nell'identificazione del bene comune, sia sulla possibilità di raggiungere tale obiettivo attraverso una rete, temporalmente e spazialmente determinata, di decisioni razionali. È questa la filosofia sottesa, ad esempio, a tanta parte del *planning* statunitense, nonché a quella delle punte avanzate dell'urbanistica italiana degli anni '60 (ma sarebbe azzardato affermare che non ve ne sia più traccia, magari nei progetti pilota ministeriali). Il declino del *physical planning*, rilevabile non soltanto dall'assenza di *'grandi progetti'* – paragonabili a quelli delle *new town* o a quelli delle nuove università – ma anche dall'ispessirsi degli studi e delle analisi di carattere metodologico e quantitativo che portano a una *'degraficizzazione'* dei piani, è inesorabilmente legato alla decadenza del mito dello *'stato finale'* dell'organizzazione spaziale; controllare ciò che succede (*monitoring*) e preparare programmi settoriali *'ad hoc'* sembrano essere le uniche operazioni accettate. Un'altra lezione ci viene dal dibattito in corso su *'rinnovo o sviluppo'*, dove la schematicità della scelta assume una ben maggiore concretezza se vista all'interno del quadro politico reale nel quale s'inserisce: le vie della speculazione sono, se non infinite, certo molto numerose e tali che possono essere costruite dai gruppi e dalle ideologie più inattese. Il tema della distribuzione del potere tra i diversi livelli di governo rimane uno dei più scottanti, ma puntare sulle amministrazioni locali contro il governo centrale non significa

necessariamente garantire uno sviluppo 'di sinistra': la recente *débâcle* laburista alle amministrative lo dimostra, con l'aggravante che si tratta di una forza politica le cui connotazioni di classe sono ormai sbiadite e che si conserva unita – secondo alcuni osservatori – soprattutto per la forza della sua macchina elettorale. Un'ultima considerazione ci sembra di poter fare, trattandosi di Gran Bretagna: il livello di preparazione professionale degli urbanisti – quale che sia la loro specialità – è certamente elevato o, quanto meno, sicuramente confrontabile con quello di altri campi disciplinari: la patria della prima scuola di urbanistica è ancora un luogo dove i ricercatori e i funzionari dell'urbanistica trovano le migliori condizioni di addestramento. Tuttavia non è possibile nascondersi il disagio che deriva dall'osservatore straniero dalla distanza che separa il *corpus* disciplinare – nel suo insieme di metodologie, pratiche e istituzioni e proprio perché complessivamente di alta qualità – dalla realtà di una crisi che non è mai stata così profonda e che pur tuttavia sembra lasciare intatte le motivazioni della disciplina: forse anche qui agisce l'antico ricatto della scienza al di sopra delle parti?

Splendori e miserie del nuovo mondo (gli Stati Uniti)

Ho imparato poco dai corsi universitari. Per lo più disdegnavo i miei professori, che consideravo (sbagliando) dei vecchi reazionari estranei al mainstream dell'architettura moderna. È stato però anche un periodo di appassionato interesse per l'architettura (ciò di cui, magari in modo più pacato, non mi sono più liberato) che si traduceva nella costituzione di un piccolo cenacolo (capitanato da Manfredo Tafuri), nello scovare libri di architettura sulle bancarelle, nell'affrontare faticosi viaggi in Europa. Volevamo insomma fuggire da una facoltà di architettura che ci sembrava provinciale e sostanzialmente priva d'interesse. Non a caso la occupammo più di una volta, nel tentativo di avviare una riflessione sul nostro ruolo nel mondo, come oggi si fa con i licei. Così, quando mi si offrì l'occasione di andare in America, non ebbi alcuna esitazione e di lì ebbe inizio una lunga storia, che mi avrebbe segnato profondamente.

Tutto cominciò nel 1963, quando, grazie a una lettera di presentazione di Alberto Moravia, raggiunto attraverso Lucio Pozzi, fui ammesso a frequentare un Harvard International Seminar organizzato da Henry Kissinger per presentare gli USA a un gruppo di potenziali leader (come io sia capitato in quel gruppo sta solo a dimostrare la fiducia degli Americani nelle relazioni personali, cui evidentemente Moravia aveva accesso, credo attraverso «Il Mondo» di Panmunzio). Così, oltre a Kissinger, che incontravo nella lavanderia a gettone (oh la democrazia!) e ci raccontava del processo di Norimberga cui aveva partecipato come giovane avvocato, conobbi anche Herman Kahn, consulente governativo che ci impauriva presentandoci le scelte relative a una possibile guerra atomica. Perché l'America mi si presentò come luogo ove quella prospettiva era ben presente nella disseminazione di cartelli gialli che stavano a indicare i rifugi antiatomici nel campus e nei parchi e giardini privati.

Feci visita un giorno a Walter Gropius nello studio dei TAC, The Architects Collaborative. Emozionatissimo, cercavo di interrogarlo sul Bauhaus, ma ne ottenni solo un'orgogliosa dichiarazione sulla sua capacità professionale dimostrata dalla realizzazione del grattacielo della Pan Am (che mi convinceva molto poco, distante come era dalla mia idea di architettura moderna). Mi accadde anche, durante un giro post-seminario, di guardare in un grande televisore in bianco

e nero, insieme a un commosso rabbino di Chicago, le immagini in diretta della marcia su Washington e sentire Martin Luther King pronunciare le parole che lo resero famoso. Tre anni dopo sarei tornato, con una ricca borsa di studio americana che mi permise di frequentare nel 1966 il Massachusetts Institute of Technology e nel 1967 l'Università di California a Berkeley. Il mio tutor al MIT era Kevin Lynch, di cui già conoscevo *Image of the City* ma, entrambi riservati e forse timidi, dal nostro incontro non ne uscì gran che. Invece il convegno sull'Artificial Intelligence con Robert Wiener e Noam Chomsky di fronte a cento studenti che si sentivano al centro del mondo non mancò di impressionarmi.

In California le cose cambiarono: questa mi pareva davvero l'America (e il Massachusetts poco più di un'Inghilterra dilatata) anche grazie a Bob Mittelstadt, un architetto reduce da un periodo trascorso a Roma all'American Academy e tornatone con una Ginlietta rossa. Spontaneamente continuamente tra Oakland, Berkeley e San Francisco sperimentavo la dimensione e la continuità di una nuova realtà, partecipavo alle marce contro la guerra in Vietnam osservati da cornuciacati neonazisti, ai concerti dei Jefferson Airplane e dei Grateful Dead sotto la protezione dei terrificanti (alla vista) Hell's Angels. Fu in quell'anno, come del resto mi accadde negli anni successivi, che toccai con mano la miseria urbana: mai, in nessun altro paese, avevo visto, in alcuni quartieri, tanta incredibile miseria. Una distanza spietata e incomprensibile fra ricchezza e povertà in un paese che a me e al mondo si proponeva come un esempio di benessere ed efficienza. Come se l'Inghilterra di Dickens e Gustave Doré fosse tuttora attuale. Intanto, come già a Cambridge, anche a Berkeley usavo quelle splendide e accessibili biblioteche aperte fino a notte grazie al lavoro degli studenti (ne uscì un saggio premiato dalla Fondazione Aldo della Rocca). Chiuso il semestre, puntando a Sud verso il Messico, passai per Cosanti accolto da allievi e collaboratori di Paolo Soleri, ohimè in Italia in quei giorni, nelle costruzioni di terra risonanti delle sue campane di ceramica. Poi, abbandonata la macchina, fui il Messico, ma qui cominciava tutta un'altra storia.

Credo che l'esperienza americana sia stata un momento decisivo nella formazione, per me e per altri che negli stessi anni Sessanta l'affrontarono, come Pierluigi Crosta o Paolo Ceccarelli. Riportai dall'America (dove avevo voluto andare malgrado i pareri contrari di amici e colleghi che paventavano l'allontanamento dal ventre dell'università) un atteggiamento più disinvolto nei confronti di una tradizione disciplinare che da tempo avevo cominciato a porre in dubbio. L'esperienza della metropoli, che pure avevo già intuito, nella sua nuova dimensione spaziale (che un cordiale studente di Boston mi fece riconoscere dall'alto del suo piccolo Piper) poneva delle sfide sia di carattere conoscitivo sia di carattere strategico per l'urbanistica. Il System Planning, col suo corollario di procedure 'oggettive' di valutazione fra opzioni diverse, sembrava togliere momento alla passione politica che permeava da sempre l'urbanistica italiana; la valutazione di impatto ambientale, pressoché sconosciuta da noi ma già istituzionalizzata, apriva nuovi campi di applicazione. Certo, si trattava di approcci provenienti dalle discipline economiche e sociologiche, ma erano proprio questi prestiti ad arricchire le prospettive dell'azione urbanistica. Per me l'America ha aperto, indiscutibilmente, il tema della modernità e della modernizzazione. Non che fossi così ingenuo da introiettare per intero il 'modello americano'; dopotutto le persone che incontravo e che frequentavo erano pur sempre in posizione critica, erano i tempi dei figli dei fiori, delle marce per il Vietnam, del Black Power, ma da allora l'Europa non mi è sembrata più la stessa.

Il senso del moderno nella città americana¹

La città americana è sempre stata il luogo dove i sogni della città europea hanno trovato il modo di realizzarsi in misura spesso molto maggiore di quanto non sia stato possibile nella terra madre. È stato così nell'Ottocento, quando la prima modernizzazione, arrivata con l'indipendenza, si esprimeva con le architetture industriali provenienti dall'Inghilterra e quelle istituzionali dalla Francia. Ma il caso più clamoroso è quello della diffusione dell'architettura moderna, nata in Europa come figlia della crisi seguita alla Prima guerra mondiale, ed esplosa nelle Americhe dopo gli anni Trenta del XX secolo. Ciò è avvenuto attraverso l'accettazione collettiva di uno stile che in Europa non è mai diventato realmente popolare. Nelle Americhe l'architettura nata dal Movimento moderno ha potuto dispiegarsi in quantità e qualità altrove ignote. Forse per la mancanza di una tradizione locale di peso, più attendibilmente per un'accettazione entusiasta dell'innovazione.

La fortuna del Movimento moderno in architettura, che può apparire ai più del tutto indiscutibile, almeno per gran parte del XX secolo, fu assai incompleta in Europa, dove opposizioni ideologiche, culturali e professionali ne contrastarono spesso una piena realizzazione. Non c'è da stupirsi: il Movimento moderno nasce come critica radicale al mondo concluso con la Prima guerra mondiale. L'architettura moderna nasce con una forte valenza etica ed eversiva, attraverso un rovesciamento di gerarchie e valori (simboli, rappresentazioni, tipologie) vigenti in Europa dall'epoca rinascimentale. Nasce con dolore (e con forte intensità): basti pensare alle Siedlungen tedesche o, in Italia, ai lucidi progetti di Terragni.

1 G. PICCINATO, *Il senso del moderno nella città americana*, in *Modernità nelle Americhe*, a cura di V. Pravadelli, RomaTre-Press, 2016, pp. 47-57.

I conflitti che ha sostenuto con i regimi conservatori o reazionari ne hanno costruito una immagine rivoluzionaria, o comunque alternativa allo status quo, ciò che l'ha messa sempre in difficoltà con i regimi anche nuovi che si andavano instaurando in Europa, dall'Unione Sovietica al Fascismo. È accaduto anche alle altre forme espressive, naturalmente dalla letteratura alle arti (spesso vincolate alla ricerca architettonica, si pensi all'esperienza del Bauhaus), che finirono per essere confinate in terreni di élite, non pienamente accettate dal pubblico. Tanto è affascinante la vicenda di una riflessione architettonica così radicale ed espressiva di una crisi storica, altrettanto deludente ne è stata spesso (se non sempre) la sua capacità di incidere nel paesaggio costruito contemporaneo. La città nella quale viviamo ha in realtà poco a che fare con le intuizioni originali: messa da parte l'angoscia di quella crisi di valori, non si è trovata una dimensione espressiva della modernità urbana. Forse solo le *favelas*, l'edilizia informale del Sud del mondo, rispecchiano, almeno in parte, la città contemporanea.

Di ben altra fortuna ha goduto il Movimento moderno nelle Americhe. Attraverso vie diverse, e con scansioni temporali differenti, la maggior parte dei paesi americani ha abbracciato la modernità in architettura con assoluta e diffusa convinzione. «La crisi del 1930 unificò visibilmente il destino latino-americano» scrive Romero². Il crollo della borsa di New York e i suoi riflessi sul mercato internazionale ebbero effetti disastrosi sulle economie esportatrici dei paesi periferici come quelli dell'America Latina. La prospettiva incombente di una vera e propria fame nelle campagne dà luogo a una sorta di risveglio generale: la soluzione più immediata è individuata nella corsa verso la città, alla ricerca di lavoro nelle nascenti iniziative industriali e commerciali. È soprattutto dagli anni Quaranta, grazie alle risorse derivanti dalla fornitura di *commodities* agli alleati, che si accelerano processi di riconversione dei capitali verso lo sviluppo dei settori industriali e dei servizi. In pochi anni l'America Latina si trasforma in una delle aree più urbanizzate del pianeta, superando Europa e Nord America. Si tratta di una vera e propria esplosione urbana, appoggiata peraltro a una costante crescita demografica. La geografia delle città non sarà più quella di prima. Se molte città ristagnano e vengono abbandonate dai settori più dinamici della popolazione, altre si trasformano in metropoli e vedono in pochi anni moltiplicarsi gli abitanti. Non è soltanto un aumento quantitativo, ma una vera e propria trasformazione della struttura sociale. Si abbandona la campagna per le grandi città, dove il salto nella scala sociale è (o è considerato) possibile grazie al nuovo dinamismo che le investe, al brulichio di nuovi commerci, all'aumentare del flusso di comunicazioni. Non solo: nelle città industriali si può anche aspirare al rango di operaio specializzato, ciò che comporta migliori salari, nuove occasioni d'incontro e di svago e anche l'accesso a nuovi diritti. Tra aspettative e realtà si veniva istituendo

2 J.L. ROMERO, *Latinoamerica: las ciudades y las ideas*, Siglo XXI editores, Buenos Aires 1986, p. 319.

un distacco crescente mentre le classi popolari, enormemente accresciute per via dell'arrivo dei nuovi immigrati, avrebbero alterato definitivamente le strutture tradizionali. Si forma un proletariato industriale, parzialmente sindacalizzato, che usufruisce di alti livelli di reddito e si scopre dotato di una certa mobilità sociale. Grazie a forti sovvenzioni statali si realizzano grandi complessi abitativi, scuole (anche secondarie), luoghi di vacanza. Si attua una specie di convergenza con la classe media, di cui si tendono a incorporare valori e consumi. Anche la classe media dunque cresce, ma in un'atmosfera più competitiva e meno ricca di privilegi: crescono i laureati, i quadri e i dirigenti, cresce la capacità di spesa complessiva.

È in questa situazione che si situa l'avvento dell'architettura moderna in America Latina, grazie a una élite di professionisti 'di buona famiglia' educati in Europa, che si fanno promotori di quel 'nuovo' che là faticava ad affermarsi. L'architettura moderna, quella che prenderà la fortunata denominazione di International Style dall'esposizione al MoMA di New York del 1932, gode di immediato successo come se cogliesse tutta la novità e la forza del cambiamento che investiva la società. L'avvento degli edifici multipiano di appartamenti, estranei alla tradizione locale, si traduce presto nel diffondersi delle torri di appartamenti o uffici costruiti sopra o accanto alla città preesistente. Della città precedente resta la maglia viaria ortogonale, ma i colori, i volumi e le tipologie sono nuovi. I modelli sognati dagli architetti europei (molti dei quali vengono a operare qui) sono adottati in larga scala in quasi tutta l'America Latina. Come se questa fosse davvero la terra promessa per la palingenesi invano invocata in Europa. È l'architettura di quella classe media allargata che si propone, proprio come l'architettura moderna, quale prospettiva raggiungibile dall'intera comunità urbana.

Non che l'architettura delle città latino-americane fosse ancora quella delle colonie: nella seconda metà del XIX secolo l'indipendenza aveva portato con sé, con l'abbandono della penisola iberica, un'adesione entusiastica alle proposte europee delle Écoles des Beaux Arts e dell'edilizia industriale di Francia e Inghilterra. Nelle grandi città capitali furono proprio i centri antichi a essere pesantemente intaccati (a Rio si distrusse perfino la collina su cui il centro era costruito) per far posto ai nuovi, grandiosi schemi urbani e alle nuove installazioni: Rio de Janeiro, Buenos Aires, Santiago, L'Avana si arricchirono allora di viali, stazioni, parchi e passeggiate monumentali. Era l'imitazione dell'Europa, su scala spesso straordinariamente ampia, ma era pur sempre un processo che riguardava la città esistente, senza mettere in questione la composizione sociale tradizionale. Nel XX secolo è la nuova società di massa che adotta l'architettura dell'avanguardia europea e ne fa espressione e simbolo del proprio ruolo di protagonista. È soprattutto Le Corbusier la figura di riferimento della nuova architettura latino-americana³.

3 N. GOULART REIS FLHO, *Quadro da arquitetura no Brasil*, Editora Perspectiva, Sao Paulo 1970.

Intorno agli anni Venti si scopre il petrolio in Venezuela. Venti anni dopo il paese è profondamente trasformato. La sua economia, tradizionalmente basata sulla coltivazione di cacao e caffè, è ormai tutta dipendente dalle esportazioni petrolifere. L'economia delle città minori è in pezzi: non si produce quasi più nulla, tutto è importato, grazie alla ricchezza derivante dalla vendita del petrolio. Dalle campagne e dalle città periferiche si avvia l'emigrazione verso la capitale, dove la ricchezza sembra a portata di mano. La piccola città sonnolenta del passato si avvia a diventare metropoli, con tutto il corredo che tale status comporta: una crescente frattura tra i diversi strati sociali, una crescita ormai inarrestabile di popolazione immigrata in condizioni di grave disagio urbano, una domanda di servizi mai completamente soddisfatta. Eppure la ricchezza del paese aumenta, e continuerà ad aumentare per i decenni a venire, sempre sostenuta dalla domanda internazionale di petrolio. Si formano nuove élite, tecnici del petrolio, ingegneri per le infrastrutture, medici, bancari. Lo stato, sia il governo retto dai militari o democraticamente eletto, s'impegna in una forte presenza nello sviluppo economico, investendo direttamente nelle industrie di base e nei servizi urbani. Le scuole di architettura nascono alla fine degli anni Quaranta, ciò che significa che molti di chi costruirà la nuova città sono stati educati all'estero⁴. È il caso di Carlos Raul Villanueva, una figura emblematica oltreché uno straordinario architetto. Educato a Parigi e laureatosi all'École des Beaux Arts nel 1928, torna a Caracas, dove comincia a collaborare col Banco Obrero, un'istituzione pubblica dedicata alla realizzazione di alloggi per la classe operaia. El Silencio, inaugurato nel 1941, è un grande complesso residenziale (realizzato in un'area centrale dove il piano prevedeva invece strutture di tipo direzionale) nettamente ispirato ai principi dell'International Style, con un'interessante variante: un sistema di portici di carattere commerciale, disegnato in forma volutamente neocoloniale, come se la nuova architettura non fosse abilitata a produrre un effetto-città. Più radicale sarà invece il progetto per l'urbanizzazione 23 de Enero, di stretta osservanza corbusieriana e ricco di attrezzature di servizio sparse nel verde (oggi completamente coperto dall'edilizia informale). L'opera più straordinaria è però il campus dell'università, realizzato nel corso degli anni Cinquanta, in pieno centro, adiacente al giardino botanico. Ogni edificio, in cemento armato, è programmaticamente diverso dall'altro, tutti sono collegati da pensiline, ciascuna delle quali è un diverso gioco strutturale, negli spazi comuni sono inseriti lavori di artisti come Vasarely, Brancusi, Mirò, Jean Arp. L'aula magna è caratterizzata dagli enormi pannelli acustici di Alexander Calder: l'integrazione delle arti era uno degli obiettivi del progetto e l'eleganza dei particolari oltre che dell'insieme fanno del campus un esempio eccezionale nel panorama dell'architettura del XX

4 A. ALMANDOZ, *From urban to regional planning in Latin-America 1920-50*, in «Planning Perspectives», XXV, n. 1, 2010, pp. 87-97.

secolo. Ma se la figura di Villanueva è quella che ha avuto maggior risonanza internazionale, molti altri architetti producono in quegli anni edifici di grande valore, segnando la città come un luogo dove l'architettura moderna è di casa, senza timidezza nei confronti della tradizione ma con un'evidente attenzione al contesto ambientale⁵. Realizzata con grande continuità fino a tutti gli anni Settanta, spesso distaccandosi dalle indicazioni dei piani regolatori, Caracas sembra realizzare in pieno gli ideali del Movimento moderno. Sviluppata lungo una vallata principale, protetta dal massiccio verde del monte Avila, si articola secondo quartieri ad alta densità con proprie reti viarie, presto trasformate in autostrade. Una città a misura di automobile, con ampi spazi verdi, coerente con un'idea di accessibilità che la crescita inesorabile della popolazione metterà in crisi.

Diversa è la vicenda brasiliana, come diverse sono le origini del paese. Rio già dal XIX secolo era una grande capitale e il Brasile un ricco paese esportatore di prodotti minerari e agricoli e di carne. L'avvento del nuovo secolo aveva conciso con una frenetica importazione dei più recenti modelli europei, a scapito di ogni possibile rapporto con le culture autoctone. Del centro storico di Rio o di quello di San Paolo restano ben poche tracce, demoliti per far posto ai grandi progetti ispirati ai *boulevard* haussmanniani. A testimoniare la singolarità del caso brasiliano è proprio la nuova modernità. Nasce intorno agli anni Venti del Novecento un interesse verso le culture indigene, in una specie di rivendicazione di originalità di fronte alla patria coloniale. S'identificano artisti del passato coloniale come l'Aleijadinho e se ne dimostra la validità; inoltre, ci si rivolge all'architettura coloniale settecentesca in risposta all'invadenza dell'ecclettismo accademico di marca francese. Questa tendenza è in realtà comune a molti paesi dell'America Latina, ma in Brasile questa è opera d'intellettuali dell'avanguardia, non di conservatori o nostalgici del buon tempo antico. È del 1928 *Macunaíma*, l'epopea di un abitante della foresta che scende a San Paolo accompagnato dai suoi dei (e cerca di combattere quei mostri dagli occhi di fuoco che sono le automobili), scritta con un linguaggio che lo farà assomigliare a quello dei surrealisti. L'autore, Mário de Andrade, uno degli organizzatori di quella *semana paulista* che segna l'ingresso delle avanguardie nel mondo culturale brasiliano, sarà anche l'estensore di un progetto per l'istituzione dell'organismo statale per la conservazione del patrimonio. Lucio Costa, inizialmente attratto dalla ricerca neo-regionalista, sarà quello che chiamerà Le Corbusier e con lui progetterà quel Ministero dell'Educazione che segnò il definitivo trionfo dell'architettura moderna nel paese, proponendo anche qui un'integrazione delle arti attraverso contributi, fra gli altri, di Burle Marx, Lipchitz, Candido Portinari. È un'epoca straordinariamente felice per gli ar-

5 R. GUTIERREZ, *Arquitectura y Urbanismo en Iberoamerica*, Ediciones Cátedra, Madrid 1992.

chitetti brasiliani, che una mostra nel 1943 e una pubblicazione del MoMA di New York resero internazionalmente noti, come Reidy, Levi, lo stesso Lucio Costa e Oscar Niemayer⁶. Dopo il 1945 arrivò Pier Maria Bardi, già critico d'arte e d'architettura attivo nel sostenere le ragioni del moderno nel regime fascista, che fondò il Museo di arte moderna, mentre la moglie Lina Bo si affermava come architetto di genio oltre che come collezionista di arte popolare. E il Brasile rimarrà sempre un paese dove la distinzione fra arte colta e arte popolare è praticamente inesistente. Nel 1953 s'inaugura Brasilia, la nuova capitale voluta dal presidente Juscelino Kubitschek per lanciare lo sviluppo delle aree interne e alleggerire la pressione sulle città della costa. È la prima grande capitale costruita dopo la Seconda guerra mondiale. È anche la prima grande sfida lanciata dall'interno del Movimento moderno, di cui propone alcuni principi fondamentali: la distinzione fra circolazione automobilistica e pedonale, edifici residenziali su *pilotis* isolati nel verde, programmatica trasparenza degli edifici pubblici. Le costruzioni sono organizzate all'interno del *Plan piloto* disegnato da Lucio Costa, vincitore di un discusso concorso. Il controllo tecnico dell'intera realizzazione e la progettazione degli edifici pubblici furono affidati a Oscar Niemayer, da tempo uomo di fiducia del presidente. Il piano, che disegna sullo splendido altipiano una sorta di uccello ad ali spiegate, fu subito tacciato di formalismo; le architetture di Niemayer furono accusate di tradire gli ideali dell'architettura moderna per lo stesso motivo. Ma resta indiscusso il fascino di una città pensata e realizzata con un esplicito obiettivo di bellezza che ben si accorda con il fascino della natura tropicale e della limpida atmosfera dell'altipiano.

Una mostra organizzata nel 1932 al MoMA di New York intitolata *The International Style* è normalmente indicata come il momento di ingresso dell'architettura del Movimento moderno negli Stati Uniti. Nella mostra sono presentati i lavori dei nuovi architetti europei, fra cui Walter Gropius, J.J. Oud, Alvar Aalto, Richard Neutra, Mies van der Rohe, Le Corbusier, Eric Mendelsohn. Neutra, un architetto austriaco che aveva lavorato con Adolf Loos, era attivo a Los Angeles già dal 1929; alcuni di questi emigrarono negli Stati Uniti in seguito all'avvento del nazismo e alle sue politiche liberticide. Gropius e Breuer, con altri artisti provenienti dal Bauhaus, furono invitati a Harvard, luogo prestigioso da cui poterono influenzare l'intero panorama architettonico americano, mentre Mies van der Rohe fu chiamato a dirigere la scuola di architettura dell'Illinois Institute of Technology a Chicago. Il successo degli europei fu immediato: da allora l'architettura moderna non conobbe più ostacoli, almeno fino agli ultimi decenni del XX secolo e con l'eccezione di qualche deriva vernacolare – soprattutto in California. Ma non si può parlare di modernità in America senza citare Chicago, oggi orgogliosamente promossa come «the world capital of modern architecture».

6 Z. QUEZADO DEKKER, *Brazil built. The architecture of the modern movement in Brazil*, Spoon Press, New York 2001.

Qui la modernità è sempre stata di casa, coerentemente con la storia di una città che ha sempre incarnato il sogno e la violenza del mito americano. L'ha ricordato di recente Erik Larson col fortunato romanzo incentrato sulla World Columbian Fair del 1893⁷. Quella fu in realtà più una celebrazione delle capacità tecniche e organizzative della città e del paese, piuttosto che la presentazione di un'architettura al passo con i tempi. L'architettura ufficiale era ancora – e sarà per molto tempo – quella delle accademie di belle arti, d'imitazione parigina. Ma fuori si espandeva l'innovazione tipologica e strutturale dei grattacieli, che veniva a incarnare il nuovo orgoglio cittadino. E mentre i *tycoons* continuavano a costruire per sé grandiose magioni in stile eclettico – fiorentino o francese, barocco o medievale – si affermava nel ricco *suburb* di Oak Park il giovane Frank Lloyd Wright, la cui storia s'intreccerà con quella del Movimento moderno europeo. La Chicago violenta di «booze brothels and the blues»⁸ sarà raccontata dalla letteratura e dal cinema molto più che dalla architettura, ma la straordinaria disinvoltura con cui la città si rivolse all'International Style a partire dagli anni Trenta è pur sempre indizio di una inesausta capacità di cambiamento. Sigfrid Giedion, uno dei critici di architettura più influenti, indica una sostanziale continuità fra i pionieri dei grattacieli di Chicago e gli architetti europei del Movimento moderno, sulla base di un rifiuto dei modelli accademici e di una convinta adesione alle ragioni della tecnica. Tutti condividono la medesima etica del progetto, che è anche critica di una società tradizionale carica di diseguaglianze. In questa linea s'inserisce perfettamente la ricerca di Mies van der Rohe, che esordisce con la realizzazione degli edifici del campus dell'Illinois Institute of Technology, immediatamente accolti come capolavori. Dall'insegnamento e dal metodo di Mies derivarono un gran numero di architetti che hanno reso famosa la città per la qualità costante delle architetture, come Skidmore, Owing and Merryll, Gordon Bunshaft, e tanti altri, da tempo presenti nei cataloghi degli edifici notevoli. Chicago è forse l'unica città al mondo dove i tour dell'architettura moderna sono diventati un elemento rilevante dello sviluppo turistico locale.

7 E. LARSON, *The Devil in the White City*, Vintage Books, New York 2004.

8 P.Y. PETILLON, *O! ChicagO: Imagining the (real) city*, in *Città reali e immaginarie del continente americano*, a cura di C. Giorelli, Edizioni Associate, Roma 1998, p. 48.

Altri riferimenti bibliografici

C. GIORCELLI, C. CATTARULLA, A. SCACCHI (a cura di), *Città reali e immaginarie del continente americano*, Edizioni Associate, Roma 1998.

J.J.M. FRECHILLA, *Caracas 1870-1959. Inizio e epilogo dell'urbanistica moderna in Venezuela*, in «Storia Urbana», n. 78, 1997, pp. 133-161.

S. GEDION, *Space, Time, and Architecture*, Harvard University Press, Cambridge 1941.

D. HARVEY, *The Condition of Postmodernity*, Wiley-Blackwell, Oxford 1990, trad. it. *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano 1993.

H.R. HITCHCOCK, P. JOHNSON, *The International Style: Architecture since 1922*, MoMA, New York 1932.

G.E. KIDDER SMITH, *Brazil Builds: Architecture New and Old, 1652-1942*, MoMA, New York 1943.

J. RYKWERT, *The Seduction of Place*, Vintage, New York 2000, trad. it. *La seduzione del luogo*, Einaudi, Torino 2003.

M. TAFURI, F. DAL CO, *Architettura contemporanea*, Mondadori, Milano 1976.

M. WHITE, L. WHITE, *The Intellectual Versus the City*, The New American Library, New York 1964.

Splendori e miserie del terzo mondo (l'America Latina)

Sono stato diverse volte in Messico, cercando (come ho sempre fatto con la Sicilia) di programmare i viaggi intorno alle diverse ere della storia: precolombiana, coloniale, moderna. Una distinzione che si è rivelata nei fatti piuttosto problematica ma che mi permetteva di accorgermi di elementi dissonanti quanto preziosi che altrimenti mi sarebbero sfuggiti. A una conferenza a Merida sui centri storici organizzata dal celebre Instituto Nacional de Antropología y Historia incontrai Jorge Enrique Hardoy, accademico e intellettuale argentino fra i più noti in America Latina. Collaborai poi con lui a una ricerca su Lujan, una straordinaria città che è anche un riassunto della vicenda storica argentina, dalla Conquista all'emigrazione (con una grossa componente anarchica) e alla trasformazione industriale. Conobbi Buenos Aires qualche mese dopo la caduta del regime militare: l'eccitazione e la palpabile fiducia di quei cittadini appena usciti dall'atmosfera cupa della dittatura mi hanno consegnato l'immagine di una popolazione sempre in fermento sociale, civico, culturale, secondo orari incomprensibili e comunque eccessivi. A Buenos Aires ci sono le villas miseria, agglomerati umani di dimensioni difficilmente calcolabili perché in continua trasformazione, in crescita indefinita per via degli alti livelli di natalità e dell'immigrazione dai paesi più poveri. Luoghi di miseria e di rivolta, di creatività e di sperimentazione sociale, in continua interazione con la città legale, dov'è il lavoro e la protesta. Lì è cominciata la mia passione per quell'America che ho poi arricchito frequentando il Venezuela, l'Uruguay, il Brasile, il Cile, la Colombia. Va da sé che molto mi aiutò la scoperta della grande letteratura sudamericana del realismo magico e del modernismo, e di Gabriel Garcia Marquez, Julio Cortazar, Jorge Amado, Mario Vargas Llosa, Mario de Andrade. Più che altrove i libri mi aiutarono a decrittare città e culture così distanti dall'Europa. Anche in Brasile andai la prima volta poco dopo la caduta del regime militare. L'occasione era una conferenza presso l'Istituto di Economia diretto dalla famosa Maria Conceção Tavares sulle prospettive della programmazione territoriale: partecipavano geografi, sociologi e urbanisti di diversi paesi europei. Da tutti vennero lamentate sulle penose condizioni che caratterizzavano i diversi territori. Ci fu però un'eccezione: la delegazione spagnola, attivamente partecipe del

processo di ricostruzione seguito alla scomparsa di Franco, rianimò tutti i partecipanti presentando (finalmente!) un entusiasmante elenco di successi. Devo ammettere che la maggior parte delle persone che ho incontrato nei miei viaggi sono per lo più professori e loro amici e quindi le idee che mi sono costruito su quelle società derivano da una sostanziale condivisione di valori e interessi. Questo però non mi salva dallo sposare alcune generalizzazioni che in qualche modo mi permettono di sentirmi non totalmente estraneo. Mi azzardo allora a osservare un carattere profondamente americano – nel senso di un'ingenua quanto arrogante sicurezza – in Brasile, tanto più evidente nel confronto con l'Argentina, tenacemente legata a una nostalgia dell'Europa (per ragioni geografico-tarifarie si va in Argentina dopo essersi fermati in Brasile). In Brasile tornai molte volte, grazie a un progetto di ricerca sulle città, ordinate secondo le caratteristiche di fondazione, svolta con uno studente brasiliano (oggi professore). Con lui organizzammo un lavoro cui parteciparono una decina di ricercatori locali, ciò che mi permise di incontrare nelle diverse città giovani impegnatissimi studiosi. Credo che sia a tutt'oggi l'unico lavoro sistematico sull'urbanizzazione del paese: il risultato fu pubblicato, con latina sollecitudine, più di vent'anni dopo.

Anche l'America Latina è stata un tuffo nella modernità architettonica, in quella ottocentesca di Buenos Aires, Rio de Janeiro, San Paolo, dove i sogni dell'Ecole des Beaux Arts trovavano quella scala che in Europa raramente avevamo potuto realizzare, in quella sistematica dell'International Movement degli anni Cinquanta a Caracas, in quella sfrenata di Oscar Niemeyer e Burtus Marx in Brasile. La lezione più grande è stata però quella della città illegale, che scoprii così diversa dalle versioni di comodo che finora mi avevano nutrito. Nella cosiddetta città informale si è costituito un tessuto sociale, una dinamica economica, una struttura spaziale che, sia pure ai limiti della vivibilità e della fornitura di servizi essenziali, costituiscono una alternativa alla città legale. Accade così che anche strati di popolazione impoverita, all'interno dei processi di globalizzazione e delle crisi finanziarie che spesso colpiscono duramente i paesi economicamente più fragili, si avvalgono della 'offerta di città' che proviene dagli insediamenti informali. In America Latina, come in India, in Indonesia, nelle metropoli africane oramai dal 30 al 50 per cento dell'intera popolazione urbana abita nella città informale. Il consolidarsi delle due città comporta il costituirsi di diversi poteri di controllo, di diversi modi di convivenza, finanche di diversi valori. Si frantuma l'idea di appartenenza a un'unica collettività retta da regole comuni, si generalizzano forme di sopraffazione e di autodifesa, che vengono ormai accettate come norma. Violenza e insicurezza sono divenute caratteristiche imprescindibili della vita nelle grandi metropoli, né è pensabile un ruolo salvifico dell'architettura.

Utopia e violenza: note per un viaggio nella città latino-americana¹

Attraversare la città latino-americana è sempre, per un Europeo, una straordinaria esperienza spaziale. Forse in nessun altro luogo la contraddizione sociale si esprime con tanta forza. Si esprime cioè non solo con la violenza, ma anche con la ricchezza e l'ambiguità delle argomentazioni e del linguaggio. Vi si legge la storia, naturalmente, e spesso non rimangono che brandelli della costruzione antica: anche questo documenta un modo di crescere e trasformarsi, continuamente rinnegandosi, che è caratteristico della città latino-americana. Vi si legge la struttura di una società che ha sempre ignorato l'eguaglianza, che ha costruito palazzi ed elevato barricate per distinguere i potenti, identificare i poveri, individuare gli estranei.

L'America di cui si tratta è per l'appunto 'latina', quella che si è imposta fin da principio con violenza estrema su genti e regioni che in pochi anni sono state assoggettate, trasformate, cancellate. Le società americane indigene erano, con poche eccezioni, rurali. Imporre su di loro una rete di città ha significato snaturarle, ignorarne programmaticamente la struttura e i valori. Gli Europei scelsero di ignorare completamente la cultura locale. Pretesero di fondare una nuova Europa, e dunque ciò che era più europeo, un sistema di città. Queste città nuove presero spesso lo stesso nome di quelle europee – Belem, Cordoba, Santiago, Cadiz – nuovi nomi furono assegnati a territori, fiumi e montagne, come se per la prima volta un uomo le considerasse.

1 G. PICCINATO, *Utopia e violenza: note per un viaggio nella città latino-americana*, in *Triennale di Milano. XIX Esposizione Internazionale*, Elemond, Milano 1996, pp. 46-55.

«La rete delle città doveva creare un’America ispanica, europea, cattolica; ma, soprattutto, un impero coloniale nel senso stretto del termine, cioè un mondo dipendente e senza espressione propria, periferia di un mondo metropolitano che doveva riflettere e seguire in tutte le sue azioni e reazioni. Perché costituisse un impero – un impero inteso alla maniera ispanica – era assolutamente necessario che fosse omogeneo, di più, monolitico. Non solo era imprescindibile che l’apparato statale fosse rigido e che il fondamento dottrinario dell’ordine stabilito fosse totalmente accettato sia nelle sue radici religiose che nelle sue derivazioni giuridiche e politiche. Era anche imprescindibile che la nuova società ammettesse la sua dipendenza e si vietasse il movimento spontaneo verso una sua differenziazione; perché solo una società gerarchica e stabile fino all’immobilità *perinde ac cadaver*, secondo la formula ignaziana, assicurava la dipendenza e la sua strumentalizzazione per i fini superiori della metropoli»².

Ma l’allucinante sogno ispanico sarebbe durato assai poco. Presto le città presero a conformarsi in risposta a contesti diversi per condizioni naturali, sviluppi produttivi, collocazione geografica e accessibilità. Già nel XVIII secolo le città americane erano entrate autonomamente nel sistema mondiale del traffico e dello scambio delle merci, recidendo il cordone che le legava esclusivamente alla metropoli. Francia, Inghilterra, Olanda, Svezia entrano, legalmente o illegalmente, in rapporti commerciali con le città del subcontinente.

Nel XIX secolo, dopo la proclamazione degli stati indipendenti, esplose la grande urbanizzazione, coll’aumento dell’emigrazione europea chiamata a popolare le terre vergini e a fortificare di *know-how* la nascente struttura industriale. La costruzione delle prime ferrovie (con treni, binari e stazioni spesso importati dall’Inghilterra) fa sì che alcune grandi città incorporino i villaggi vicini. Sono soprattutto le città portuali e le capitali quelle che crescono di più e più rapidamente: qui all’inurbamento della campagna si aggiungeranno, verso la fine del secolo, le nuove masse di immigrati che vi si installano, in modo permanente o temporaneo. Le architetture di ferro e vetro, tecnologicamente assai avanzate, caratterizzano i grandi mercati, gli edifici doganali, le fabbriche, i padiglioni di esposizione, le gallerie commerciali. L’architettura eclettica, neorinascimentale neoclassica o tudor, è piuttosto riservata agli edifici del potere pubblico, alle banche, agli alberghi, alle chiese.

«La semplice struttura della città coloniale si mantenne nella città repubblicana, ma dopo cambiò bruscamente in pochi decenni. L’immissione di edifici con facciate di stile neoclassico francese, rinascimentale italiano, tudor inglese o neo coloniale sottolineava la presenza di banche, ospedali, compagnie di assicurazione,

2 J.L. ROMERO, *Latinoamerica: las ciudades y las ideas*, Siglo Veintiuno Editores, Mexico 19843 [Siglo Veintiuno Editores, Mexico 19761], p. 14.

hotel, club, chiese, giornali, ministeri, palazzi legislativi e le sedi delle nuove istituzioni che riflettevano l'espansione del settore pubblico, il rapido arricchimento di alcuni gruppi privati e le sontuose forme di vita che permettevano le ricchezze acquistate con le miniere, il commercio, lo sfruttamento della campagna e la speculazione sui terreni urbani e rurali. Un'architettura semplice e più avanzata, di gran qualità di disegno e proporzioni, realizzata d'accordo con i progressi nella utilizzazione del ferro e del vetro per i serramenti fu impiegata nella costruzione di mercati, fabbriche, depositi portuali, gallerie commerciali, stazioni ferroviarie e saloni di esposizione.

È precisamente il rapido accrescimento del potere d'acquisto di una élite urbana quello che darà forma e caratteristiche architettoniche ad alcuni quartieri nuovi della borghesia agraria e commerciale di Buenos Aires, Montevideo, Rosario e Cordova, a quelli occupati dai signori delle miniere a Lima e Santiago del Cile, dagli industriali del caffè a San Paolo e Rio de Janeiro e a quelli dello zucchero dell'Avana, Salvador e Tucuman, oltre che dai grandi grossisti un po' dappertutto»³.

Cresce una società urbana, subito divisa fra una *élite* commerciale, industriale e terriera e una popolazione povera, di più recente insediamento, con un altissimo numero di stranieri. È una società ricca quella che guarda all'Europa e all'affermarsi della società industriale, che prende a imitarne i modi di vita e a riprodurne, ampliata, la cornice fastosa e autocelebrativa. Buenos Aires diventa la Parigi dell'emisfero australe:

«La grande capitale del sud ha sempre sconcertato quanti la visitarono e, in un modo o nell'altro, fu sempre una sorpresa. Quelli che vivevano nel vecchio mondo si stupivano di vedere che la città era lontana dal pittoresco dei tropici e che le mode poco si discostavano da quelle europee. I *boulevard* francesi si alternavano con le case italiane e il forbito accento spagnolo si ascoltava dovunque alla fine del secolo passato e all'inizio di questo, mentre l'Art nouveau era familiare e discussa proprio come in Europa»⁴.

Guardare la città latino-americana significa anche riconoscere l'impronta dell'immigrazione, intendendo con ciò soprattutto quella che prende l'avvio nel XIX secolo e continua, in molti paesi, fino agli anni Cinquanta del Novecento. Immigrati quindi, non colonizzatori né portatori di un'unica ideologia metropolitana: piuttosto, protagonisti del processo di modernizzazione (industrializzazione,

3 J.E. HARDOY y M. GUTMAN, *Impacto de la urbanization en los centros historicos de Iberoamerica*, MAPFRE, Madrid 1992, p. 128.

4 J.M. PEÑA, *Buenos Ayres anteayer*, Manrique Zago Ediciones, Buenos Ayres 1984, p. 8.

internazionalizzazione) che tutto il subcontinente affronta. I *criollos*, discendenti degli antichi coloni, avevano conquistato l'indipendenza e costituito le nuove repubbliche, ma saranno i nuovi arrivati da ogni parte, inclusa la Spagna, a farne, non sempre né dappertutto, degli stati moderni o per lo meno competitivi nell'arena internazionale. Nelle grandi città – o nei loro sobborghi – si riconoscono architetture, colte o popolari, di origine europea, anzi spesso con forti accenti regionali, liguri, friulani, bavaresi, ma anche portoghesi e giapponesi. Mai, nella storia delle città, si sono date probabilmente condizioni multiethniche e multirazziali così dominanti. Per quanto riguarda il peso dell'immigrazione, Montevideo è probabilmente il caso estremo. Secondo i censimenti ufficiali, poco meno del 50 per cento della popolazione era di origine straniera tra il 1852 e il 1908. Di questi, di gran lunga più numerosi erano gli Italiani, col 46,65 per cento e gli Spagnoli col 32,40. Nel 1889 l'86 per cento degli stabilimenti industriali era in mano straniera, e straniero era il 62 per cento del personale.

«L'importanza dell'immigrazione non era ridotta al solo peso quantitativo, ma costituiva anche un sicuro fattore di modificazione della cultura, della mentalità, dei costumi e dell'ideologia della comunità. Certe manifestazioni artistiche, costumi gastronomici, pratiche sportive, fino ad alcuni modi idiomati propri della società uruguayana rivelano ancora oggi l'impronta dell'immigrazione. Con essa penetrarono idee, usi, impieghi e tecniche che modificarono profondamente l'ambiente nazionale, incidendo in tutti i livelli della vita sociale e, in modo particolare, nelle espressioni architettoniche e urbane»⁵.

Sono anche gli anni nei quali più pesantemente viene aggredito il tessuto della città coloniale, coniugando la speculazione immobiliare con l'ideologia del progresso e della rimozione di un passato di sudditanza. Molte sono le città che si danno veri e propri piani urbanistici e grande è l'influenza dell'École des Beaux Arts. Francia e Inghilterra sono i paesi guida nella costruzione delle nuove strutture: le imprese britanniche sono per lo più coinvolte nella applicazione delle nuove tecnologie e nella copertura dei grandi spazi, mentre l'influenza francese è largamente dominante nelle grandi opere di architettura e nell'urbanistica. Intorno al 1890 fu costruito a Manaus, nel cuore dell'Amazzonia, uno straordinario teatro dell'opera, ricco di marmi importati dall'Europa e decorato con medaglioni raffiguranti poeti e drammaturghi di tutti i paesi, da Dante a Balzac, ma sul soffitto è dipinta la Tour Eiffel, vista dal basso. Molti sono i nomi francesi che s'incontrano, ricostruendo la storia urbanistica delle città latino-americane. Nomi noti alcuni, pressoché ignoti altri: Bouvier, Forestier, Agache, Rotival. Non dobbiamo dimenticare che l'America Latina è pur sempre l'America, il suo

5 R.A. LENZI, M. ARANA, L. BOCCHIARDO, *El Montevideo de la expansion (1868-1915)*, Ediciones de la Banda Oriental, Montevideo 1986, pp. 20-21.

go dove tutto è possibile e il sogno europeo della rifondazione – della città, della società, della squadra di calcio, finalmente perfette, senza il peso di una tradizione collosa e putrida – è lì, a portata di mano. Fondando nuove città è il modo col quale si sono costruite le moderne nazioni latino-americane: non solo nell'epoca coloniale, ma sempre, dopo, fino ad oggi. Le città di fondazione sono una categoria che non ha conosciuto, in cinque secoli, momenti di crisi. Spesso – non sempre – con le città di fondazione si sperimentano nella realtà i risultati più avanzati della riflessione disciplinare sull'organizzazione dello spazio e sul disegno urbano. L'America Latina è dunque anche un laboratorio, dove si possono leggere, con straordinaria rapidità, gli esiti di operazioni difficilmente praticabili altrove. Esiti peraltro non sempre gloriosi, nascosti dietro le immagini suadenti delle riviste di architettura e la pompa retorica delle celebrazioni ufficiali. E tuttavia, dove altrimenti trovare territori così disponibili ad accogliere le nuove idee, dove ancora l'idea di progresso e quella di futuro possono coagularsi nell'immaginario collettivo e mobilitare risorse così ingenti? Ma anche, quale lezione offrono queste città? Misurare la distanza che separa il progetto dalla realtà è lì possibile proprio perché il progetto era forte, e gestito con decisione e mezzi per un periodo di tempo rilevante. Si veda, cercando di rimuovere le nebbie dell'ideologia, il caso di Brasilia.

Inaugurata nel 1960, sulla base di un piano disegnato da Lucio Costa, vincitore del concorso nazionale del 1956, Brasilia era stata progettata per una popolazione di 500.000 abitanti, dimensione che oggi non è stata ancora raggiunta. Osteggiata all'inizio dalla burocrazia governativa, riluttante ad abbandonare Rio de Janeiro, la città si consolida durante il periodo militare (1964-1985). Ciò accade soprattutto negli anni Settanta, quando a Brasilia si spostano le ambasciate e l'intero apparato amministrativo federale, mentre si afferma uno strano mercato immobiliare, condizionato dal 55% di aree pubbliche.

La città gioiello, simbolo della modernizzazione portata nel cuore di una regione dimenticata, la città democratica e libertaria (secondo le parole di Lucio Costa), la cui architettura suscita emozione nel popolo, dove i *pilotis* trasformano lo spazio da privato a collettivo, dove l'uomo recupera l'antica libertà nella comunione tra arte architettura e natura: il mito di Brasilia coniuga il sogno impossibile di un'avanguardia istituzionale, di una nuova Atene, con quello di un potere trasparente come i suoi palazzi, ove si specchiano i cieli dell'altopiano. Ma l'ordine purista del *Plano Piloto*, intoccabile 'patrimonio culturale dell'umanità' secondo l'Unesco, copre una realtà violenta di segregazione spaziale ed esclusione sociale. Una popolazione pari a quasi tre volte quella del centro vive nelle cosiddette città satelliti, formatesi in modo più o meno spontaneo dal consolidamento delle antiche e nuove aggregazioni di *favelas*. La questione delle 'invasioni' di terreni pubblici e privati e quella dello 'sradicamento' di tali invasioni è diventata presto il tema fondamentale intorno al quale ruota la dinamica urbana. Gli 'invasori' sono dapprima (e ora) i poveri, i senza lavoro, i sottoccupati: occupano le terre che il

governo ha espropriato per costruirvi i suoi quartieri, occupano le terre espropriate per le quali il governo non ha ancora indennizzato i proprietari, occupano le terre scarsamente sorvegliate dei grandi proprietari terrieri. In un quadro di diffusa incertezza dei titoli di proprietà, cui contribuiscono le difficoltà economiche, la lentezza della burocrazia, la corruzione dei funzionari, il congelamento speculativo di grandi estensioni di aree fabbricabili, anche settori agiati della popolazione hanno trovato modo di costruire una quantità crescente di *condominios*, lottizzazioni totalmente abusive e perciò non tassabili di ville di lusso. Su una città progettata per le automobili (sull'onda dell'entusiasmo per i giacimenti petroliferi appena scoperti) gravita oggi una popolazione tre volte maggiore di quella prevista. Si calcola che ci siano giornalmente sulle strade 600.000 veicoli, quando se ne erano messi inizialmente in conto 100.000 per l'anno 2000. Le autostrade urbane, a quattro o sei corsie, sono oggi le più pericolose del Brasile, con una media mensile di 20 morti, e il maggior numero di incidenti si verifica proprio nell'area del *Plano Piloto*: tra gennaio e aprile '95 solo al pronto soccorso sono arrivate 2350 persone vittime di incidenti stradali, in maggioranza pedoni. Anche questo è un elemento di esclusione.

Il progetto, pur così affascinante nella sua misura di nuovo paesaggio, di edifici bianchi immersi in una gloria di fiori e alberi tropicali, di aerei porticati, parallelepipedo vetrati e lievi pensiline, si è risolto nella realizzazione di una città crudele, dove le dinamiche urbane più convenzionali si manifestano entro un cristallino modello spaziale dell'ingiustizia sociale. L'architettura e l'urbanistica di Brasilia sono l'ultimo e più grande monumento alla cultura e all'ideologia dei CIAM. Dunque, fin dall'origine in qualche misura superate. Eppure si ha la sensazione che questa non sia, per chi la vive, una città tanto diversa dalle altre: è solo, in ogni senso, più trasparente. Ciò che colpisce è invece l'evidente realtà di un'ingiustizia ineluttabile (come a Roma, Londra, Berlino) che belle parole e belle forme non valgono a nascondere. Accontentiamoci allora di lasciare agli architetti le architetture, senza caricarli di altri pesi.

C'è un filo comune che lega la storia urbana dei paesi latino-americani. Ci sono passaggi obbligati attraverso i quali nazioni e tradizioni ormai diverse sembrano dover percorrere in curiosa contemporaneità cammini d'innovazione. Certo, le culture indigene non coincidono con i confini statali, ciò che dà origine a un'archeologia e a un'antropologia trasversali, ma le grandi linee della costruzione dello spazio e dell'architettura dei paesi moderni sono del tutto assimilabili. Per tutti esiste un passato coloniale, ancorché non omogeneo. La differenza fra la colonizzazione spagnola e quella portoghese è naturalmente la più evidente, ma significativamente diverse sono anche le tracce olandesi (in Brasile, oltretutto nei Caraibi) e francesi. Il periodo coloniale è rimasto nella memoria storica come un tempo fermo, una società immobile, un'età di pace perché di isolamento dal resto del mondo e di chiusura all'interno di gerarchie stabili. Ora sappiamo che ben altrimenti variegato è il quadro latino-americano fino al XVIII secolo, ma

questa è pur sempre l'immagine popolare, quella contro cui si è espressa la rivolta ottocentesca e che tuttora viene trasmessa dalle *telenovelas*.

Nel XIX secolo la grande trasformazione è indotta in larga misura dall'immigrazione. L'arrogante indifferenza verso il passato viene anche da qui: da un'idea di progresso che non può che essere importata (ancora una volta!) dall'Europa e calata senza riguardi sul mondo americano. L'antica élite creola ne è travolta, e con essa i suoi valori e le sue forme di organizzazione spaziale. Vicenda questa che è tuttora leggibile nelle condizioni degradate dei centri storici, dove lo splendore (pur sempre contenuto) di un tempo si sgretola nel consumo portato dal sovrappollarsi degli strati più poveri della popolazione. Ed è leggibile, per contrasto, nella violenza chiassosa e irriverente della città fra Ottocento e Novecento, dove l'Europa sembra costituire il limite inferiore dal quale partire, non più l'orizzonte cui tendere. Le grandi piazze e i *boulevard* che in Europa ci si limitava a disegnare qui vengono realizzati in dimensioni inaudite; l'architettura eclettica sembra perdere ogni misura in un accavallarsi di citazioni, mimetismi e provocazioni. Forse è vero che la grande città europea a cavallo del secolo ha trovato solo in America Latina il luogo della sua realizzazione, ma questo si è verificato al prezzo di uno sradicamento definitivo da un contesto di continuità storica pur nella modificazione. Ma anche questa stagione, che è di ubriacatura modernista, nutrita da una nuova, improvvisa ricchezza, trova un momento di arresto. Accade in Brasile, in Argentina, in Venezuela, un po' dovunque insomma, pur se a volte a evidente rimorchio di un dibattito sviluppatosi altrove. Vi concorrono discipline diverse – alcune assai nuove, come l'antropologia culturale – che cominciano a riflettere proprio sul tema dell'identità – nazionale, regionale – e delle sue radici. La brutalità della rimozione operata dall'eclettismo e dai furori progressisti viene alla luce intorno agli anni Venti. È proprio la ricerca sociale e antropologica – basti pensare a Gilberto Freyre – a mettere in luce le divaricazioni non piccole che separano la cultura americana coloniale da quella metropolitana. Lavorando sulle differenze anziché sulle somiglianze si è cominciato a scoprire l'originalità delle trascrizioni coloniali, fin dall'inizio condizionate da caratteristiche locali – geografia, economia, etnie, cultura, storia – che sono state finalmente riconosciute e accettate. Questo atteggiamento, talvolta denominato neo-regionalismo, è all'origine dei primi provvedimenti pubblici di salvaguardia del patrimonio storico. L'architettura neo-regionalista o neocoloniale tra gli anni Venti e Trenta sta lì a testimoniare proprio il recupero di un passato negato così a lungo. E saranno spesso gli stessi architetti a passare senza scosse dal vernacolare all'avanguardia del Movimento moderno, in una sorta di sicura e pacificata accettazione di un percorso ormai sentito come proprio. Il caso più esemplare è forse quello di Raul Villanueva, l'architetto di quello straordinario pezzo di città moderna che è il campus dell'università di Caracas, il quale, nella ricostruzione del quartiere del *Silencio*, realizza una piazza porticata di chiara ispirazione coloniale mentre le facciate interne degli edifici sono di stretta osservanza funzionalista. Nella con-

temporanea utilizzazione di due linguaggi, *El Silencio* avanza un dubbio radicale sulla capacità dell'icona modernista di costituirsi come spazio urbano, tessuto di relazioni, città ove vivere. A torto?

È anche il caso di Lucio Costa, che prima di disegnare Brasilia si era espresso come neo-regionalista e aveva avviato un primissimo censimento dell'eredità sei-settecentesca. E proprio in Brasile si dà questo fenomeno, straordinario agli occhi europei: sono gli artisti dell'avanguardia che si fanno carico del riconoscimento e della protezione del patrimonio storico, è lo scrittore surrealista Mario de Andrade, l'autore di *Macunaima*, a dettare le linee governative di una politica di protezione del patrimonio.

Gli anni Cinquanta e Sessanta sono, per la maggior parte dei paesi dell'America Latina, un periodo di grande sviluppo economico. Carne, caffè, zucchero, acciaio, rame, alluminio, petrolio – risorse tutte dirette all'esportazione verso un mondo occidentale che si rialzava rapidamente dalle rovine della guerra – sono alla base di una crescita senza precedenti. Crescono anche le città, per l'alto tasso di natalità e per l'immigrazione da territori interni sempre più poveri. L'industria americana dell'automobile trova uno straordinario mercato, alimentato dal costo irrisorio della benzina. Poi, siccome mai come qui è America, e dunque trova spazio tutto ciò che nel mondo vi è di più nuovo anche con l'appoggio di un *establishment* culturale sempre sufficientemente aggiornato, in questi paesi l'architettura moderna dell'International Style – ma soprattutto di ispirazione corbusieriana – prende rapidamente il sopravvento. Non c'è villa o condominio, scuola o banca che non si esprima attraverso questo linguaggio, praticato sezionato o imitato in ogni possibile declinazione. L'«Architecture d'aujourd'hui» è stata una fonte inesauribile d'ispirazione per gli architetti latino-americani: è sorprendente per un Europeo riconoscere quanto città come Rio, Caracas, San Paolo, Bogotá giochino – nel loro insieme – una parte così rilevante nell'affermazione dell'architettura moderna in questo secolo. Questo ha poi dato origine ad architetture e ambienti urbani di grande qualità, troppo poco noti forse fra gli europei, abituati a immaginare più che a constatare, e quindi a sorvolare sulla distanza che separa un edificio da un tessuto urbano, o un disegno da una realizzazione.

Le grandi città dell'America Latina appaiono in perenne trasformazione, in una mescolanza caotica di edifici disomogenei – frutto di regolamenti edilizi più volte rovesciati – di aree vuote di parcheggi multipiano di autostrade – dominio di una presenza costante dell'automobile di ogni tipo ed età – di condomini e di edifici per uffici splendidi di cristalli e di leghe pregiate, spesso strumento per il riciclaggio dei narcodollari. Più di recente si sono arricchite di enormi e lussuosi *shopping centers*, ricavati talvolta da antichi edifici industriali ma spesso anche costruiti ex novo in piena città: luoghi che la gente frequenta volentieri, non solo per l'eccitazione indotta dall'esposizione delle merci, ma anche per la sicurezza che vi si gode, grazie all'impiego di un gran numero di guardie private. Non fosse per gli odori, per i suoni e per la vegetazione tropicale che si manifesta

nei luoghi più impensati (per esempio a coprire le facciate dei parcheggi multi-piano) potremmo anche crederci in una città nordamericana: la stessa invadente presenza di una pubblicità sempre più aggressiva, la stessa mescolanza di etnie, gli *homeless*. Come se un processo di omogeneizzazione interessasse tutto il mondo. E tuttavia una differenza c'è, e radicale. È quella data dalla presenza degli insediamenti informali, illegali, autocostruiti: *ranchos*, *favelas*, *barrios*, *villas miserias*, ogni paese gli dà un nome diverso. Nelle grandi città il popolo dei *ranchos* conta all'incirca per metà della popolazione, occupa spazi enormi. Scende lungo le colline, penetra negli interstizi della città legale a Caracas, Rio, Bogotá; circonda la città in una cintura sterminata a Buenos Aires, a Brasilia. Qui la città nordamericana scompare, ritorna al suo ruolo canonico d'immagine cinematografica, un'altra realtà prende il sopravvento. La metropoli latino-americana si esprime in un paesaggio fatto di grandi contrasti sociali, ove domina il fiato pesante e opprimente della disuguaglianza, ma dove si coglie anche il brulichio vitale di una umanità che non si arrende, che costruisce il proprio spazio. Qui davvero non ci si affanna a imitare i modelli di urbanizzazione urbana di altre, immaginarie, società vittoriose. Quante volte e in quanti modi le pubbliche amministrazioni hanno cercato di 'risolvere' il problema. Ignorandolo: ancora negli anni Sessanta e Settanta molti piani regolatori fingevano che gli insediamenti illegali non ci fossero, e disegnavano su quei terreni leganti quartieri anglosassoni. Distruggendoli con l'aiuto dell'esercito, sistema caro al Cile di Pinochet, o costruendovi sopra enormi autostrade, un metodo sperimentato un po' dovunque. E molte volte ci si è affannati a cercare di trasformarli in manufatti 'regolari', simili a quelli della città legale, ignorando volutamente che questi insediamenti non sono che l'esito finale di un complesso meccanismo sociale ed economico di produzione. Nei *ranchos* si costruisce la città, ovvero la prima città disponibile agli immigrati, a quelli inurbati di recente, a coloro che non hanno che un lavoro precario, a quelli costretti a un salario modesto. Ma sono molti, e fanno una città, con i suoi commerci, le sue officine, finanche i suoi mezzi di trasporto. Non è passato poi troppo tempo da quando si pensava di poter sradicare, cancellare questa città, letta solo come insieme di abitazioni precarie. Si costruivano (e si costruiscono) ovunque nel mondo grandi quartieri di edifici multipiano, gli architetti li arricchiscono degli elementi che ai loro occhi 'fanno città' (gallerie, ponti, passaggi pedonali), vi si trasportano gli abitanti. Qui restano inchiodati, in un territorio lontano e scarsamente servito dai mezzi pubblici, dove è molto difficile ricostituire la fitta rete di relazioni economiche e sociali che si erano formate anche attraverso il processo di autoproduzione dell'alloggio. Così accade che le aree maggiormente 'a rischio' sono proprio queste, in Europa come in America Latina.

L'insicurezza che domina la vita quotidiana nelle grandi città è arrivata a costituire l'orizzonte sul quale si sta riorganizzando il sistema delle accessibilità e delle relazioni: posti di blocco, guardie private, strade chiuse, finestre protette da inferriate fino ai piani alti. È un elemento penosamente unificante, ma anche

contraddetto dai balli improvvisati dei giovani agli incroci delle favelas o dall'atmosfera impeccabilmente *Old England* dei *golf-club*.

Il mercato immobiliare ne è profondamente condizionato. In pieno centro di San Paolo splendide ville dei primi decenni del secolo sono praticamente abbandonate, come avamposti indifendibili di una società segnata dalla paura. Fino a che diverranno – superando le obiezioni di trepidi urbanisti affezionati alle tracce di una storia urbana più tranquilla – condomini o uffici in grado di sostenere il costo di una guardia armata permanente. Si tratta del resto di una delle città americane che più rapidamente si trasformano e si rinnovano: si calcola che la vita media di un palazzo per uffici si aggiri sui venti anni e, di fatto, la maggior parte degli edifici costruiti in aree centrali negli anni Sessanta e Settanta sono già stati sostituiti. Dilaga la criminalità nelle strade, si contano a milioni i bambini abbandonati che sulla strada mangiano, dormono, rubano, aggrediscono; mentre la protesta sociale dilaga si diffondono squadre di giustizieri spontanei o pagati. In questo quadro, abbondantemente caratterizzato da nevrosi e paranoia, si manifestano tuttavia comportamenti sociali fortemente innovativi nelle pratiche politiche, nella creatività artistica, nelle forme di comunicazione, nelle impensabili solidarietà. Nelle città latinoamericane anche oggi non si può non sentire il rumore del futuro.

Il modo di produzione asiatico (rivisitato)

A cavallo del secolo, intendo fra il XX e il XXI, ho visitato in diverse occasioni l'area del Pacifico, armato solo, all'inizio, di una guida turistica e de La condition humaine di Malraux. Devo il primo stimolo a una splendida (almeno così mi parve allora) esposizione organizzata a Londra da Rem Koolhaas sulle diverse facce dell'urbanizzazione in quell'area. Approfittando d'inviti e conferenze visitai più volte la Cina, e poi il Giappone, Singapore, Malesia e Australia. Ne riferii in un volume pubblicato (molto male) dalle Edizioni di Comunità e, soprattutto, ebbi l'occasione di constatare la realtà di un mondo di città di frenetica e impressionante vitalità. Lo straniamento che coglie il visitatore europeo, di là da un primo moto di ammirato stupore, non può che tradursi in un preoccupato confronto con il vecchio mondo. Come sempre, andando a controllare di persona, molti pregiudizi cadono, fra cui quello, ancora presente alla fine del secolo scorso, di uno sviluppo produttivo tutto costruito intorno a un mercato di modesta qualità. Questo naturalmente non si riferiva più al Giappone (ma io ricordo ancora quando si diceva che le sue macchine fotografiche non erano che una copia di quelle tedesche): ora bastava osservare i dettagli di altissimo livello dei grattacieli di Hong Kong (e delle sue impalcature di bambù) o l'efficienza dei nuovi treni cinesi per convincersi che i tempi erano proprio cambiati e la supponenza occidentale non aveva più ragione di essere. In questo nuovo mondo si sono scatenati gli architetti occidentali poi, molto presto, sono arrivati gli emuli locali. La ricerca sfrenata di nuove immagini, intese a sottolineare l'eccezionalità del tempo e il successo della corporazione, ha dato luogo a quell'immaginario alla Flash Gordon che per tanti anni ha riempito le pagine delle riviste illustrate, raccontando una città scintillante quanto parziale. Come nell'Ottocento in America Latina, nel Novecento in Asia gli architetti europei e americani hanno avuto la possibilità

di realizzare quegli edifici che in patria si sarebbero scontrati con vincoli di ogni genere. La trasformazione è in Cina particolarmente violenta: i nuovi condomini sovrastano senza remore templi e chiostri buddisti (ricostruiti) mentre basta rivisitare lo stesso luogo dopo qualche anno per vederne moltiplicate le densità. Eppure, mentre a Kyoto m'impegnavo a ritrarre gli splendidi dettagli dei templi lignei, i visitatori giapponesi si chinavano a fotografare i fiori che li circondavano: alcune differenze resistono.

La città asiatica¹

Lo sviluppo urbano più recente e clamoroso è quello delle città dell'Estremo Oriente e dell'Asia del Sud-Est. Soprattutto nell'area del Pacifico, con rapidità e intensità mai viste prima d'ora, sono cresciute metropoli gigantesche, che hanno cambiato radicalmente il quadro urbano del mondo intero. Sulle ragioni e le caratteristiche di questa crescita si è sviluppata negli ultimi anni una notevole letteratura. Qui, pur senza arrivare a conclusioni definitive, sono state avanzate linee interpretative che mettono in discussione convincimenti consolidati su temi quali il ruolo delle città nel contesto nazionale e internazionale, i rapporti fra sviluppo urbano e crescita economica e quelli tra economia e politica, il peso delle migrazioni interne e internazionali. Si tratta anche di capire quale rapporto vi sia tra le forze omogeneizzanti della globalizzazione e la specificità dei diversi percorsi dello sviluppo. È vero che molti caratteri sono comuni, ma grandi differenze si fanno evidenti non appena si esaminano le storie delle diverse città. E diverso è anche il ruolo che queste svolgono all'interno del loro paese e nel quadro stesso della globalizzazione. Questa comporta una certa integrazione funzionale tra attività economiche disperse, ciò che ad alcuni ha fatto scorgere l'affermarsi di un vero e proprio sistema di città dell'Asia-Pacifico². Si è affermata una specie di nuova cintura industriale manifatturiera nelle maggiori metropoli dei paesi di nuova industrializzazione – Corea, Taiwan, Hong Kong, Singapore – in quelli del Patto del Sud-Est asiatico – Thailandia, Malesia, Filippine, Indonesia – in Cina

- 1 G. PICCINATO, *La città asiatica*, in *Un mondo di città*, Edizioni di Comunità, Torino 2002, pp. 17-41.
- 2 FU-CHEN LO, P.J. MARCOTULLIO, *Globalisation and Urban Transformation in the Asia-Pacific Region: A Review*, in «Urban Studies», 37, 1, 2000, p. 78.

e, ormai, in Vietnam. Alcune grandi metropoli si sono specializzate nella fornitura di servizi di alto livello e ad alto contenuto tecnologico – finanza, informazione, telecomunicazioni, multimedialità – come Tokyo, Seoul, Taipei. Altre nella costituzione di un ambiente industriale connotato da un'alta produttività, come Giacarta, Bangkok, Shanghai. Altre invece, come Singapore e Hong Kong, si sono specializzate come grandi ed efficienti porti a servizio dell'intera regione Asia-Pacifico, pur essendo esse stesse prive di un hinterland. Ciò non toglie naturalmente che più linee di sviluppo siano presenti contemporaneamente, dato che anche Singapore e Hong Kong si possono ormai annoverare fra quelle città globali dove si concentrano centri direzionali di grandi imprese transnazionali. Cerchiamo innanzitutto di comprendere le dimensioni del fenomeno. L'Asia è, con l'Africa, il continente con una minore percentuale di popolazione urbana, intorno al 35 per cento (contro il 75 per cento dell'Europa e degli Stati Uniti e l'88 dell'America del Sud) ma anche quello dove c'è il paese con la popolazione urbana più grande del mondo, la Cina³. Se poi andiamo a vedere le 'megacittà', e cioè quelle con più di 10 milioni di abitanti, sono asiatiche 9 su 14. Tra il 1950 e il 1990 Seoul è aumentata di 10 volte (e Roma meno di 2), entro 100 chilometri da Hong Kong, nel delta del Si-Kiang, si stanno insediando 40 milioni di persone, Giacarta ha raggiunto gli 8 milioni in 15 anni, un decimo del tempo impiegato da New York⁴. La vera esplosione urbana nell'Est e Sud-Est asiatico si è però verificata a partire dagli anni Ottanta. La grave crisi economica del '97-'98, che si è andata lentamente anche se dolorosamente ricomponendo, sembra aver rallentato la crescita urbana, ma non ha influito sulla dimensione delle città. È importante rendersi conto che queste metropoli, la cui formazione è evidentemente legata a oltre 10 anni di crescita economica ininterrotta, con tassi di incremento annuo vicini al 10 per cento, sono tutt'altra cosa da quelle dell'Africa e dell'America Latina. Con poche eccezioni, là la crescita urbana è il prodotto del progressivo impoverimento della campagna, ciò che porta alla formazione di cinture urbane miserabili, che costituiscono la parte più rilevante di quei poveri che, nei paesi in via di sviluppo, sono la maggioranza della popolazione urbana⁵. Nell'area del Pacifico, e a maggior ragione in Giappone, paese di ben più antico decollo, le metropoli sono luoghi estremamente dinamici, socialmente ed economicamente, dove si riversa una popolazione pronta a coprire i posti di lavoro nell'industria manifatturiera, poi nelle telecomunicazioni e nei servizi che si avviano sotto la spinta di una economia tumultuosa. Un elemento tipico di queste città è la

3 WORLD RESOURCES INSTITUTE, *World Resources 1996-1997: A guide to the Global Environment*, Oxford University Press 1996, pp. 36-37.

4 GEO-2000. *Global Environment Outlook*. Chapter Two: The State of the Environment – Asia and the Pacific – Urban areas, www.unep.org/Geo2000

5 K. TÖPFER, *The Urban Revolution*, www.unchs.org/unchs/english/feature/urbanrev.htm, 2000.

forte presenza di lavoratori stranieri, non necessariamente operanti a livelli di bassa qualificazione. La capacità di attrazione delle metropoli si manifesta anche sulla forza lavoro, che sembra muoversi con la stessa disinvoltura del capitale. La struttura storicamente multiethnica delle popolazioni urbane viene rafforzata e arricchita dalla modernizzazione. Sono tuttavia ancora gli spostamenti dalle campagne a costituire l'ossatura di quelle che alcuni chiamano le regioni metropolitane estese. Si tratta di alcune aree, in qualche modo anche talvolta controllate e pianificate, dove vanno a localizzarsi imprese che trovano conveniente allontanarsi dal centro: si vengono a formare così, a partire dalla metropoli, aree miste di manifatture e agricoltura intensiva, di densità molto superiore a quelle che si possono trovare in Occidente. Questo è un elemento ben presente in tutti i paesi a sviluppo accelerato, dove le città sono un luogo di concentrazione di investimenti orientati a rafforzarne la capacità di penetrazione nel mercato estero piuttosto che a diffondere lo sviluppo nel territorio circostante. Ciononostante, malgrado l'evidente disparità di trattamento cui i governi sottopongono città e territori, lo sviluppo di questi centri sembra ripercuotersi ed avvalersi della formazione di grandi regioni urbane – valgano per tutte Shanghai e la regione dello Yangtze, Hong Kong e il delta del Fiume delle Perle⁶, le aree metropolitane di Jakarta o di Bangkok – spesso addirittura transfrontaliere.

Corea del Sud, Taiwan, Singapore, Hong Kong, le cosiddette quattro tigri, poi Indonesia, Malesia, Thailandia e Giappone negli anni Ottanta e nella prima metà degli anni Novanta hanno dato luogo a forme metropolitane assolutamente straordinarie, che non trovano alcun riscontro con le caratteristiche dell'urbanizzazione europea sviluppatasi in relazione alla rivoluzione industriale. Ci sono alcuni elementi caratteristici comuni in tutte queste metropoli. Sono, in primo luogo, il prodotto della globalizzazione dell'economia. La loro crescita, che pure ha evidenti conseguenze a livello locale, si inquadra nella progressiva liberalizzazione dei mercati, nella riduzione del costo dei trasporti, nello sviluppo di nuovi settori industriali, a partire da quelli dell'informatica e delle telecomunicazioni⁷. Lo spazio economico di queste città, ben lontano dall'essere quello metropolitano, o quello nazionale, è invece quello del mercato globale: producono e servono, attraverso l'esportazione, il mondo intero. Motori dello sviluppo sono stati gli investimenti di imprese straniere, in primo luogo dal Giappone e dagli Stati Uniti, che hanno trovato nella liberalizzazione dei mercati uno strumento straordinario per il proprio sviluppo. Poiché tali funzioni si svolgono in un quadro generale di competizione, le città si attrezzano per fronteggiarla, dotandosi

6 G.C. LIN, *Metropolitan Development in a Transitional Socialist Economy. Spatial restructuring in the Pearl River Delta*, in «Urban Studies», XXXVIII, 2001, pp. 386-406.

7 G. PICCINATO, *Questa è la vera grande novità. La global city può nascere dovunque*, in «Telèma», IV, inverno 1998-1999.

delle infrastrutture e sostenendo delle politiche che possono porle o mantenerle ai vertici. È proprio basandosi su questa precisa corrispondenza tra metropoli e globalizzazione che taluni vedono nelle città asiatiche le caratteristiche della città futura. S'aggiunga che la forza economica di queste città è spesso tale da superare quella dei rispettivi paesi, e non a caso alcune sono città-stato: Singapore naturalmente, ma anche Hong Kong e, sempre più, Shanghai godono di privilegi politici e fiscali eccezionali. La prospettiva che si intravede è dunque quella di un sistema di grandi città, o metropoli, integrato a livello mondiale e sempre più indipendente dai rispettivi stati⁸. Che è poi il modo secondo cui si sta conformando il capitalismo mondiale, sempre più indipendente dalle politiche nazionali e svincolato dai confini territoriali.

Non c'è dubbio che la globalizzazione ha portato, in Asia, a un impressionante sviluppo economico. Il reddito pro-capite, che nel 1965 era pari al 18 per cento di quello dei paesi industrializzati, passava al 66 nel 1995, mentre l'Africa andava dal 14 al 7 per cento e l'America Latina dal 36 per cento nel 1979 al 25. Una crescita rapida, ma in qualche caso anche estremamente fragile, come dimostra il crollo dell'Indonesia durante la crisi, che vede i poveri passare da 22 a 98 milioni. Perché queste città possano svolgere un ruolo di punta nella rete urbana internazionale, e dunque far fronte alla competizione che vi si instaura, debbono equipaggiarsi con grandi infrastrutture: qui si localizzano ormai i più grandi progetti di sviluppo edilizio e tecnologico. Tutte hanno, o hanno in programma, grandi aeroporti intercontinentali dell'ultima generazione, tutte stanno realizzando sistemi di trasporto pubblico di qualità, tutte hanno investito grandi capitali per la realizzazione di reti di telecomunicazioni avanzatissime. Nei centri direzionali, gli studi dei più famosi architetti del mondo realizzano gli edifici più lussuosi (e più alti), nei centri commerciali si vendono merci pregiate di ogni provenienza, l'inglese è la lingua che tutti comprendono. Tutte si sono attrezzate con aree dedicate alla ricerca e allo sviluppo, spesso costruendo veri e propri parchi tematici: Information City a Singapore, Teleport Project a Tokyo, Multimedia Corridor a Kuala Lumpur⁹. Ci sono almeno altre due città che possono venire annoverate

8 P.J. MARCOTULLIO, *Shifting theoretical approaches and changing conditions for urban and regional growth in the Asia Pacific*, in *20th Century Urbanisation and Urbanism International Conference* (Atti del convegno, Bled, 9-11 Dicembre 1999).

9 Questo è naturalmente l'elemento che più colpisce l'immaginazione popolare, prova ne sia l'ampia copertura mediatica che tutte queste nuove strutture suscitano nei settimanali, nella televisione, ma anche nella riflessione sociologica. Per una analisi più strutturata sull'argomento si vedano: J. FRIEDMANN, *Cities unbound: the intercity network in the Asia-Pacific region*, in *Management of Social Transformation – MOST*, www.unesco.org/most/friedman.htm, 2000; P. ROWE, *L'Asia e il moderno. Le città asiatiche*, Transeuropa, Ancona 1998; D. SUDJIC, *Identity in the city*, <http://www.megacities.nl>, 1999.

entro questa lettura dell'area del Pacifico: Sidney e Vancouver. Malgrado siano molto minori come dimensione rispetto alle grandi metropoli asiatiche, sono però coinvolte direttamente nei processi di sviluppo dell'area, come tramite tra il mondo economicamente sviluppato e quello in via di sviluppo. Molte imprese operanti nell'area sono qui localizzate (mentre cresce ogni anno il numero di immigrati asiatici) anche grazie alle politiche ambientali adottate ed alla bellezza dei luoghi: questo, aggiungendosi alla tradizionale efficienza dei governi locali, è venuto a costituire un elemento rilevante di attrazione per le imprese post-industriali.

Lo sviluppo delle città asiatiche del Pacifico, così tumultuoso, non è stato senza conseguenze sulle condizioni dell'ambiente. Certo, in molte si è passati dai problemi legati alla povertà – costruzioni improprie con materiali deperibili, scarsità di rifornimento idrico, mancanza di fognature, mancata raccolta dei rifiuti – a quelli determinati dallo sviluppo industriale: sovraffollamento, inquinamento dell'aria e delle acque, presenza di rifiuti tossici. Non è raro, peraltro, trovare la contemporanea presenza di situazioni associate all'uno o all'altro modello, come a Bangkok e a Giacarta. In altre, si debbono ormai affrontare i problemi derivanti dallo sviluppo dei consumi: ancora scarsità di acqua, grazie a un forte incremento del consumo, ma anche inquinamento atmosferico dovuto a un impressionante aumento della motorizzazione privata. Solo due, Singapore e Hong Kong e, in misura minore, Tokyo, possono vantare considerevoli successi nel controllo ambientale. A questo hanno contribuito politiche di forte sviluppo dei trasporti pubblici insieme a misure atte a scoraggiare l'espandersi della motorizzazione privata, una legislazione efficace di controllo delle emissioni nocive, e anche lo spostamento degli impianti industriali fuori dell'area urbana (e, nel caso di Singapore, anche fuori dallo stato), favorendo la loro sostituzione con attività produttive meno inquinanti. A questo bisogna aggiungere una politica degli alloggi e dei suoli fabbricabili assunta in primo luogo dalla pubblica amministrazione, sia pure non nella stessa misura nei tre casi.

Il caso più clamoroso, e più gravido di conseguenze per il sistema urbano mondiale, è certamente quello cinese. Non si tratta solo della più grande popolazione urbana del mondo (quali che siano le definizioni di urbano: l'ultimo rapporto ufficiale della Repubblica popolare cinese riporta la cifra di 456 milioni¹⁰), ma soprattutto di una dimensione in continua crescita. E ciò, malgrado le politiche di contenimento praticate, con grande rigore, dal governo negli ultimi decenni. Tutto questo deve essere messo in relazione con le dimensioni e la continuità della crescita economica che ha caratterizzato il paese negli ultimi due decenni, e che negli anni Novanta ha visto il declino (in termini percentuali) della com-

10 THE MINISTRY OF CONSTRUCTION - THE MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, *Report of the People's Republic of China in the Development of Human Settlements 1996-2000*, China Architectural and Building Press, Beijing 2001.

ponente agricola e un deciso incremento dei settori industriali e dei servizi. Le stime, per quanto incerte, indicano in cento milioni il numero di persone che si sono spostate verso le aree urbane in vent'anni. Crescita e urbanizzazione hanno portato con sé un maggiore squilibrio tra città e campagna¹¹. Le regioni costiere, storicamente più urbanizzate, hanno registrato tassi di crescita economica di gran lunga superiori al resto del paese: fra queste, le aree più dinamiche sono state (e sono tuttora) le 'zone economiche speciali'. Tutto è cominciato con la svolta impressa alla società cinese con l'avvio del processo di riforme alla fine degli anni Settanta, che si è conclusa nel 1993 con l'adozione della dottrina del 'socialismo di libero mercato'. Dal 1973 il governo cinese ha avviato una politica di incentivazione degli investimenti stranieri che ha avuto anche una caratterizzazione territoriale, attraverso la designazione di alcune 'zone economiche speciali'. Agevolazioni fiscali, giuridiche e commerciali, unite alla disponibilità di manodopera qualificata e a buon mercato, hanno determinato il successo di questa politica: in vent'anni si sono concentrati in Cina un terzo degli investimenti esteri di tutto il mondo (e per due terzi provenienti da paesi asiatici). Dal 1984 gli abitanti delle città sono liberi di intraprendere attività commerciali e artigianali, estendendosi così al paese intero elementi di liberalizzazione economica. Dopo un periodo di rallentamento nella politica delle riforme, segnato dalla repressione nel 1989 del movimento studentesco, che chiedeva un parallelo avvio di riforme in senso democratico nella vita politica, nel 1993 il 'socialismo di libero mercato' entra nella costituzione. È una trasformazione epocale, da un sistema economico centralmente pianificato a uno che assume il mercato libero come strumento essenziale dello sviluppo, nel quadro di un processo di riforma guidato dal partito. Certo, al governo centrale resta pur sempre il compito di disegnare il piano quinquennale, ma questo si limita a fissare gli obiettivi strategici dello sviluppo. Le riforme sono andate anche a smuovere i rapporti fra centro e periferia, favorendo da un lato l'approfondirsi degli squilibri fra aree costiere e aree interne, ma spostando anche elementi di potere verso le amministrazioni locali, prime fra tutte quelle delle aree più dinamiche. E non sarà un caso se l'attuale presidente e segretario del partito era il sindaco di Shanghai, di gran lunga la città più 'avanzata' della Cina. L'apertura al mercato, la crescita della ricchezza e la sua diseguale distribuzione incidono visibilmente sulle città. Provocando immigrazione in primo luogo, e con questa la formazione di aree di autocostruzione illegale (fenomeno un tempo riservato al terzo mondo capitalista) e l'aumento degli irregolari, chiamati eufemisticamente *floating people*, popolazione ondeggiante, che, priva di accesso a qualsiasi servizio urbano, viene dalla campagna a offrire lavoro a basso costo. Poiché le città godono ora di nuovi poteri e funzioni, è stato loro concesso di vendere diritti di utilizzazione dei suoli urbani, e di utilizzarne i proventi per dotarsi di infrastrutture. Di avviare cioè un mercato delle aree fabbricabili.

11 M. WEBER, *Il miracolo cinese*, Il Mulino, Bologna 2001, pp. 34-34.

Questo presenta tuttavia difficoltà del tutto particolari, perché lo stato si trova nello stesso tempo a coprire ruoli diversi: di proprietario dei suoli, di pianificatore, di investitore immobiliare e finanche di massimo utente, nella sua qualità di proprietario di tante imprese economiche. L'assenza di un regolare mercato dei suoli rende difficile e tortuosa l'iniziativa privata, interna o straniera, per lo sviluppo immobiliare, vuoi per abitazioni di alto livello che per centri commerciali e amministrativi o impianti industriali. Così può essere lo stato imprenditore che fa i suoi impianti e vuole un terreno che lo stato gli vende e che lo stesso debba approvarne l'utilizzazione. Che poi lo stato in questione sia il governo centrale o un governo locale non fa che rendere più fumoso l'intero processo. Siccome l'accento è sempre più sullo sviluppo che sul suo controllo, accade che i piani urbanistici, scarsamente osservati, siano per lo più utilizzati come vetrine pubblicitarie per attrarre gli investimenti stranieri. Accade anche che iniziative edilizie contrarie ai piani regolatori siano tollerate, e divengano fonte di profitti attraverso il pagamento di multe sostanziose¹².

Il confronto con quanto succede a Hong Kong, dove vige il più rigoroso mercato capitalistico, è assai significativo, tanto più in quanto quella è la direzione verso la quale il sistema cinese di pianificazione urbana sembra indirizzarsi. Fin dal 1842, in seguito alla Prima guerra dell'oppio, il governo cinese cedeva alla Gran Bretagna l'isola di Hong Kong e apriva altri porti, fra cui Shanghai, al commercio internazionale. Dopo una seconda guerra dell'oppio la Cina cedeva la penisola di Kowloon e finalmente, nel 1898, dopo la guerra sino-giapponese, i cosiddetti Nuovi Territori venivano dati in concessione alla Gran Bretagna per 99 anni. Da allora Hong Kong sarà spesso un rifugio per cinesi in fuga dalla terraferma, spinti da disordini e invasioni: la Repubblica di Sun Yat-sen negli anni Venti e Trenta, l'invasione giapponese, la rivoluzione comunista. Vi fu un solo periodo in cui il flusso si invertì: quello dell'occupazione giapponese durante la Seconda guerra mondiale. Il 1949, l'anno della vittoria dell'armata popolare cinese, portò a Hong Kong un milione di profughi, raddoppiando di colpo la popolazione esistente. Questo determinò condizioni di gravissimo disagio abitativo, ma portò anche nuove risorse umane che contribuirono in modo sostanziale alla ricostruzione economica. Come per altri paesi asiatici, anche qui la guerra di Corea – e l'embargo posto alla Cina dalle Nazioni Unite – fornì l'occasione per organizzare una produzione industriale in gran parte diretta all'esportazione. Negli anni Settanta, Hong Kong, come Singapore, attraeva forti investimenti dall'estero, anche grazie a un ambiente sociale caratterizzato da alta scolarità e spirito imprenditoriale e da bassa tassazione, dando via a una fra le maggiori borse valori del mondo. Servizi

12 MEE KAM NG, GANGLI ZHANG, *Growth Coalition and Urban regeneration. A Comparative Study of Hong Kong, Singapore and Taipei*, in *World Planning Schools Congress, Planning for Cities in the 21st Century. Opportunities and challenges* (Atti del convegno, Shanghai, 11-15 Luglio 2001).

finanziari sostituiscono, dagli anni Ottanta, la produzione industriale, attratta dalla Cina della nuova politica riformista, in grado di offrire manodopera più a buon mercato. L'efficienza dei suoi servizi, la qualità delle infrastrutture, la quantità e la qualità delle risorse umane sono tutti elementi che hanno contribuito alla sua affermazione. Il modo con cui il territorio è stato governato è stato un elemento decisivo in questo processo. Fino ai tempi più recenti la politica governativa è stata tutta orientata a favorire la crescita economica, e di questa crescita il settore immobiliare è stato sempre l'elemento dominante. E poiché il governo, che è il responsabile del piano, è anche il maggior proprietario dei suoli, ha sempre puntato al massimo profitto, spesso a scapito degli aspetti sociali e ambientali. Su questi la discussione si è aperta soltanto dopo le riforme in senso democratico che hanno preceduto di poco la riunificazione, concentrandosi su problemi quali l'inquinamento della baia, la scarsità di aree verdi all'interno della città, l'inagibilità delle aree costiere ostruite da aree di stoccaggio e da impianti industriali. Bisogna tuttavia riconoscere l'efficacia del governo, e delle sue agenzie, nel costruire un sistema urbano notevolmente efficiente in tema di grandi infrastrutture – porto, aeroporto, autostrade – di trasporto pubblico – metropolitane, autobus, microbus, taxi – di politiche abitative – *new town*, ristrutturazione urbana – di servizi commerciali e amministrativi. Tutto questo sotto la doppia pressione della crescita demografica e dell'aumento dei redditi e quindi di una costante domanda di maggiore qualità.

Hong Kong ha tre livelli di piano: territoriale, sub-regionale e locale. Il primo è di carattere essenzialmente strategico, il secondo articola le indicazioni sull'area metropolitana e i Nuovi Territori, l'ultimo, il solo ad aver valore normativo, definisce gli usi del suolo e gli indici di sfruttamento. Capitoli determinanti, interni a questa articolazione, sono quelli dedicati allo sviluppo del porto – che viene aggiornato ogni tre anni –, quello della ristrutturazione delle aree urbane degradate e quello delle *new town*. Queste ultime, la cui costruzione nei Nuovi Territori è cominciata negli anni Settanta, sono destinate ad alloggiare quattro milioni di persone (dei circa sette che compongono la popolazione totale). Su questa punta tutta la strategia abitativa per gli anni a venire, ed è in gran parte già realizzata. Come a Singapore, altra città che soffre per la scarsità di terreni fabbricabili, anche Hong Kong privilegia aree residenziali ad altissima densità, ciò che consente da un lato di risparmiare terreno e dall'altro di offrire un alto livello di servizi scolastici, sanitari, sportivi, ricreativi e commerciali. Oltre quattro milioni di persone e l'82 per cento dei posti di lavoro trovano posto oggi nell'area metropolitana. Qui si concentrano le zone di maggior disagio abitativo, perché all'urbanizzazione compatta dei primi decenni del dopoguerra non corrisponde un adeguato livello di servizi e di spazi aperti. Le operazioni di ristrutturazione intraprese dal governo o dai privati sono sempre state indirizzate verso un aumento delle densità, attraverso l'adozione di tipologie edilizie multipiano, così da compensare gli alti costi di intervento. E poiché i tipi edilizi di uno o due

piani sono ormai scomparsi, si fa pressante l'appello a pubbliche sovvenzioni per sostenere la politica di rinnovo. In uno schema del genere le comunicazioni su rotaia sono essenziali. La rete esistente, di alta qualità, è destinata a espandersi, e soprattutto a collegare tutte le *new town*, dove peraltro vengono regolarmente costruiti parcheggi multipiano per i residenti. Hong Kong non ha adottato, come Singapore, una politica di drastica opposizione alla motorizzazione privata, ma ha controllato severamente le modalità dello sviluppo urbano, con la conseguenza che una larga parte del suo territorio è tuttora destinata all'agricoltura e a riserva naturale. Per tutti gli anni Settanta e Ottanta città efficiente, porto attrezzatissimo, area di avanzata tecnologia, al riparo della bandiera britannica, Hong Kong non è stata soltanto la vetrina dell'Occidente, bensì anche luogo di contatti economici e politici col gigante cinese. La restituzione della colonia fu oggetto di complesse trattative fin dal 1984, ma nel 1997, con una solenne cerimonia, Hong Kong passò sotto la sovranità cinese. E tuttavia attraverso una formula («un paese, due sistemi») – che potrebbe anche favorire la riunificazione di Taiwan – Hong Kong è designata «regione amministrativa speciale», mantiene la sua moneta, il suo sistema fiscale e i suoi diritti civili e politici, concessi dall'ultimo governatore inglese, per i successivi 50 anni. La vicenda di Hong Kong è illuminante, sia per le caratteristiche proprie che per le conseguenze che ne sono derivate all'intera regione del delta del Fiume delle Perle. Questa infatti, grazie alla designazione di alcune zone economiche speciali, si è sviluppata in una sorta di megalopoli urbano-industriale che trova nel crescente interscambio con Hong Kong uno sbocco e una struttura di servizi direzionali e finanziari già inseriti nel circuito globale. Ora il destino della città, pur protetta per i prossimi cinquant'anni, è in discussione. Lo è soprattutto il suo ruolo, poiché questo in passato è stato fortemente legato ai suoi rapporti con un mercato, quello cinese, ancora poco permeabile. Vero è però che la città ha continuato (e sembra voler continuare) ad attrezzarsi per rimanere in cima alla lista delle città 'globali'.

Sulla riva destra dello Huangpu, di fronte al Bund, il centro finanziario e commerciale della Shanghai degli anni Venti e Trenta, uno dei luoghi simbolo della penetrazione occidentale in tutto l'Estremo Oriente, si trova l'area di Pudong, dove risiede una popolazione di un milione e mezzo di abitanti. Un tempo priva di collegamenti diretti con la città e perciò sostanzialmente periferica, nel 1990 il governo centrale l'ha designata, insieme a Shanghai, come motore dello sviluppo dell'intera regione dello Yangtze e soprattutto come luogo simbolo della nuova apertura del paese verso il mercato internazionale. In pochi anni è stato realizzato un impressionante complesso di infrastrutture pubbliche, fra cui due grandi ponti sospesi, nuove attrezzature portuali, centrali energetiche, un nuovo aeroporto internazionale, un'autostrada, una linea metropolitana, un grande parco, un quartiere residenziale attrezzato. Grazie anche all'attivazione di misure fiscali e amministrative particolarmente favorevoli, numerose grandi società internazionali si sono aggiunte a quelle nazionali sia nei settori industriali di base

che in quelli di alta tecnologia e dei servizi commerciali e finanziari. Nel 1998 erano ben 63 i paesi che avevano investito nell'area, la cui crescita si era attestata su un tasso annuale superiore al 20 per cento, con gli Stati Uniti, Hong Kong e il Giappone ai primi tre posti. Delle diverse zone chiave previste, le prime quattro – finanziaria, esportazione, porto franco, parco tecnologico – sono pressoché completate, mentre sono in fase di avanzata realizzazione quella agricola (per coltivazioni ad alta tecnologia), quella turistico-culturale, quella industriale e quella residenziale. Il centro, al cui piano hanno contribuito architetti famosi di Inghilterra, Francia, Italia e Giappone, è quello finanziario: qui è la nuova borsa valori, la torre della televisione, i grattacieli più alti e lussuosi, fra cui il Jinmao, uno degli edifici più alti del mondo, di 88 piani, progettato da uno studio americano in una provocante mescolanza di alta tecnologia ed echi locali. Le principali industrie di Shanghai – automobilistica, elettronica, apparecchiature elettriche per la casa, acciaio, petrolchimica e chimica fine – sono tutte presenti nell'area. Tuttavia negli anni Novanta si è registrato un sensibile spostamento della base economica dalla manifattura ai servizi. A Pudong si sono insediate 28 banche straniere, e vi si sta sviluppando l'Info Port, dove le più avanzate tecnologie dovranno connetterla con le reti e i sistemi di informazione riguardanti gli scambi commerciali e finanziari di tutto il mondo.

Un altro grande programma di sviluppo integrato, secondo solo a Pudong, è quello che interessa l'area di Kuala Lumpur in Malesia. Sull'onda di uno sviluppo economico nazionale fra i più brillanti, e di un processo di urbanizzazione che ha portato la popolazione delle città dal 35 al 55 per cento in quindici anni, Kuala Lumpur si va affermando come uno dei principali centri di affari finanziari e di servizi del Sud-Est asiatico. Con una popolazione di poco superiore ai due milioni (di cui almeno il 25 per cento vive in alloggi precari) la città va sviluppando un sistema complesso del quale fanno parte un porto ammodernato, terreni per l'industria, un nuovo aeroporto internazionale, una *cyber city* dotata di attrezzature sportive e congressuali, il nuovo centro governativo. Tutto è collegato al centro direzionale esistente (ma in continua trasformazione) con una linea di trasporto pubblico ad alta velocità. In un quadro istituzionale e normativo nettamente diverso da quello cinese, di indiscussa apertura al mercato, di forte sostegno al capitale privato (sono stati privatizzati sia il porto che l'aeroporto) e di fragile controllo urbanistico, i risultati appaiono straordinariamente simili. Lo sono nel tentativo di collocarsi sul mercato globale, nelle tipologie di infrastrutture, nell'orientamento verso i servizi finanziari e le telecomunicazioni. Lo sono, anche, nelle scelte architettoniche e spaziali, nell'esibizione del lusso e della tecnologia, nella ricerca di un'immagine forte.

C'è un'altra, imbarazzante lezione che viene da queste città: il progresso economico non è necessariamente legato all'avanzamento in senso democratico dell'organizzazione sociale. La filosofia del libero mercato non si accompagna sempre al rafforzamento di istituzioni civili altrettanto libere. Molti di questi paesi sono

governati da regimi autoritari, a volte (non sempre) corrotti, che poco hanno lasciato alla libera espressione della volontà popolare. E qui sorge il problema di definire la cosiddetta volontà popolare. Perché è diffuso nei paesi asiatici, a tutti i livelli, un forte rifiuto dell'individualismo occidentale, e quindi dei 'diritti', mentre assai più forti sono i 'legami', e quindi l'identificazione con la comunità e con i doveri che ciò comporta. Il mitico attaccamento dei lavoratori giapponesi all'azienda, peraltro duramente colpito dalla recente crisi, per quanto ammirato in Occidente, è esattamente l'opposto dell'immagine dell'uomo che si costruisce la propria fortuna saltando da un'occasione all'altra. Modernizzazione e democrazia non vanno necessariamente insieme nelle metropoli e nei paesi asiatici. In realtà, dovunque, nelle grandi regioni urbane dove tende a concentrarsi lo sviluppo e si affermano le nuove città mondiali, la povertà urbana è ben presente, più che mai vulnerabile e priva di potere. I poveri urbani sono anche causa e vittime di un crescente degrado ambientale: si insediano accanto a industrie fortemente inquinanti, lungo le rotaie dei treni, su pianure inondabili, lungo vie d'acqua inquinate, su pendii franosi. Le amministrazioni locali, in crisi perché le imprese transnazionali tendono a sfuggire alla tassazione approfittando della loro mobilità e le classi medie sono ovunque tentate dalla rivolta fiscale, riducono i programmi di intervento sociale. Pur tuttavia, una classe media urbana, legata allo sviluppo economico e alle nuove professioni, sta emergendo e l'attenuarsi di alcune rigidità nei regimi politici, l'affacciarsi di partiti e personalità diverse in alcuni paesi starebbe a provarlo. E non c'è dubbio che i processi politici e socio-culturali locali siano destinati a influire sul futuro di queste città, come già hanno agito sia la tradizione che la disponibilità al cambiamento. Un motivo spesso presente nella letteratura è quello della possibile cooperazione fra gli stili di vita, gli ordinamenti sociali asiatici e l'economia globale dei consumi. Che caratteri del più sfrenato consumismo siano più che evidenti in tutte queste città – dove abiti, oggetti, costumi sono ormai quelli delle società urbane occidentali – è innegabile. Quanto ciò incida sulle strutture profonde delle società asiatiche resta ancora da scoprire. Non solo, la maggior parte di questi governi, malgrado la retorica liberista in vigore nell'Occidente (e negli organismi internazionali), interviene direttamente nella costruzione del nuovo quadro economico, sia attraverso la realizzazione di grandi infrastrutture che con politiche fiscali ad hoc e investimenti in settori strategici quali, a esempio, la formazione. Rievocando così, piuttosto il modello della Germania guglielmina che quello dell'Inghilterra liberale, per fare un paragone con la costruzione dell'Europa industriale.

La città e la storia

Si è molto riflettuto sul significato di 'conservare'. La conservazione nasce quando si riconosce il valore dell'oggetto e quando si avverte il pericolo di una perdita. Nel XX secolo si è riconosciuto il valore del tessuto storico, di là dal monumento. Si è di conseguenza avvertito il pericolo di una sua scomparsa, a volte anche in seguito alle politiche di conservazione del monumento (isolamento), ma più spesso per le pressioni del mercato immobiliare. Inizialmente si è considerato il tessuto storico degno di conservazione perché scena o contesto del monumento; in un secondo tempo se ne è riconosciuto il valore autonomo. L'attenzione che una volta era riservata al monumento in quanto opera d'arte e testimonianza storica si è estesa al tessuto storico. Com'era un tempo impensabile rinunciare al monumento, oggi lo è nei confronti del tessuto storico, della città del passato (Ouro Preto, Gubbio) e, sempre di più, del paesaggio (Chianti, Camargue). Non c'è in realtà giustificazione plausibile alla rinuncia all'uno piuttosto che all'altro, nell'ambito del riconoscimento della necessità d'incorporare la storia nella lettura del presente. La storia di cui si tratta non è soltanto documento d'archivio, è piuttosto materiale necessario per immaginare il futuro. Non sembra ammissibile un progetto che non incorpori la storia come uno degli elementi essenziali per la sua concretizzazione. C'è una categoria di persone, di cui anch'io faccio parte, che quando si riferiscono a una città intendono in prima battuta il suo nucleo centrale, o comunque la parte antica. È un atteggiamento molto europeo, e certo lontano da una percezione intelligente delle realtà urbane contemporanee. Ho provato a interrogarmi sulla mia percezione di centro storico a partire dalla mia personale esperienza. Considero Ferrara la mia città. Lì ho frequentato le prime classi elementari e, poi, finita la guerra, la prima media. Ho un ricordo vivido delle due case in cui ho vissuto, di alcuni scorci, di alcuni luoghi. Tuttavia mi rendo conto che queste memorie sono solo una parte del mio ricordare, perché vi si sommano i racconti delle persone, i libri, le immagini che vanno a riempire quel nome. In casa i racconti di Bassani erano subito letti e commentati («lì ha sbagliato, lei non viveva in quella via, lui non l'aveva

proprio sposata») come fossero cronache cittadine; l'università di Ferrara aveva mandato ai Littoriali Antonioni per il cinema, Bassani per la letteratura e mio padre (pecora nera della famiglia) per il pugilato. In *Ossessione* di Visconti si vedono quei carretti dei gelati che m'incantavano, uno in forma di grande cigno bianco e l'altro di variopinto dragone. Questo, e non solo l'Addizione erculea e la scena de *I suppositi* dell'Ariosto disegnata da Raffaello, fanno per me la memoria della città. A quindici anni, con la mia famiglia, venni a Roma, dove sono rimasto, e anche questa ora riconosco come mia: qui sono cresciuto, ho studiato, ho lavorato. Non posso negare però che è sempre stata l'architettura a offrirmi un senso di appartenenza ai luoghi, anche se tutto è poi legato ai modi di visita e scoperta. Nei primi viaggi (a cavallo della laurea) alla scoperta dell'architettura moderna, in Francia, Olanda, Germania, Scandinavia non provavo alcuna sensazione di straniamento, anzi mi sentivo perfettamente a mio agio riconoscendo i segni di una cultura che era totalmente mia. Quando, più tardi, cominciai a frequentare i paesi dell'Europa centrale e orientale, fu l'incontro col Rinascimento italiano e il barocco romano d'importazione a confortarmi nell'idea di condivisione. Il conte Zamoyski, colto intellettuale del Cinquecento, andò a studiare a Parigi, Strasburgo e Padova e di qui importò uno sconosciuto giovane architetto cui dette il compito di realizzare una città ideale al centro delle sue terre. A Cracovia, agli inizi del Cinquecento, andò Bona Sforza, sposa dell'allora re Sigismondo I, portandosi, come si usava, un seguito di cortigiani italiani che trasformarono il palazzo reale in uno scrigno di architettura bramantesca. Difficile non sentirsi cittadini d'Europa. Mentre nei primi viaggi verso il Nord avevo cercato in primo luogo i segni della modernità e solo in seguito le tracce della storia, nel mio incontro con l'Est – Polonia, Boemia, Ungheria, Paesi Baltici – mi accadde il contrario, forse un segno dell'età: gli esempi della modernità (e del Movimento moderno) li scoprii in seguito, con meravigliato stupore.

Ci sono molte e nuove difficoltà. Facile sarebbe se si trattasse soltanto di salvaguardare l'eredità materiale del passato. Ciò in qualche modo si è raggiunto, almeno per quanto riguarda il centro storico (all'interno di una restrittiva definizione di storico), molto meno per quanto riguarda il paesaggio. In realtà il concetto di 'passato' si è rivelato alquanto fluido, confondendosi con quello di storico che, teoricamente, arriva fino ai giorni nostri: questo ha comportato la dilatazione del tempo definito storico anche ai fini della conservazione. Più difficile è invece immaginare un futuro coerente, che si traduca in una costruzione simbolica del presente, letto come insieme nel quale la storia abbia un ruolo non marginale. Una costruzione che si realizza attraverso strategie non transitorie, ciò che comporta la necessità di scegliere fra opzioni diverse. Se abbiamo rinunciato a isolare il monumento, oggi dobbiamo rinunciare a isolare il centro storico e comprenderlo all'interno della forma città (e paesaggio). Questo comporta l'immissione delle aree centrali nel progetto generale di governo del territorio, anziché considerarle elementi da trattare in modo separato. In molte grandi città (Glasgow, Palermo) il centro è anche area di degrado sociale oltre che fisico, sia pure con diverse caratteristiche. Questo ha suggerito politiche di 'rigenerazione', spesso con la prospettiva di sfruttare il centro storico all'interno di una strategia di 'marketing' comprendente le diverse potenzialità presenti nella città.

Alle politiche di rigenerazione si vanno contrapponendo un po' dovunque movimenti sociali sempre più frequenti in contrasto alla cosiddetta 'gentrification' che porta residenti più facoltosi là dove finora erano abitanti a reddito minore. La violenza di un mercato immobiliare che prima ha interessato i centri storici, anche attraverso una riconversione prettamente turistica, e poi le aree periferiche o semi-industriali, ha ristretto sempre di più il mercato delle abitazioni 'sostenibili'. Qui la mia memoria va alle politiche di 'urban renewal' nelle aree urbane centrali degli Stati Uniti negli anni Sessanta che gli oppositori rinominarono 'negro removal'. Oggi, come ci ha spiegato Sandra Annunziata ne iQuaderni di U3, sono nate un po' dovunque azioni che talvolta si trasformano in veri e propri movimenti politici, a testimonianza della continuità di un tema (irrisolto) che è alle origini dell'urbanistica.

La questione del centro storico¹

Questo saggio si propone di tracciare una storia degli interventi spaziali nei centri storici. Non la storia di una 'idea' dunque, ma l'esame di ciò che è realmente accaduto.

È importante assumere questo punto di vista perché troppo spesso succede – in questo come in altri dibattiti urbanistici – che si confondano le speranze e le ideologie con i comportamenti e gli avvenimenti concreti.

1. L'origine del problema

Esso nasce, nei suoi termini reali, con la città moderna.

Il succedersi di epoche storiche e il loro affermarsi attraverso processi di sostituzione o giustapposizione dei diversi tessuti edilizi è sempre stato il segno caratteristico delle città d'antica origine.

Roma medievale e barocca è costruita sulle fondamenta dell'età imperiale; ad Amsterdam, Edimburgo, Copenaghen – in tutte le città storiche d'Europa – la stratificazione e la compenetrazione di epoche diverse sono la materia stessa dell'urbano, in cui si riconosce il filo di una continuità che è uno dei valori sociali ed economici fondamentali della città.

Ampliandosi, adattandosi, trasformandosi anche in misura notevolissima – basta pensare alle dimensioni di Roma nel medioevo rispetto a quelle dell'età imperiale – la città testimonia il permanere e il rafforzarsi di valori d'uso che non negano, ma piuttosto rinnovano, quelli dell'epoca precedente. L'oscillazione del baricentro entro un'area limitata conferma la validità di una scelta localizzativa

1 G. PICCINATO, *La questione del centro storico*, in *I centri storici*, a cura di F. Ciardini e P. Falini, G. Mazzotta, Milano, 1978, pp. 15-36.

che le successive vicende storiche non hanno mai posto seriamente in discussione. La compresenza di tessuti edilizi diversi nell'ambito urbano o di episodi edilizi diversi entro la medesima tessitura è possibile grazie alla immutabilità di alcune funzioni urbane e degli schemi di organizzazione spaziale che ne conseguono. La città come luogo d'informazione e scambio – di messaggi e di beni – la città come espressione/rappresentazione collettiva, la città come forma simbolica sono tutte chiavi interpretative che trovano nella città storica una coerenza e ricchezza di espressione che non ha eguali nella città moderna.

La città preindustriale è infatti, in sommo grado, strumento di vita collettiva, luogo dei riti e delle funzioni pubbliche. La funzione dell'abitare è solo una piccola parte dei compiti ai quali assolve l'aggregato urbano: altrettanto importanti sono quelli di produzione, difesa, scambio, partecipazione che si svolgono tutti attraverso contatti diretti fra persone e gruppi.

Certo non mancano elementi di rottura o isolamento: le residenze dei principi settecenteschi, Mannheim, Caserta o talune acropoli precolombiane (Uxmal, Chichen Itza) sembrano indicare una volontà di figurazione totalizzante, che non lasci spazio alla contaminazione dall'esterno.

Tuttavia sembra corretto affermare che dato comune alle diverse realtà urbane di antica origine è un tipo di organizzazione dello spazio che alimenta e raffigura i diversi modi di partecipazione dei singoli alla vita della collettività.

Ciò spiega, per esempio, la straordinaria abbondanza di spazi pubblici o di uso pubblico – piazze, corti, portici, strade, terrazze, scalinate – che caratterizza la città preindustriale, fino a confondersi e comunque a intrecciarsi in modo spesso inestricabile con i domini privati. È evidente che tale complesso sistema d'interrelazioni fra l'individuale e il sociale non può espandersi indefinitamente: è l'esito culturale di una situazione storica definita nei suoi rapporti materiali di produzione, e quindi nelle sue istituzioni, nella sua collocazione geografica e in quella temporale. Quando tale situazione muta, coll'affermarsi dei rapporti capitalistici di produzione e della conseguente divisione sociale del lavoro, vengono meno anche le ragioni che avevano sostenuto fino allora l'organizzazione della vita urbana precapitalistica. Il primo fondamentale urto viene dall'esplosione di ritmi di crescita senza precedenti.

Crescita demografica: la popolazione inglese triplica, passando dai 6,6 milioni del 1760 ai 18 del 1850; quella europea, 140 milioni nel 1750, aumenta di 40 milioni nel primo cinquantennio del 1800 e di 90 nel secondo, fino ad arrivare, nel 1900, a 400 milioni.

Crescita dell'urbanizzazione: le grandi città europee decuplicano la popolazione fra il 1750 e il 1850, mentre l'intera Europa – in cui, agli inizi della rivoluzione industriale, la popolazione era a stragrande maggioranza rurale – si va urbanizzando².

2 Cfr. E. JONES, *Towns & Cities*, Oxford University Press, Londra 1966, pp. 30-36.

La discontinuità della città moderna con quella del passato, dovuta alla diversità del ruolo economico, proviene, in primo luogo, dai modi e dalle dimensioni della crescita.

La necessità di una città diversa proviene dal ruolo e dalle modalità d'uso della forza lavoro nel modo capitalistico di produzione: la concentrazione della forza lavoro corrisponde alla concentrazione del capitale, massimizza l'estrazione del plusvalore, consente la compressione del salario grazie alle dimensioni dell'offerta, bilancia la mobilità dei lavoratori legata al carattere saltuario della produzione.

La manifattura esiste in funzione della forza lavoro: un'organizzazione sociale basata sulla manifattura deve in primo luogo assicurarne le condizioni di riproduzione. Si è così costituito un nuovo fondamentale elemento di localizzazione e crescita della città.

Ma con la città moderna, più grande, densa e dinamica di quella del passato, nasce la questione delle abitazioni. Alla base c'è l'enorme aumento della domanda di alloggio, dovuta al ritmo rapidissimo della crescita.

La risposta sociale riflette, naturalmente, i termini dello scambio capitalistico: la casa e la città sono merce, e cioè strumenti per la circolazione e la riproduzione del capitale, e non beni di uso o servizi atti, nei tipi e nella quantità, a rispondere ai bisogni della collettività. Il mercato non è mai organicamente in grado di rispondere alla domanda sociale di alloggi; è invece, da sempre, più o meno in grado di rispondere alla domanda 'effettiva' o 'solubile', e la sua eterogeneità si basa proprio sulla ineguale distribuzione del reddito.

La questione delle abitazioni è irrisolta a Manchester nel 1844 come a Taranto nel 1977.

Si tocca qui la contraddizione fondamentale tra la tipologia dello sviluppo e le condizioni di riproduzione della forza lavoro³: da una parte la necessità di contenere il costo della forza lavoro (del cui processo di riproduzione la residenza è un elemento fondamentale), dall'altra quella di garantire la redditività del capitale immobiliare. Ma questa è raggiungibile solo elevando il prezzo dell'alloggio a livelli insostenibili, per una larga parte della classe lavoratrice, poiché al prezzo derivante dalla produzione è necessario sommare quello dell'area su cui insiste il manufatto.

La crescita della città, provocando una sostanziale differenza di appetibilità fra i diversi punti dell'area urbana, in conseguenza dell'ineguale accessibilità ai servizi centrali, determina la formazione di valori diversi dei suoli.

All'origine della rendita fondiaria urbana, almeno nelle quantità e nei modi che conosciamo, è proprio la trasformazione dell'uso della città storica. È un punto che è necessario aver ben chiaro, perché non ci si perda, come spesso è accaduto, a mistificare il 'problema' del centro storico per un portato delle più recenti vicende urbanistiche.

3 Cfr. S. MAGRI, *Politique du logement et besoin en main d'oeuvre*, CSU, Parigi 1972, p. 89.

È accaduto con la prima città industriale qualcosa di non molto dissimile da quello che si era verificato nella campagna, fin dalla vicenda delle *enclosures* britanniche⁴: la piccola proprietà e quella collettiva erano state spazzate via dai grandi proprietari che, sotto la bandiera del progresso e del rinnovamento, avevano distrutto lì il tessuto sociale contadino e qui quello urbano.

Il primo pretesto è quello igienico-sanitario (lotta alle epidemie attraverso una maggior salubrità ambientale), quindi quello dell'ordine pubblico: la difficoltà di controllare i vicoli nei quali si annidano il crimine o la protesta; poi vengono le ambizioni di tipo simbolico, che ben si sposano con le proclamate necessità del traffico: il nuovo ordine spaziale deve poter esprimere nello stesso tempo la dignità delle istituzioni e la scala delle funzioni moderne.

Tuttavia, quali che siano le motivazioni ufficiali, l'esito è sempre lo stesso: una gigantesca operazione di esproprio e sostituzione delle proprietà, degli edifici, degli utenti.

In realtà le operazioni di ristrutturazione sono uno degli elementi portanti del processo di costituzione della rendita fondiaria urbana. La pressione della domanda di edilizia residenziale e amministrativa sui centri urbani, conseguenza dei processi di urbanizzazione e crescita delle città messi in moto dalla trasformazione industriale, si traduce in due modi principali di allargamento dello stock edilizio: l'acquisizione alla città di fasce sempre più ampie di terreni *extra moenia* originariamente a destinazione agricola o silvo-pastorale, e la demolizione-ricostruzione di aree centrali.

Entrambi questi modi si affermano ben prima che sia posta in essere una normativa urbanistica; questa viene anzi proposta come rimedio ai guasti prodotti da una crescita edilizia incontrollata.

È stato sufficientemente chiarito, dal dibattito e da studi recenti, come la stessa normativa sia costituita in funzione della rendita, per promuoverla, per proteggerla e per innalzarne il livello, garantendo il mercato edilizio e fondiario da eventi sociali o naturali (le epidemie, il fuoco, la congestione) che potrebbero turbarlo. Ed è poi l'intero *corpus* disciplinare dell'urbanistica moderna, che prende forma proprio negli ultimi decenni del XIX secolo, a sancire, con l'uso generalizzato dello *zoning*, un modo di intendere il fenomeno urbano che estende alla città i principi di parcellizzazione dei compiti e delle competenze proprie della manifattura⁵.

Così la zonizzazione, proposta di norma come una neutrale articolazione delle funzioni nello spazio, si rivela subito uno strumento politico di segregazione sociale.

4 Cfr. M. DOBB, *Formazione del proletariato*, in *ID, Problemi di storia del capitalismo*, Editori Riuniti, Roma 1971.

5 Cfr. G. PICCINATO, *La costruzione dell'urbanistica. Germania 1871-1914*, Officina, Roma 1974, pp. 91-117.

Sul suolo urbano viene calata una griglia, nelle cui maglie si localizzano gruppi e attività differenziati: i quartieri borghesi, i quartieri operai, i parchi, le zone commerciali, amministrative e industriali. Ma la città in quanto aggregato edilizio, è soprattutto residenza, con i relativi servizi: d'ora in poi si spezza la relativa compattezza della città storica, e categorie di abitanti a reddito diverso abitano aree diverse. Ciò è sanzionato ufficialmente dalla dottrina urbanistica, che suggerisce viali alberati e gran copia di arredo urbano per le zone signorili, mentre indica standard urbani sempre più bassi man mano che si provvede a strati sociali inferiori; si articola così 'l'offerta' di città, in modo da consentire l'accesso al mercato al maggior numero possibile di utenti reali⁶.

Il ruolo giocato dai centri storici in tale processo di mercificazione è particolarmente significativo. L'esistenza di un patrimonio infrastrutturale stratificatosi nei secoli, sotto forma di strade e piazze caratteristicamente organizzate intorno al centro, dove sono i luoghi della amministrazione e del commercio, appare subito come un elemento fondamentale nella determinazione dei livelli di rendita.

Qui è necessario mettere in moto un meccanismo di espulsione degli abitanti e di sostituzione delle proprietà, in modo da immettere tali aree, originariamente troppo frazionate e nelle quali non è sempre facile distinguere ciò che è pubblico da ciò che è privato, nel grande mercato urbano. Il 'risanamento' è lo strumento che permette tali operazioni. Per risanare un centro storico, farlo cioè rientrare nel meccanismo di mercato, è necessario definire con chiarezza il ruolo che deve svolgere nel quadro della nuova organizzazione urbana.

2. *L'uso del centro storico nelle città capitali*

Due sono i metodi principali seguiti in operazioni di questo genere e, non a caso, gli esempi originari e più completi si hanno in due città capitali – Parigi e Vienna – assolutamente dominanti nella struttura urbana dei rispettivi paesi. Quasi contemporaneamente si dà l'avvio nelle due città a una vasta opera di trasformazione intesa a promuovere una nuova struttura nella quale l'ordine costituito possa celebrare i suoi trionfi e affermare la sua forza, dopo gli imbarazzanti tumulti quarantotteschi.

La città storica, medievale e barocca, infatti, non è soltanto un'area difficilmente inseribile nel mercato edilizio e fondiario, ma anche un luogo che, per la sua esclusione dal più generale processo di crescita e per l'antica solidarietà che ne lega gli abitanti, è spesso sede di violenta contestazione al regime: il risanamento è anche sociale e fin dalle origini mette in moto quei meccanismi di espulsione che d'ora in poi lo caratterizzeranno. Il problema della Parigi moderna è già affrontato sotto Napoleone I, conseguenza diretta della pubblicizzazione delle

6 «Una famiglia benestante non ama vivere tra il rumore e il fumo delle fabbriche», secondo R. Baumeister, uno dei maggiori urbanisti del XIX secolo, *Ivi*, p. 223.

vaste proprietà ecclesiastiche e nobiliari cittadine operate dalla Rivoluzione. L'occasione per una ristrutturazione dell'intero organismo urbano non sembra però essere colta, perché il ritmo intenso delle costruzioni prosegue inalterato e si espandono, fra queste, quelle da reddito⁷.

Tuttavia è soltanto dopo lo scossone del 1848 e la proclamazione del secondo Impero che si dà l'avvio alla ricostruzione della capitale. Il successo economico dell'Impero, espressione dell'alta borghesia finanziaria e imprenditoriale, è legato al nuovo ruolo assunto dallo Stato come promotore di enormi investimenti in infrastrutture urbane, grazie a un'audace – per quei tempi – esposizione del Tesoro, spalleggiato dai Rotschild e dal Credito mobiliare⁸.

Tra il 1852 e il 1870, sotto la guida infaticabile del prefetto Haussmann, si compiono a Parigi alcune operazioni che saranno poi imitate in molte città europee: si costruisce un sistema articolato di attrezzature pubbliche, dai mercati generali alle caserme, dai ministeri agli ospedali e ai grandi parchi urbani, s'impiantano le reti tecniche (acqua, luce, fogne) necessarie a una metropoli, si aprono nuove strade. Qui è l'innovazione. La rete delle grandi direttrici è costruita per collegare le stazioni ferroviarie ai luoghi centrali più importanti e per collegare questi al centro dei diversi quartieri: ma tutto ciò è tagliato attraverso il tessuto urbano esistente, prolungando e ampliando assi esistenti o, molto spesso, tracciandone di affatto nuovi, così da sovrapporre agli antichi quartieri una maglia infrastrutturale a più grande scala. Non si tratta insomma di una semplice addizione di nuove parti alla città costruita, bensì di una vera e propria conquista della città antica operata dalle nuove forze sociali.

Naturalmente molte ragioni concorrono a determinare questa scelta di carattere igienico-sanitario, di strategia militare e di ordine pubblico, di traffico e circolazione, di rappresentatività. Ma le operazioni richiedono espropri, demolizioni, e ricostruzioni accompagnanti sistematicamente i nuovi tracciati: è la grande occasione d'intervento speculativo per un capitale che ha colto perfettamente i caratteri del processo di formazione della rendita.

Non a caso le banche appoggiano l'azione di Haussmann, e in quegli anni frenetici enormi fortune si accumulano in un turbinio di atti notarili⁹.

L'antico tessuto è definitivamente intaccato; la nuova borghesia burocratica e commerciale entra a disgregare ed espellere gli strati popolari che l'abitavano. Le operazioni di compravendita, che accompagnano il processo di trasformazione, risultano nell'affermazione delle maggiori immobiliari che acquistano per tempo

7 Cfr. A. VILLA, *Parigi*, in *Le città capitali del XIX secolo: Parigi e Vienna*, a cura di C. Aymonino, G. Fabbri, A. Villa, Officina, Roma 1975, pp. 82-104.

8 Cfr. H. SAALMAN, *Haussmann: Paris transformed*, Braziller, New York 1971, pp. 21-24.

9 Cfr. E. ZOLA, *La Curée*, trad. it. *La cuccagna*, Sansoni, Firenze 1966, cap. III, 1871-1872.

le aree fiancheggianti i nuovi *boulevard*; alla fine, malgrado il coro ininterrotto di critiche d'ogni tipo che hanno sempre seguito i lavori di Haussmann, si poteva constatare che l'intero processo di ricostruzione della capitale – con la sola eccezione degli edifici pubblici – era dovuto all'iniziativa privata, a conferma inequivocabile del significato economico e politico dell'operazione.

Diverso è il caso di Vienna. La città, grandemente accresciuta nel XVIII secolo, grazie al consolidarsi dello stato asburgico e all'incremento delle attività amministrative connesse, aveva da tempo oltrepassato la barriera delle mura rinascimentali per svilupparsi nei sobborghi. Questi, a loro volta cinti da mura, erano diventati, in pochi decenni, la nuova città borghese; ma all'interno, tra la città moderna e quella antica, rimanevano le massicce fortificazioni cinquecentesche. Nel 1857, un proclama dell'imperatore stabiliva le caratteristiche che avrebbe dovuto assumere la ristrutturazione: demolizione delle mura¹⁰, costruzione di un'arteria anulare e dei collegamenti viari fra la nuova e la vecchia città, creazione di edifici e giardini pubblici. Era quindi indetto un concorso per la progettazione delle opere indicate e, nel 1859, Francesco Giuseppe dava l'approvazione al piano definitivo preparato dal Ministero dell'Interno.

Anche qui «ogni parte dell'area non destinata [...] a scopi particolari, sarà venduta come area fabbricabile e il ricavato destinato a un fondo edilizio, con cui coprire i costi di questa trasformazione della pubblica proprietà, la direzione degli edifici pubblici e la realizzazione dei necessari impianti militari»¹¹.

L'intervento ha come obiettivo, oltre al reperimento di nuove aree residenziali, la formazione di una struttura direzionale e rappresentativa in grado di dare coesione e articolazione alle diverse parti di una città sostanzialmente policentrica. Il centro antico presenta una particolarissima tipologia, condizionata dagli edifici della Corte e delle proprietà ecclesiastiche che, insediandosi nei due secoli precedenti, avevano già largamente espulso le attività artigianali e commerciali, insieme alle residenze popolari. Ciò ne consente l'isolamento e, con poche e limitate eccezioni, la salvaguardia; la nuova monumentalità non nega l'antica, però è chiaro che il capitale immobiliare, già stimolato dalla rimozione dei diritti feudali di edificazione, trova nell'alienazione delle aree pubbliche del Ring una occasione di profitto più immediata e sicura di quella legata a una faticosa ricomposizione della città vecchia¹².

Il modello viennese introduce comunque un importante elemento d'innovazione; il centro storico è isolato come unità in rapporto dialettico con le altre parti

10 Cfr. G.R. COLLINS e C.C. COLLINS, *Camillo Sitte and the Birth of Modern City Planning*, Phaidon Press, Londra 1965, pp. 34-37.

11 Decreto dell'Imperatore Francesco Giuseppe del 20 dicembre 1857, *Ivi*, p. 127.

12 E. LICHTENBERGER, *Wirtschaftsfunktion und Sozialstruktur der Wiener Ringstrasse*, Vienna, 1970, p. 95, cit. in G. FABBRI, Vienna, in *Le città capitali del XIX secolo: Parigi e Vienna*, cit, p. 262.

della città, e non ci si propone così di ricostruirlo, bensì di inserirlo più efficacemente nella nuova dimensione urbana. L'intervento pubblico, nel numero e nella qualità delle attrezzature, è lo strumento che rende possibile questa ipotesi, che viene di fatto realizzata nell'arco di due decenni, creando, col Ring, una fascia di raccordo e distribuzione dei flussi di attività e di traffico. È vero che lo spostamento di alcune funzioni rappresentative e la pressione delle nuove attrezzature del Ring danno l'avvio a una profonda trasformazione nelle destinazioni d'uso degli edifici della città vecchia e a un enorme incremento dei valori delle aree, cosicché nuovi edifici vengono a sostituirsi agli antichi, a recuperare in modo sparso i valori di rendita congelati nei vecchi immobili degradati.

L'operazione tuttavia non si compie per intero, proprio perché viene a mancare il sostegno della pubblica amministrazione, attestata su una posizione di difesa degli ambienti di valore monumentale: il centro storico di Vienna, assai più di quello di Parigi, è salvo.

3. La ricostruzione postbellica

La ricostruzione seguita alla Seconda guerra mondiale propone, in una dimensione mai prima sperimentata, il tema dell'intervento nei centri storici. La differenza fra i paesi occidentali e quelli a regime popolare è, in tema di ricostruzione dei centri storici, nettissima. Non sono tanto le teorie, le metodologie o i criteri interpretativi a segnare questa differenza quanto, più semplicemente, le realizzazioni concrete. Se l'apparato culturale che presiede agli interventi è ormai comune agli urbanisti di tutti i paesi (e le interpretazioni più sottili e approfondite espone nei congressi internazionali vengono piuttosto da parte occidentale) la risposta sociale è invece di segno inequivocabilmente opposto. In Polonia, in Cecoslovacchia, in Jugoslavia s'instaura una norma di ricostruzione e salvaguardia generalizzata; in Belgio, in Francia, in Italia la regola sembra invece l'opposto: si approfitta delle distruzioni belliche per ampliare lo stock di aree da immettere liberamente sul mercato e, soprattutto, per avviare con decisione un definitivo processo di sostituzione delle funzioni e, di conseguenza, dei contenitori edilizi. Certo, non mancano eccezioni dall'una e dall'altra parte, a testimoniare la fondamentale unità della cultura europea, nel bene e nel male, ma il dato caratterizzante è la diversità di fondo. Questa deriva naturalmente dal diverso modo con cui le due società affrontano il problema del suolo urbano: patrimonio collettivo per i regimi socialisti, aggregazione di spazi privati per quelli occidentali, al di là di tutti i distinguo che vengono comunque posti e che fanno in modo che siano avvertibili le differenze tra Jugoslavia e Polonia quasi quanto quelle fra Inghilterra e Italia. In Jugoslavia, soprattutto in Croazia e Slovenia, le zone economicamente più avanzate, i nuclei storici, parzialmente o totalmente pedonalizzati, sono soggetti a una disciplina rigorosissima sia per quanto attiene ai restauri sia per l'arredo urba-

no: il quartiere barocco di Zagabria o quello medievale di Dubrovnik sono fra gli esempi urbani più civilmente vissuti d'Europa. Ciò è accaduto malgrado queste città fossero soggette a una notevolissima pressione migratoria derivante dallo svuotamento delle aree interne seguito alla polarizzazione dello sviluppo nel dopoguerra. Il controllo pubblico dell'uso del suolo e dei trasporti, unito a una politica attiva d'infrastrutturazione delle nuove aree di espansione ha, di fatto, conseguito quei risultati che gli urbanisti occidentali si sforzano invano di ottenere attraverso sempre più raffinati progetti di piano. Si aggiunga che, in Dalmazia, orgoglio civico e sviluppo turistico si sono alleati anche nel prezioso settore della salvaguardia, col risultato di accrescere la funzione portante del turismo estero nella struttura economica del paese¹³.

In Cecoslovacchia, dopo il 1945, diviene di uso corrente il termine di 'riserva urbana' parallelo a quello di 'riserva naturale' per designare i centri urbani di particolare valore storico e artistico. In questi l'attività edilizia è rigorosamente controllata e indirizzata verso un recupero dei valori architettonici e ambientali, intesi nel modo più ampio, dal dettaglio decorativo alle tipologie e ai profili degli antichi nuclei. Ciò si appoggia a una complessa e articolata struttura tecnica e scientifica che va dalla legge per la protezione dei monumenti e i relativi finanziamenti agli istituti per la salvaguardia dei monumenti, presenti in ogni regione, fino all'istituto nazionale per la ricostruzione dei monumenti e delle città storiche, nel quale è impegnato un numero notevolissimo di architetti, urbanisti e storici dell'arte, con compiti di ricerca, analisi e progettazione e formazione di imprese edili specializzate.

La Cecoslovacchia è caratterizzata da un ricchissimo patrimonio urbano, soprattutto di origine medievale (nel XIII secolo si contavano oltre 500 città solo in Boemia e Moravia), che significa, oggi, un vasto patrimonio storico e architettonico al di fuori dei centri maggiori e una diffusa presenza di edilizia rurale, parchi, castelli, monumenti, di alto valore. Un paesaggio fortemente segnato dalla storia dell'uomo, i cui segni architettonici si sono andati via via aggiungendo – e, quel che è notevolissimo, solo raramente sostituendo – a quelli delle epoche precedenti. La salvaguardia del patrimonio storico richiede dunque una politica del territorio che eviti la polarizzazione delle attività economiche con il conseguente degrado delle aree d'esodo; solo così è possibile avviare una riconversione sistematica degli usi e delle destinazioni dei complessi monumentali e, in generale, dei tessuti storici in una accettabile prospettiva sociale ed economica. Non è un caso dunque che, fin dagli anni Cinquanta, la pianificazione urbana e territoriale sia stato lo strumento di base

13 *The Government of Yugoslavia and the United Nations Development Program, North Adriatic Project, Final Report*, Rijeka 1972, pp. 168-179. Per la Dalmazia cfr. anche T. MARASOVIC, *Aktivna zaštita i revitalizacija graditeljskog nasljeda*, in «Urbs», n. 7, 1977, pp. 47-56.

di tutti gli interventi riguardanti l'ambiente, e che la Cecoslovacchia sia oggi il paese europeo più ricco di testimonianze di storia urbana¹⁴.

Tuttavia l'esempio più vistoso in tema di ricostruzione e salvaguardia è quello polacco. All'opera di distruzione sistematica posta in atto dall'esercito nazista, nel tentativo di cancellare le tracce anche fisiche dell'autonomia nazionale, fa riscontro, nel dopoguerra, una straordinaria politica di ricostruzione del patrimonio storico edilizio urbano. Nel 1945 le dimensioni della rovina sono tali che città come Varsavia e Danzica sono pressoché cancellate: con oltre l'80 per cento delle case distrutte si pone seriamente il problema della convenienza e dei modi della ricostruzione.

La decisione di ricostruire è immediata, e alle ragioni di chi prospetta la possibilità di un riesame radicale della struttura territoriale del paese si oppone l'urgenza di individuare un motivo unificante per il tremendo sforzo da compiere. Varsavia, Danzica e altri centri minori sono ricostruiti 'come erano e dove erano' o, più esattamente, lasciando inalterato il tracciato delle vie principali e ricostruendo con filologica cura le facciate, ma intervenendo all'interno degli isolati con operazioni anche radicali di diradamento e ricomposizione. Si tratta (perché l'operazione prosegue anche oggi) di una gigantesca operazione di ripristino; l'intero centro è stato costruito, nelle sue parti più vecchie, venticinque anni fa, mentre gli intonaci cominciano ad acquistare una gradevole patina antica. Certo, la tipologia degli alloggi non è più quella disegnata dalle facciate e le vernici che proteggono le insegne di metallo lavorato sono un po' troppo brillanti, ma la ricostruzione ha compiuto il miracolo di ridare concretezza a un'immagine urbana che sembrava ormai affidata alla memoria e il centro storico, oggi pedonalizzato, è di nuovo un luogo straordinario e insostituibile. È certo un'operazione difficile da approvare con il rigoroso metro della cultura contemporanea, ma sicuramente degnissima agli occhi di quei cittadini e dunque anche ai nostri.

E in Polonia si riassume così la vicenda: «Ricostruzione secondo l'originale con l'aggiunta di tutti i complementi tecnici necessari; metodo giustificato là dove si tratta di edifici di grande valore estetico o sentimentale oppure di edifici che fanno parte di un complesso storico di questo tipo»¹⁵.

14 Cfr. J. HRUZA, *The Destiny of Czechoslovak Historical Towns during the 19th and 20th Centuries*, ciclostilato, Detroit 1969, e ancora J. HRUZA e O. NOVY, *Conservazione e rigenerazione dei centri storici in Cecoslovacchia*, in «Urbanistica», n. 31, luglio 1960, p. 18.

15 Cfr. W. OSTROWSKI, *La valorizzazione dei monumenti e dei centri storici urbani. Relazione generale al Convegno della Federazione internazionale per l'abitazione, l'urbanistica e la pianificazione territoriale*, Santiago di Compostela, Settembre 1961, in «Urbanistica», n. 35, marzo 1962, p. 39.

4. I centri storici in Italia: trasformazione o esodo

Anche l'Italia è, con circa un secolo di ritardo¹⁶, investita dal processo di trasformazione industriale, che s'appoggia in principio all'affermarsi del capitalismo nelle campagne e ai suoi primi sviluppi nella manifattura di trasformazione. Crescita demografica e aumento dell'urbanizzazione s'incentrano dapprima nelle aree economicamente più vivaci: di triangolo industriale si comincia a parlare proprio negli anni intorno all'unità¹⁷. Sono leggibili tuttavia, nella complessa trasformazione territoriale del paese, almeno due tempi: un primo periodo dall'unità alla Seconda guerra mondiale, il secondo fino ai giorni nostri. Questi corrispondono a due fasi diverse nella costruzione del capitalismo italiano. La prima, che demanda allo Stato unitario la formazione e il sostegno – in termini di infrastrutture e istituzioni – di una base produttiva e di un mercato interno, la seconda, che ricostruisce e attrezza l'apparato produttivo in funzione della domanda estera di beni di consumo a tecnologia medio-alta.

L'assetto urbano e territoriale registra di conseguenza una notevole varietà di risposte. Il processo di urbanizzazione si sviluppa dapprima – in età giolittiana, nei primi venti anni del secolo – nelle aree settentrionali, grazie soprattutto al nuovo vigore dello sviluppo industriale poi, durante il fascismo, nelle aree centromeridionali, in rapporto alla crescita burocratico-terziaria e alla relativa stagnazione economica¹⁸. Ma è soprattutto dopo la Seconda guerra mondiale che i crescenti squilibri economici e sociali tra Nord e Sud, tra città e campagna, tra pianura e aree collinari e montane danno luogo a trasformazioni profonde nell'organizzazione dello spazio e nelle dimensioni urbane.

Cresce la popolazione urbana, crescono le città e le grandi città crescono più delle altre. L'incremento medio annuo della popolazione urbana nel Nord diviene, dopo il 1951, il doppio di quello del Sud; la crescita è dovuta per il 78 per cento alla immigrazione dalla campagna, mentre la popolazione italiana che abita in comuni rurali è ormai inferiore al 35 per cento.

È stato dunque in questo secondo dopoguerra che l'organizzazione urbana ha conosciuto, nel nostro paese, le pressioni che avevano già sconvolto le città storiche dell'Europa occidentale.

La vicenda recente dei centri storici italiani – che sono poi «il luogo dove risie-

16 «Con la formazione dello stato moderno si ha la prima delineazione di una gerarchia urbana», L. GAMBI, *Il reticolo urbano in Italia nei primi vent'anni dopo l'unificazione*, in «Quaderni Storici», n. 27, settembre-dicembre 1974, p. 735.

17 ID., *I valori storici dei quadri ambientali*, in *La Storia d'Italia*, vol. I, Einaudi, Torino 1972, p. 35.

18 Cfr. A. MIONI, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Marsilio, Padova 1976, passim.

deva l'intera popolazione italiana non più di cento anni fa»¹⁹ – non si svolge in maniera affatto parallela all'andamento dell'urbanizzazione. A una prima aggressione, verificatasi nelle città investite dal processo di crescita – nei luoghi cioè di prima industrializzazione – che vede l'abbattimento delle mura e la demolizione degli antichi tessuti per dare l'avvio al meccanismo di costruzione della città borghese (e il caso soprattutto del Nord e delle città capitali) fa seguito il ventennio fascista, in cui la crescita offre lo spunto per mal mascherate operazioni di risanamento speculativo, fino a che, nel secondo dopoguerra, la vastità dei fenomeni di ridistribuzione demografica legati al rilancio della struttura economica e industriale, portano l'intero paese a essere coinvolto in un generale processo di trasformazione della struttura insediativa.

È difficile quantificare il peso degli interventi di sostituzione operati a partire dagli ultimi decenni del XIX secolo: certo è che là dove si affermava un barlume di rinascita economica la speculazione fondiaria trovava immediatamente modo di manifestarsi, per lo più applicando modeste quanto miopi copie dei modelli di intervento haussmanniani. Né del resto la demolizione delle mura civiche, operata proprio in quegli anni in un gran numero di città, suggerisce alcunché di paragonabile al modello del Ring viennese: con la sola, parziale, eccezione della Firenze del Poggi, non vi è traccia di una politica di utilizzazione pubblica delle aree demaniali, mentre gran vigore trae l'edilizia privata dall'immissione sul mercato delle aree di proprietà signorile ed ecclesiastica, che (fra tutti vistoso è il caso romano) si avvia a privare la città d'ogni speranza di raggiungere una conformazione coerente con le indicazioni dell'urbanistica europea contemporanea²⁰.

Le città che soffrono meno di questo primo assalto sono quelle che restano sostanzialmente ai margini dello sviluppo economico; fra queste alcune medio-piccole dell'Italia settentrionale e centrale che faranno fronte a una domanda limitata con modeste addizioni suburbane, arrivando alla Seconda guerra mondiale con i nuclei storici sostanzialmente integri.

Vero è che fra le due guerre s'infittisce la polemica fra i fautori dell'antico e quelli del nuovo: nella scia del dibattito ottocentesco si discute sulla liceità e sui modi dell'accostamento di architetture moderne a quelle del passato. La polemica anzi registra, con Gustavo Giovannoni, un salto di qualità: non si tratta di 'inserire' o 'ambientare' i nuovi edifici salvaguardando i monumenti antichi, quanto di conservare le antiche città dall'aggressione congiunta del traffico e della speculazione. Nasce l'idea della separazione: adattare il vecchio tessuto alle nuove esigenze è impossibile e meglio vale costruire altrove la città moderna, riducendo il vecchio nucleo «a un modesto quartiere, misto di case di

19 Cfr. E. BONFANTI, *Architettura per i Centri Storici*, in «Edilizia Popolare», n. 110, gennaio-febbraio 1973, p. 37.

20 Cfr. I. INSOLERA, *Roma moderna*, Einaudi, Torino 1962, pp. 29-39.

affari e di semplici, non troppo ricche, abitazioni»²¹. Qui si interverrà piuttosto col metodo del 'diradamento', così descritto da Marcello Piacentini che se ne proclamava sostenitore, pochi anni prima di dar mano ai più impressionanti sventramenti del ventennio: «Demolizione qua e là di una casa o di un gruppo di case e creazione in loro vece di una piazzetta o di un giardino in essa, piccolo polmone nel vecchio quartiere [...] Solo vi si farà strada qualche raggio di sole, si aprirà qualche nuova visuale e respireranno le vecchie case troppo strette tra loro»²².

Di tanti onesti propositi rimarrà ben poca traccia negli interventi su Padova, Pavia, Trieste, Bologna, per non dire di Napoli, Firenze e Roma: i sostenitori del 'piccone risanatore' hanno nei fatti una clamorosa rivincita. Si tratta, naturalmente, delle classiche operazioni di sostituzione edilizia e sociale. I quartieri popolari del centro sono abbattuti e gli abitanti trasferiti nell'estrema periferia (distruggendone in un sol colpo anche il tessuto economico, fatto di artigianato e piccolo commercio, strettamente legati alla localizzazione centrale), mentre nei nuovi edifici, costruiti lungo le arterie di penetrazione, si insediano gli uffici, pubblici e privati, e le residenze dell'alta borghesia.

Ma l'idea, cara alla borghesia illuminata, che con la caduta del fascismo sarebbero finiti anche gli sventramenti dei centri storici e che si sarebbe ovunque affermato un più rispettoso atteggiamento nei confronti dei tessuti urbani preesistenti, non ha certo modo di realizzarsi nel dopoguerra.

Le ragioni sono tutte interne al modello di sviluppo adottato dal capitalismo italiano. La scelta in favore di un'economia industriale tesa verso i mercati esteri, produttrice quindi di manufatti in grado di competere con successo in termini di qualità/prezzo, ha comportato una dilatazione degli investimenti nel settore più direttamente interessato a scapito di quelli per le infrastrutture e i servizi sociali. Alla polarizzazione geografica, che in seguito a queste scelte di politica economica vede la redistribuzione della popolazione a scala nazionale e la sua concentrazione nelle aree industriali, fa riscontro uno sfruttamento estremo degli elementi di 'centralità' urbana. Rifiutandosi di rispondere a una sempre più pressante domanda di servizi tecnici e sociali le città, costrette a quest'atteggiamento anche da un meccanismo fiscale che non permette il recupero neppure di una minima parte dei costi addossati alla collettività dal processo di crescita, non sono mai in grado di opporsi a un orientamento centripeto di tutta la nuova edilizia. Il centro resta, infatti, l'unico luogo sufficientemente attrezzato, in termini di servizi e di accessibilità, all'interno di un aggregato che di 'urbano' non ha

21 G. GIOVANNONI, *Vecchie città ed edilizia nuova*, in «Nuova Antologia», giugno 1913, cit. in U. DE MARTINO, *Cento anni di dibattiti sul problema dei centri storici*, in «Rassegna dell'Istituto di Architettura e Urbanistica», aprile 1966, pp. pp. 77-78.

22 *Il quartiere del Rinascimento in Roma*, ed. del Comune di Roma, 1920, cit. in DE MARTINO, cit., pp. 78-79.

spesso che un'altissima densità edilizia. Ma questa strategia (o, più benevolmente, quest'assenza di strategia) è anche la causa prima dello straordinario aumento dei valori fondiari urbani, che raggiungono in Italia punte fra le più elevate del mondo. L'ineguale agibilità dei diversi punti dell'area urbana è, infatti, all'origine della formazione della rendita che trae il massimo vantaggio da questa politica urbanistica. La pressione sulle aree centrali, con la congestione ma anche con il generale innalzamento dei livelli di rendita che ne derivano, è proprio il dato più caratteristico del panorama urbano del dopoguerra ed è anche uno dei maggiori elementi di aggregazione delle forze economiche che traggono alimento dalla speculazione fondiaria e edilizia. Sono quelle stesse forze che, esprimendosi politicamente attraverso i partiti del centro e della destra, sono riuscite per quasi tre decenni non soltanto a governare le maggiori città italiane, ma anche a far fallire tutti i tentativi di leggi per una diversa regolamentazione nell'uso dei modi e della gestione dell'ambiente fisico.

D'altro canto, la privatizzazione dei servizi sociali – fra tutti più clamoroso il trasporto, ma bisogna aggiungerci almeno la scuola, la sanità, lo sport e il turismo – se si traduce in uno spreco per la collettività, ha tuttavia consentito la costituzione di un mercato interno di sostegno a un'industria manifatturiera organizzata in modo da rispondere *in primis* alla domanda estera, sanzionando così l'alleanza tra la rendita cosiddetta parassitaria e il profitto industriale.

L'esito di questa strategia, per quanto riguarda i centri storici, non poteva essere gran che diverso da ciò che è stato. Attraverso i varchi aperti dalle distruzioni belliche si sono attestati i primi edifici della 'ricostruzione' che, oltre ad aumentare le superfici utili, sostituiscono alle antiche destinazioni residenziali e artigiane quelle nuove e più redditizie a uffici, negozi e alloggi di gran lusso.

Alla crescita del traffico che ne consegue, piani regolatori e piani di fabbricazione rispondono con demolizioni e allargamenti, ponendo in atto un meccanismo di autoalimentazione che ha portato, per quanto riguarda le aree centrali, il periodo della ricostruzione a essere assai più dannoso di quello bellico.

La pressione sulle aree centrali è dunque il risultato inevitabile di due fattori concomitanti: la crescita della città, legata al modello di sviluppo economico adottato, e l'assenza di una politica adeguata d'infrastrutturazione urbana, coerente con la scelta privatistica adottata anche nel settore dei servizi.

Nulla, dunque, di paragonabile alle esperienze dei paesi socialisti: le somiglianze sono solo nei dati di partenza: la ricchezza del patrimonio architettonico, i danni portati dalla guerra, la centralità dei nuclei storici, la domanda di alloggi e di edifici per le attività commerciali e amministrative; certamente non nelle politiche né tantomeno negli strumenti tecnici e legislativi disponibili.

Eppure il dibattito culturale italiano si sviluppa soprattutto intorno al tema dell'ambientamento, per determinare come e in che misura sia lecito all'architettura moderna intervenire nei tessuti storici o accanto a edifici monumentali. La ricostruzione di Firenze offre l'occasione per una prima incredibile esercitazione:

la centralissima via di Por S. Maria è riedificata «con quelle brutte costruzioni così dette fiorentine, di pietra serena e intonaco»²³, ma qui anche di cemento e vetro, allineate in modo pittoresco secondo una sezione stradale più ampia di quella originaria e con nuove destinazioni d'uso. Si discute della spazialità dell'architettura moderna in rapporto a quella antica, di altezze e volumi, e solo verso la fine degli anni Cinquanta²⁴ si diffonde la convinzione che il tema della conservazione deve essere affrontato soprattutto in termini urbanistici: che poi i piani regolatori non siano affatto lo strumento ultimo e risolutore è un dato che, malgrado l'esperienza dei passati decenni, stenta ancora oggi a essere riconosciuto.

Al convegno di Gubbio (1960) gli urbanisti stendevano una 'Carta'²⁵ contenente le direttive per una efficace politica di salvaguardia. Affermavano la necessità di estendere la tutela ambientale su tutta la città antica, per motivi sia culturali che tecnici (la inadeguatezza proclamata da Giovannoni della città antica a sopportare le funzioni moderne), l'urgenza di una ricognizione e classificazione preliminare dei centri storici (ancora da fare nel 1977), l'adesione alla filosofia del risanamento conservativo. Di qui il rifiuto di demolire edifici di carattere ambientale, l'esclusione del ripristino (con buona pace dei polacchi) e dei nuovi inserimenti, che allora suonava per lo meno patetico, la conservazione intesa esclusivamente come risanamento statico, eliminazione delle superfetazioni recenti, ricomposizione delle unità immobiliari e riqualificazione igienica: è difficile trovare un più stridente contrasto fra realtà e intenzioni.

È necessario tuttavia aver ben chiaro che, proprio per le caratteristiche squilibrate dello sviluppo economico e territoriale del paese, non è possibile basarsi su una pretesa omogeneità del problema dei centri storici. Abbiamo accennato finora ai casi, più evidenti e clamorosi, dei nuclei posti in aree urbane con forte potere di attrazione a livello regionale e nazionale, nei quali i processi di trasformazione e sostituzione sono innescati da una domanda pressante di nuovi spazi residenziali e terziari.

Ciò non esaurisce la tipologia dei centri storici – s'intende, per quanto riguarda il tema della conservazione – poiché in una situazione urbana diffusa, quale è quella del paese storico, bisognerà tener conto almeno della diversità delle aree di esodo. Del resto, anche all'interno delle aree con alto potere di attrazione si riscontrano differenze notevolissime: se il meccanismo di congestione-trasformazione-so-

23 G. MICHELUCCI, *La ricostruzione in Toscana, nell'Umbria e nelle Marche*, in «Edilizia Moderna», n. 4, dicembre 1948, cit. in DE MARTINO, cit., p. 92.

24 Cfr. il IV Convegno dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, Lucca 1957, sul tema «Difesa e valorizzazione del paesaggio urbano e rurale». Non sono mancate comunque le eccezioni: Antonio Cederna non ha aspettato tanti anni per denunciare su «Il Mondo» di Pannunzio l'arretratezza di questo dibattito.

25 «Salvaguardia e risanamento dei centri storici» (Atti del convegno, Gubbio, settembre 1960), in «Urbanistica», Torino 1961.

stituzione è sostanzialmente analogo a Milano, Roma e Napoli, ben diverso è invece il caso di Torino e Genova, ove il centro, al pari di quello di Boston e Detroit, è il luogo d'arrivo dell'immigrazione meridionale in cerca di primo lavoro. È chiaro che quando non opera il meccanismo canonico al quale ci siamo sin qui riferiti, si debbono riconoscere altri elementi atti a indirizzare altrove a politica immobiliare. Fra questi, nelle aree urbane soggette ad accelerata trasformazione, è fondamentale il permanere di un'immagine di ghetto che è capace di rafforzare i vincoli di solidarietà degli abitanti ed è contemporaneamente rifiutata da chi non si riconosce in quel gruppo: è il caso, per esempio, di Bari e Taranto, in cui le manomissioni sono ancora marginali.

La trasformazione e lo snaturamento del nucleo storico sono presenti in modo massiccio nelle aree turistiche costiere e montane: il boom turistico nazionale e internazionale si è appoggiato, anche a livello locale, sulla speculazione fondiaria e sull'occupazione edile, in un intreccio non facilmente districabile di sfruttamento delle risorse paesistiche, privatizzazione dei consumi legati all'uso del tempo libero, ricerca di beni-rifugio.

Tipico caso di consumo di una risorsa finita, i centri storici minori aggrediti dallo sviluppo turistico sono stati in gran parte cancellati o gravemente alterati – è il caso della Liguria – per essere sostituiti da nuovi volumi edilizi difformi, nelle dimensioni e nelle destinazioni, da quelli originali. Né può certo essere considerata una corretta alternativa la via seguita con alcuni dei centri più celebri – è il caso di Portofino o di Positano – dove il relativo rispetto dell'edilizia preesistente si deve esclusivamente a una scelta commerciale, nella ricerca di uno strumento per attrarre un turismo di alta classe, col risultato di trasformare in 'seconda casa' interi aggregati edilizi, espellendone i vecchi abitanti.

Non dissimile è stata la sorte di tanta edilizia rurale – baite, rustici, case coloniche – che, scorporata dai terreni di pertinenza, è stata anch'essa assoggettata ai nuovi usi di origine urbana.

Se questa è la situazione nelle aree di maggior sviluppo urbano e turistico, non è detto che molto diversa sia, nei suoi esiti generali, quella dei centri posti nelle aree di esodo: aree interne del centro-sud, aree marginali del settentrione. Anche qui, molto spesso, demolizioni e congestione edilizia sono presenti in misura notevolissima. E anche qui, analizzare questo fenomeno significa prima di tutto risalire alle cause strutturali di una situazione troppo spesso descritta soltanto in termini di trasformazione dei modelli culturali.

Nelle aree di fuga, caratterizzate da un'economia depressa, due sono gli elementi di fondo da tenere in considerazione: i lavori pubblici e l'edilizia residenziale. I primi, dei quali ci riguarda particolarmente la costruzione di strade e edifici pubblici, costituiscono in molte situazioni la maggiore attività economica locale, intorno alla quale si sviluppa una borghesia burocratico-imprenditoriale clientelare che trae il suo potere proprio dalla quantità, comunque giustificata, di denaro pubblico che in questo modo riesce a gestire, offrendo anche l'unico

sbocco immediato al problema dell'occupazione. La seconda, per difetto di altre e più attendibili iniziative, costituisce l'unica occasione reale d'investimento oltre che per i nuovi redditi locali, anche per quelli derivanti dalle rimesse degli emigranti; si assiste così al fenomeno, apparentemente inspiegabile, di un'intensa attività edilizia anche là dove non dovrebbe essercene traccia, per la semplice ragione che questa non è, come nelle aree portanti, il risultato di una domanda legata allo sviluppo produttivo, bensì una attività primaria essa stessa e spesso anzi l'unica esistente.

Il risultato, grazie anche all'assenza o alla grossolanità degli strumenti urbanistici *in loco*, è l'affermarsi di un processo di abbandono o, comunque, di degrado in una fascia di centri storici che pure non sono stati certo sottoposti a un'irresistibile pressione per lo sviluppo²⁶.

5. Crisi urbana e utilizzazione del patrimonio edilizio

Negli anni Settanta abbiamo assistito a un nuovo interesse per il problema dei centri storici. Cerchiamo, ancora una volta, di darne ragione esaminando quali elementi nuovi siano intervenuti nel meccanismo dell'urbanizzazione del paese, convinti, come siamo, del ruolo assolutamente secondario svolto anche qui dalla cosiddetta cultura urbanistica.

Il primo elemento da prendere in considerazione è la crisi edilizia che, già presente a partire dal 1968, si è costituita ormai in dato di fondo dell'attuale situazione economica.

Il rincaro dei materiali da costruzione e del costo del lavoro ha coinciso con un deciso rallentamento del processo di urbanizzazione (ecco il secondo elemento) come conseguenza della crisi economica in atto. Ciò ha provocato un rincaro notevolissimo del prezzo di produzione che non è stato possibile scaricare, com'era avvenuto nei periodi di massima espansione, direttamente sul mercato. L'impressionante rincaro dei prezzi nel settore dell'abitazione – legato da una parte all'aumento dei costi di produzione e commercializzazione e dall'altra alla decisa insufficienza di un'offerta incapace anche di far fronte alla semplice domanda derivante dalla crescita naturale della popolazione, soprattutto nelle agglomerazioni maggiori – si è risolto, paradossalmente, nella costituzione di un vasto stock di abitazioni invendute di categoria medio-alta e alta da una parte e nel dilagare,

26 Un primo tentativo di classificazione tipologica dei centri storici, in ordine ai problemi di salvaguardia, è quello avanzato dalla Associazione nazionale per i centri storico-artistici al convegno di Bergamo, e in seguito puntualizzata a quello di Vicenza (1974). Anche se opinabili, tali classificazioni servono a mettere in evidenza la varietà dei contesti nei quali si troverebbe a operare una politica di salvaguardia che si volesse avviare a scala nazionale o finanche regionale. Cfr. ANCSA, *Una nuova politica per i centri storici*, Genova, 1973, e *Riequilibrio territoriale e centri storici*, Padova 1975.

dall'altra, dell'edilizia cosiddetta abusiva, in cui – per essere costruita al di fuori del piano regolatore – si tende a minimizzare l'incidenza della rendita sul costo del singolo alloggio.

Ciò significa che il settore edilizio e fondiario copre oggi, nel nostro sistema economico, un ruolo assai diverso da quello svolto negli anni della grande urbanizzazione, dal 1950 fino ai primi anni Sessanta, quando era in grado di rastrellare sistematicamente un risparmio diffuso anche in strati non elevati di reddito in modo da porsi, secondo alcuni, addirittura in termini conflittuali col settore industriale²⁷. Nel momento stesso in cui s'incepisce il meccanismo sviluppo/urbanizzazione, cominciano a essere colte, e quel che più conta espresse, le diseconomie e i disagi maggiori legati alla grande dimensione: la congestione, la carenza di servizi, l'inquinamento, la ghettizzazione, gli sprechi di risorse umane e materiali. Le grandi città sono costantemente sull'orlo della bancarotta: l'esempio di New York più volte dichiarata ingovernabile dai suoi stessi amministratori non sembra poi così esotico; per la prima volta nella storia Londra comincia a perdere sia residenti che posti di lavoro. Ovunque nel mondo occidentale sembra affermarsi una prospettiva di rallentamento del ritmo di crescita delle grandi città, quando non addirittura un'inversione di tendenza.

Anche il nostro paese, pur se in misura attutita, è percorso da tensioni dello stesso segno: a partire dal 1969 i grandi temi della casa, dei trasporti, dei servizi sociali sono assunti in prima persona dal movimento dei lavoratori e, anche se offuscati in un secondo momento dalla necessità di lottare prioritariamente contro l'inflazione e la disoccupazione, hanno ormai definitivamente superato il limite di una questione riservata alla mediazione di pochi addetti ai lavori. I piani urbanistici più recenti, come quelli di Pavia e di Milano, registrano questo mutamento, portano assai vicine allo zero le previsioni di crescita e si offrono come strumenti di partecipazione civile al governo della città.

È in questo contesto che si afferma, con un peso politico senza precedenti, il tema del rinnovo urbano al cui interno, con caratteristiche specifiche, si colloca il problema dei centri storici nella sua dimensione nazionale complessiva.

Il rinnovo urbano è, da una decina d'anni, un processo di trasformazione delle aree degradate che si caratterizza attraverso alcune costanti: la terziarizzazione della zona e la sostituzione, nelle parti ancora destinate alla residenza, degli abitanti primitivi con altre categorie a reddito più elevato. L'operazione, con vasto impiego di pubblico denaro, è stata posta in atto un po' dovunque, ma negli Stati Uniti e a Parigi ha forse raggiunto la massima efficacia. Tuttavia l'effetto politico

27 B. SECCHI, *Il settore edilizio e fondiario in un processo di sviluppo economico: il caso italiano, 1945-72*, in *Casa, città e struttura sociale*, a cura di P. CERI, Editori Riuniti, Roma 1975, pp. 345-347. Anche in *Lo spreco edilizio*, a cura di F. INDOVINA, Marsilio, Padova, 1972, e in SECCHI, *Squilibri regionali e sviluppo economico*, Marsilio, Padova 1974.

di tali operazioni è stato molto diverso da quanto presumibilmente si attendevano i loro promotori: la resistenza all'espulsione degli abitanti delle aree 'da risanare' si è trasformata, in molti paesi occidentali, in un'ipotesi di lotta e quindi di riappropriazione popolare della città, collegandosi in modo assai avanzato al più generale processo di crescita della sinistra. E ciò è successo e succede in Francia e in Gran Bretagna, ma anche in Belgio, Olanda e Danimarca; è ciò che è successo negli Stati Uniti negli Anni Sessanta, quando l'opposizione ai programmi di *urban renewal* fu il terreno più fertile per la ricomposizione dell'unità politica dei non-bianchi. In Italia, oltre agli elementi già indicati – rallentamento del processo di urbanizzazione, crisi edilizia, inefficienza del governo urbano – bisogna mettere in conto lo spostamento a sinistra dell'asse politico in termini più netti che negli altri paesi dell'occidente. Ciò significa, almeno, un tentativo di più deciso controllo delle condizioni ambientali, e quindi la rinuncia a una politica puramente espansiva che risolve in una periferia sempre più dilatata i problemi del centro. Basta quindi coi centri direzionali, per i quali mancano ora, se pure sono mai esistite, le condizioni necessarie, ma anche, quel che è più significativo, si dia seriamente l'avvio alla lotta contro il degrado all'interno delle città.

Bologna è stata, com'è noto, la prima città ad avviare una politica pubblica di recupero del centro storico organicamente collegata ai temi dell'abitazione popolare e dell'impresa edilizia minore; ha così sperimentato anche il valore di rottura nei confronti di una complessa stratificazione di interessi che tale politica rappresenta. La politica edilizia perseguita dai governi del dopoguerra aveva sempre favorito un allargamento dell'area della proprietà immobiliare, attraverso una serie di misure fiscali e creditizie, ciò che oltre a richiamare nel settore capitali di risparmio di origine piccoloborghese e anche popolare, era valso a formare quella base di consenso politico che doveva permettere alla grande speculazione immobiliare di presentarsi come alfiere della volontà popolare. Quando l'amministrazione bolognese, nel 1972, presentava le sue prime proposte, basate su una procedura 'ottimale' di pubblicizzazione dell'edilizia soggetta a risanamento, si scontrava proprio con un tessuto sociale di piccoli proprietari che davano una risposta negativa di massa all'iniziativa²⁸. Il meccanismo, grazie anche alle particolari caratteristiche di credibilità dell'amministrazione, era comunque in moto e una soluzione di compromesso veniva trovata: mai prima si era avuta una così chiara dimostrazione del carattere politico e quindi socialmente conflittuale di una operazione di risanamento di un centro storico²⁹.

Qui si colloca, oggi nel nostro paese, il problema dei centri storici. Per esaminarne più da vicino le caratteristiche, dobbiamo considerare alcune modalità del meccanismo di rinnovo/espulsione, come si è verificato di recente nelle nostre città.

28 Cfr. M. MARCELLONI, *Bologna: il conflitto politico fa arretrare il piano*, in «Archivio di studi urbani e regionali», 1-2, 1974, pp. 49-82.

29 Cfr. P.L. CERVELLATI, *Bologna: la difesa di un progetto*, Ivi, pp. 83-95.

Se operazioni di rinnovo si sono verificate, come s'è visto, secondo i modi canonici lungo tutto il periodo postunitario, e se la pressione per una trasformazione radicale si è fatta più forte nel secondo dopoguerra, è però soltanto negli ultimi anni (secondo le analisi più attendibili, dal 1968)³⁰ che ha acquistato un peso estremamente significativo all'interno dell'intero settore industriale-immobiliare.

In quel momento cominciano a organizzarsi le società immobiliari operanti nel centro storico e anche nel settore dell'usato comincia rapidissima l'ascesa dei prezzi. Il risanamento edilizio e 'sociale' così avviato, unitamente all'enorme aumento dei prezzi del nuovo – grazie alla decisa stagnazione degli anni Settanta – innescano una sequenza circolare di sostegno della domanda medio-alta sull'usato, espulsione dei redditi inferiori e aumento della domanda di nuovo da parte delle categorie di abitanti usciti dai vecchi centri.

Così, da una parte aumenta il fabbisogno aggregato di alloggi, grazie anche alla rigidità introdotta nel mercato da una politica di blocco dei fitti che, di rinnovo in rinnovo, si è andata sempre più allargando, mentre dall'altra sembra aumentare la convenienza per l'industria edilizia a impegnarsi a fondo nelle operazioni di restauro urbano³¹. Di un altro elemento è necessario tener conto, in questo quadro complesso di comportamenti collegati e interagenti, ed è l'atteggiamento della pubblica amministrazione a tutti i livelli.

A scala nazionale le diverse leggi urbanistico-edilizie, che precedono e si riorganizzano nella nota Legge sulla casa del 1971, intese a regolare un'iniziativa privata che, malgrado fosse stata padrona del campo per un ventennio, s'era dimostrata incapace di risolvere il problema degli alloggi, si trovano a operare in una situazione di stagnazione che è molto diversa da quella per cui erano state pensate e, grazie anche alla incapacità di organizzare un consistente intervento pubblico nell'edilizia, si risolvono in un ulteriore elemento di incertezza per l'intero settore. Si aggiunga che le amministrazioni locali tendono ormai a limitare comunque i programmi di espansione, per la propria cronica incapacità di fornire i servizi essenziali e l'imponibilità, oggi, di un'urbanizzazione selvaggia legalizzata quale quella degli anni Cinquanta; ciò, oltre a condurre a una snervante sequela di piani più o meno pubblici per l'edilizia residenziale, porta di fatto ad aumentare la pressione sulle aree interne, di risanamento, trasformazione o completamento, con pesanti interventi, per esempio, sulle espansioni ottocentesche o del primo Novecento delle grandi città. Nello stesso tempo, considerazioni di natura varia ma curiosamente concordanti – congestione, risparmio energetico, fattori ambientali – suggeriscono a molte

30 Cfr. P.L. CROSTA, *Aree territoriali di conflitto intercapitalistico: le operazioni di riuso del centro storico*, *Ivi*, pp. 8-48. Cfr. anche il saggio di G. FERRACUTI in questa raccolta.

31 Si parla addirittura dell'ingresso dell'IRI in questo campo, con una convenzione stipulata con l'amministrazione comunale per il risanamento del centro storico di Palermo.

città, o per lo meno a quelle più 'avanzate', l'adozione di una serie sempre più vasta di 'pedonalizzazioni' dei loro centri, con l'esclusione dei non residenti e il relativo rafforzamento del trasporto pubblico. Non è neanche il caso di notare come questo comporti un deciso aumento di valore dell'area sotto il profilo residenziale e, con poche eccezioni, anche sotto quello commerciale.

Stiamo così assistendo a una nuova fase di sostegno della 'centralità', che nella situazione italiana e anche storica, a scapito, non è il caso di farsi grandi illusioni, della periferia. È il sistema stesso della pedonalizzazione, con quanto comporta di rafforzamento delle attrezzature pubbliche per il traffico e i parcheggi e, soprattutto, per l'accesso esclusivo garantito ai residenti, che porta, dovunque sia posto in atto, una decisa gerarchizzazione dello spazio urbano. Ciò è accaduto e accade anche fuori dal centro storico, nel tentativo di creare una rete di 'isole ambientali' al riparo della congestione, per esempio attorno ad alcune attrezzature sociali o lungo alcuni percorsi privilegiati.

C'è tuttavia un elemento di diversità rispetto alla situazione di qualche anno fa, ed è nella riscoperta di una vocazione residenziale dei centri storici in opposizione a quella commerciale-amministrativa del periodo precedente. Ciò si trasforma, prevedibilmente, in un'augmentata pressione sugli abitanti per ottenerne la sostituzione con categorie a maggior reddito. Uno dei sistemi più efficaci per questo scopo è quello cosiddetto del 'frazionamento': si tratta di vendere per parti/alloggi edifici originariamente facenti parte di una unica proprietà, procedimento col quale i singoli affittuari possono più facilmente essere espulsi in seguito alla richiesta degli acquirenti di ottenere l'abitazione per il proprio uso. Tale ulteriore frazionamento della proprietà va proprio nella direzione opposta a quella che sarebbe desiderabile per realizzare un controllo pubblico sull'area urbana: la rigidità della struttura proprietaria è infatti destinata fatalmente a opporsi a ogni intervento di ristrutturazione del tessuto urbano che comporti una ridistribuzione delle funzioni. Sarà così più difficile, per esempio, localizzare i servizi sociali, che sono generalmente carenti, negli edifici esistenti mentre lo stesso restauro statico e architettonico degli edifici andrà a scontrarsi con procedure molto più complesse e scoraggianti. Tali svantaggi sono meno avvertiti dai nuovi abitanti, la cui maggiore capacità di spesa fa sì che possano procurarsi altrove i servizi mancanti *in loco* e nel contempo determinino un generale aumento dei prezzi nel quartiere, che diviene così sempre più inabitabile ai primitivi residenti. Le lotte per la casa, in termini di autoriduzione dei fitti, resistenza agli sfratti e occupazione di alloggi vuoti, hanno spesso trovato nei centri storici un campo privilegiato di applicazione (Milano, Venezia, Roma, ma anche Londra e Amsterdam) fino a divenire un elemento importante di pressione e contrattazione all'interno del meccanismo di gestione del tessuto urbano, a riprova della natura politica e quindi conflittuale del problema dei centri storici. E, una volta individuata la possibilità di ottenere risultati più immediatamente tangibili intervenendo sull'uso del già costruito piuttosto che sugli elaborati di piani a venire, è

apparso logico arrivare all'elaborazione di un'ipotesi generale di riuso del patrimonio edilizio esistente come strumento fondamentale per sopperire al fabbisogno sociale di alloggi³². Ma, se l'ipotesi di una radicale revisione/ridistribuzione dell'esistente si affermasse, dove potrebbe meglio essere verificata se non nei centri storici, in cui così evidenti sono le contraddizioni e le storture in termini di destinazione d'uso e di spazio *pro capite*?

Dunque, anche nell'ipotesi più estrema, il centro storico è designato come elemento caratteristico ma non anomalo della struttura urbana complessiva, tale cioè da essere coinvolto e partecipe del processo generale di costruzione dello spazio: di isolamento non se ne parla più.

Queste sono, a tutt'oggi, le caratteristiche che ha assunto il processo di risanamento-espulsione nei centri storici delle maggiori città italiane ed è con queste condizioni che una politica di riforme si deve confrontare.

6. Alcune riflessioni

La questione dei centri storici ha dunque cambiato faccia, e questo è un risultato molto importante. Non si tratta più di un problema di 'cultura' se non in quanto questa traduce – nel nostro caso, come s'è visto, in modo fin troppo diretto – la realtà di una struttura sociale di classe. Anche se così è sempre stato, come abbiamo cercato di dimostrare, è però un fatto recente l'acquisizione collettiva che la questione è, in primo luogo, economica e politica. Ciò è servito a far uscire il dibattito dalle file sottili degli 'illuminati' e a porre in modo attendibile il problema della sua risoluzione, in relazione ad alcuni elementi fondamentali, quali il ruolo del settore edilizio nel meccanismo economico complessivo, il ruolo della politica di localizzazione industriale nella determinazione del fabbisogno abitativo, quello della politica urbanistica nella formazione della rendita.

Ciò detto, sperando di aver contribuito a un chiarimento pur nell'aumentata complessità del quadro di riferimento, dobbiamo anche riconoscere che i motivi di riflessione e di incertezza non mancano.

Alcuni sono di prospettiva generale:

1. Se mai riusciremo, attraverso strumenti diversi (l'equo canone, l'esproprio), se non a eliminare almeno a pubblicizzare la rendita, ci troveremo comunque costretti entro le maglie di organismi urbani costruiti in modo da massimizzare la gerarchizzazione e la segregazione; ciò comporta l'iniquità di ogni modello che tenda a fissare la popolazione nell'area di origine anziché favorirne la mobilità all'interno di un tessuto urbano reso qualitativamente omogeneo.
2. L'essersi convinti che l'organizzazione della città non è che la traduzione nello spazio di alcuni fondamentali processi economici deve comportare anche una rielaborazione degli strumenti specifici dell'urbanistica, in modo che possano

32 Cfr. F. INDOVINA, *Il patrimonio edilizio: un'ipotesi politica*, in «Città Classe», n. 5/6, dicembre 1975, pp. 15-29.

riflettere con coerenza e immediatezza l'istanza politica di una riappropriazione globale del territorio, in termini di gestione economica e sociale dell'ambiente e non puramente fisica: malgrado le premesse illuminate, le prime leggi regionali urbanistiche appaiono molto deludenti.

Altri motivi sono invece d'interesse più immediato:

1. Gli strumenti legislativi e i mezzi finanziari a disposizione delle pubbliche amministrazioni sono ben lontani dall'essere sufficienti a rendere operante un rovesciamento delle politiche edilizie e urbanistiche sin qui adottate; passare da una più che ventennale politica di sostegno dell'edilizia nuova di proprietà privata a una che privilegi il controllo pubblico e il rinnovo dell'edilizia esistente non è affatto agevole, malgrado l'aiuto indiretto che la crisi in atto sembra fornire.

2. In attesa che si definiscano operativamente i modi nuovi per affrontare il problema dei centri storici – dato ottimisticamente per scontato che sulle strategie e quindi sulle linee interpretative esista una sorta di accordo generale o comunque di maggioranza – sta cambiando molto rapidamente la loro realtà sociale e funzionale, grazie al permanere delle condizioni di stasi delle nuove costruzioni e di relativo aumento della domanda, ciò che favorisce l'espandersi dei processi descritti di frazionamento ed espulsione.

Il passo dalla fase critica a quella operativa è ancora tutto da compiere, ma siamo sicuri che la colpa sia tutta dalla parte degli operatori?

Cittadini, accademici e centri storici¹

1. Premessa

Perché dopo tanti anni di discussioni, scritti, polemiche, dopo tante leggi e regolamenti appositamente disegnati, perché dopo tanti interventi di ricostruzione, restauro, ammodernamento continuiamo a registrare un diffuso scontento intorno alla vicenda del centro storico? Gli unici a non protestare sembrano essere gli agenti immobiliari, soddisfatti dall'aumento di valore degli edifici, premessa certa a un aumento dei loro profitti. Gli studiosi protestano per la continua alterazione di spazi e manufatti storici, i visitatori per l'invasione di negozi e botteghe di ogni genere ma rigorosamente identici ovunque, gli abitanti per la difficoltà di parcheggiare le loro automobili e la congestione portata dai turisti. D'altra parte, l'identità delle città, e quindi il tema intorno a cui ruotano le politiche di promozione d'immagine (non solo turistica) rimane quella definita dal centro storico.

La spiegazione, che cercherò di argomentare, sta nella mancanza di un consenso reale, nella società, sugli obiettivi da perseguire e sui valori che nelle città storiche si esprimono. La risposta al disagio non può coincidere con la soluzione del problema offerta da un singolo gruppo: se una risposta si può costruire, questa non può che derivare dall'interazione fra tutti i gruppi interessati.

È a tutti evidente che la questione del centro storico o, meglio, del nostro rapporto col centro storico si trova oggi in condizioni assai diverse di quanto non lo fosse solo mezzo secolo fa. Sebbene il primato del presente – delle sue necessità pregresse, delle sue potenzialità future – sul passato, col suo cumulo di storia e tradizioni ma anche di limiti funzionali, non venga mai messa realmente

1 G. PICCINATO, *Cittadini, accademici e centri storici*, in *L'uomo e la città*, a cura di L. FUSCO GIRARD *et al.*, FrancoAngeli, Milano 2003, pp. 144-154.

in discussione, nessuno ne propone l'inconciliabilità, neppure in occasioni eccezionali. Anzi si dà, talvolta, il caso contrario. Come se, una volta superato il pregiudizio dell'incompatibilità fra conservazione delle memorie del passato e progresso economico e sociale, il principio della protezione del patrimonio storico possa espandersi indefinitamente.

2. Dall'arte alla storia

Il punto di svolta sta nel passaggio tra bene artistico e bene storico, quando cioè a un giudizio estetico si è sostituito un giudizio storico-documentario. I conservazionisti si sono aggrappati alla posizione, ben più difendibile, di rispetto e protezione delle testimonianze del passato. Così facendo, non ci si appella più solo alla scienza degli esperti ma alla coscienza della comunità, alle sue radici e anche alle sue retoriche civili, alle rappresentazioni privilegiate di sé e della sua storia. È un atteggiamento che sottintende una relazione fra storia e produzione artistica, che, se da una parte contribuisce a una più piena comprensione delle reti e delle connessioni che strutturano la società, può pericolosamente e banalmente sfociare nella identità tra antico e bello.

Una posizione, anche, che si è affermata parallelamente alla fine delle cosiddette avanguardie storiche, tutte costruite a partire dalla negazione dell'arte ufficiale, che era poi quella consegnataci dalla storia. In alcuni paesi, come l'Italia, dove l'arte contemporanea e, più in generale, l'innovazione in campo artistico raramente è riuscita a radicarsi nel costume, è parso che la riscoperta dell'antico e del suo significato per noi contemporanei potesse fornire una risposta più rassicurante alla domanda di bellezza. Inoltre, proprio la ritrovata connessione fra storia e arte viene a sottolineare il potere del patrimonio storico di definire una identità, del luogo e della comunità, anche qui in opposizione all'ubiquità internazionalista dell'arte contemporanea.

Nei centri storici, luoghi ricchi d'arte oltre che di storia, tutto ciò si esprime con la massima evidenza, cosicché è scomparsa ogni significativa opposizione all'idea di conservarli. Non solo: alcuni hanno cominciato a sostenere, non senza buone ragioni, che il valore di documento storico, se non d'arte, non era soltanto del centro, ma si trovava nel territorio, nel paesaggio, e poi nelle testimonianze della cultura materiale, nei manufatti d'ogni tempo. Anche in quegli edifici ormai in disuso, definiti di archeologia industriale, che testimoniavano proprio di un'età che la storia tendeva a ignorare per principio, in nome di un progresso innovatore. Perché questo è accaduto: ché la nozione di 'storico' si è dilatata nello spazio e nel tempo, fino a comprendere l'intero ambiente antropico (che son ormai quasi tutte le terre emerse del pianeta) e un tempo che arriva, se non a oggi, a ieri. La società ha preso coscienza che tutto l'ambiente fisico incorpora qualche grado di significato storico: le periferie, la campagna, i monti, i fiumi, le coste. Dovunque nel nostro mondo così densamente abitato ci sono i segni di un passato che ha influenzato l'organizzazione dello spazio che è seguita: la trama delle coltivazioni,

le strade dei commerci. Qualche decennio fa sarebbe stato impensabile chiamare 'storico' ciò che è stato realizzato nel XIX e nel XX secolo in Europa; oggi anche l'architettura degli anni Venti e Trenta del Novecento in molti paesi è protetta, mentre gli oggetti prodotti dall'industria negli anni Cinquanta e Sessanta tornano sul mercato, segno di una nuova moda a venire. Sembra che la dimensione storica sia divenuta parte della nostra vita quotidiana, dopo essere stata rimossa durante gli anni duri dello sviluppo. Ciò che sarebbe appropriato pur se non fosse altro che l'espressione dei convincimenti di un gruppo, quello degli studiosi, cui la società chiede di approfondire e riflettere su temi d'interesse collettivo.

Come sono percepiti dal cittadino comune i valori della storia? La mia tesi è che tali valori possano essere salvati solo attraverso un processo sociale di ricognizione e interpretazione. L'interazione sociale è fondamentale per il processo di costruire valori condivisi: è il dialogo, e l'alleanza possibile con altri gruppi, che potrà essere d'aiuto a vincere la battaglia per la conservazione. Prendere in considerazione l'atteggiamento della gente verso il suo passato, invece di insegnargli che cosa pensare, aiuterà a costruire politiche più efficaci (anche se questo potrà rivelare la quantità di ricerca inutile prodotta da qualche accademico).

3. *L'esplosione turistica*

Lo sviluppo dell'industria turistica è una delle grandi novità dell'economia degli ultimi decenni. Masse sempre più grandi si spostano in periodi di vacanze che si estendono e moltiplicano durante tutto l'anno. Se inizialmente si trattava di turismo di svago, che interessava in primo luogo ambienti naturali particolari – il mare, la montagna – oggi è anche, in misura crescente, turismo culturale. Visite alle città d'arte, ai centri storici minori, ai musei, ai monumenti sono diventate parte importante – secondo alcuni analisti il 30 per cento – del fatturato turistico complessivo. Questo ha determinato una diversa collocazione del patrimonio storico, oggi inteso come risorsa economica eccellente, superiore ad altre più tradizionali e, in certi luoghi, anche unica.

I centri storici portano il turismo, il turismo porta ricchezza, questa ricchezza sostiene i centri storici. Una catena elementare e apparentemente ineccepibile. Sfortunatamente, le cose non vanno sempre così: i turisti sono ormai troppi per non danneggiare ambienti naturalmente fragili, il reddito va alle organizzazioni turistiche più che alle città visitate, la conservazione si traduce spesso in mistificazione.

Grandi risultati sono stati raggiunti: oggi la maggior parte dei regolamenti edilizi prevede la conservazione del centro storico, i comuni pedonalizzano le aree centrali, gli edifici storici non si demoliscono praticamente più. Eppure, chi visita i centri storici europei, così protetti, ha la sensazione di ripetere più volte la stessa esperienza. Questo accade perché dovunque si è adottata la stessa ricetta: lasciar fuori le automobili, trasformare le abitazioni in negozi, vendere le stesse cose e le stesse marche (siamo o no in un mercato globale?) inclusi i souvenir prodotti

industrialmente. Il fatto è che i centri storici tendono a trasformarsi in parchi tematici, dove la storia non è che un mezzo per incrementare il commercio. Il risultato è la trasformazione di ciò che era una città, con le sue reti intrecciate di usi e attività, in un'unica zona monofunzionale.

4. Le incertezze dell'urbanistica

Qui si apre una nuova contraddizione. L'urbanistica dell'ultimo secolo ha puntato proprio sulla separazione delle funzioni, nell'intento di organizzare la città con la razionalità che presiede a quella della macchina. Residenze, commerci, industrie, svaghi: per tutto c'è un luogo deputato, una parte di città dedicata esclusivamente a una funzione. Purtroppo questa semplificazione si addice alla meccanica, grande idolo del XIX secolo, e quindi alla fabbrica, ma assai poco alla città. L'isolamento, delle funzioni e delle persone, si è rivelato un rimedio per lo meno discutibile: ha fatto il deserto in alcune ore del giorno, ha frantumato spazialmente oltre che temporalmente la giornata dell'uomo, ha prodotto spreco di spazi e infrastrutture, ha aumentato il disagio di vivere in città, portando solitudine e insicurezza. La nostalgia per il centro storico che sempre più si va diffondendo nasce anche di lì. Dal desiderio di piazze, di portici e giardini pubblici, dove la gente possa godere della rappresentazione di sé stessa, incontrandosi, parlando, esibendosi. Dalla mancanza di luoghi dove mestieri, persone e gruppi si mescolano, si scoprono, interagiscono. Dalla ricchezza di segni distintivi dei luoghi e degli edifici, assenti nell'anonimato delle periferie.

In realtà l'urbanistica di oggi tende a rifiutare rigide destinazioni di zona e a favorire una più ricca sovrapposizione sia di usi sia di utenti: questo però non sembra essere vero per troppi centri storici, inchiodati al loro destino strumentale. Ci sono naturalmente solide ragioni per tale scelta. Una è proprio il turismo, che pare non possa crescere senza il cosiddetto shopping: lo sviluppo del turismo va insieme all'aumento della spesa per acquisti, e l'uno rinforza l'altro. L'altro è l'incapacità dimostrata dalla città moderna nel provvedere spazi pubblici attraenti: il successo dei centri storici è anche lo specchio di una così misera prova. Ma questa, a sua volta, non dipende proprio dalle pratiche della zonizzazione? Eppure, questo è l'approccio che ha caratterizzato l'urbanistica degli anni Cinquanta e Sessanta, e che oggi è largamente contestato. Da molte parti la pianificazione sistemica e per modelli è stata attaccata, in base al ragionamento che ogni legame automatico di causa-effetto era legata a una modesta rappresentazione del mondo reale e che le alternative erano basate su una conoscenza limitata. E, soprattutto, quando politologi e filosofi cercarono di valutare le scelte in termini d'interesse collettivo, mostrarono che il cosiddetto interesse generale era una cosa molto difficile da definire. Da alcuni decenni, gli urbanisti sembrano preferire un ruolo di consiglieri piuttosto che uno più ufficiale (e autoritario). Essi sottolineano i limiti politici e cognitivi dell'urbanistica, la mutevole configurazione nel tempo dell'interesse generale, e dell'urbanistica come processo di apprendimento.

Insistono nell'offrire piccole soluzioni oggi a grandi problemi permanenti, legando il loro consiglio alle specifiche condizioni locali, cercando diversi 'stili di pianificazione' per problemi diversi. Parole come 'incrementalismo', 'razionalità locale', 'dialogo' sono diventate parole chiave nell'attuale dibattito sulla pianificazione. Studi di caso si susseguono a dimostrare che è possibile usare il sapere comune come uno straordinario strumento di pianificazione. Non solo aiuta ad ampliare la conoscenza degli esperti su ciò che gli archivi non documentano, come ciò che viene attraverso la storia orale, ma serve anche a diffondere coscienza del tema, cambiando i termini stessi del problema. Questo richiede però un atteggiamento da parte del pianificatore che sia allo stesso tempo umile e curioso, in modo da trovare sostegno o adattare i suoi primi obiettivi.

5. Dei diritti e degli obiettivi

Dobbiamo allora riconoscere che se è la gente che fa il successo di un'area, è solo corretto e ragionevole tener conto del comportamento della gente nell'usare lo spazio urbano. Questo ci porta a considerare quanti attori compaiono in scena, e suggerisce che, per individuare le strategie necessarie a risolvere il problema, dobbiamo identificare i diversi obiettivi perseguiti dai vari gruppi. È anche una faccenda di diritti, perché la partecipazione in urbanistica può essere più di una semplice parola, ove implichi il riconoscimento di chi partecipa e quando. Se guardiamo con attenzione, noteremo che ci sono diversi gruppi, ognuno di loro con particolari obiettivi, che possono considerarsi portatori d'interessi legittimi nel centro storico.

Il primo gruppo è quello di coloro che abitano il centro storico perché ci sono nati. Questi, come tutti gli altri cittadini, si sforzano di migliorare il loro modo di vita. Desiderano ampliare le loro abitazioni e dotarle di tutte le comodità moderne, vogliono poter usare l'automobile e parcheggiarla senza divieti, insistono a esercitare il loro mestiere e resistono alle intimidazioni di sfratto di chi vorrebbe i loro locali per trasformarli in boutique per i turisti.

Il secondo è quello dei residenti, che non coincide necessariamente col primo gruppo, perché questi di vivere lì l'hanno scelto. I loro obiettivi possono essere infatti diversi: proprio l'assenza delle attrezzature (e dei fastidi) della modernità, e il più lento ritmo che ne deriva, sono ciò che li attrae. Saranno perciò in prima linea nell'opporsi alla cosiddetta 'modernizzazione', alle automobili, alle trasformazioni edilizie.

Il terzo gruppo è quello degli utenti, gente che trae dal centro storico un vantaggio diretto: i negozianti alla moda, uffici e professionisti che reputano questa localizzazione un segno di distinzione, coloro che lavorano nel turismo. Questi sono anche i maggiori produttori di ricchezza.

Poi vengono i turisti: sono quelli che, per visitare il centro storico, sopportano addirittura delle spese. E, fra questi, i pellegrini, poiché il turismo religioso è un segmento rilevante del turismo nelle città d'arte.

Quello degli esperti, degli accademici e degli amatori d'arte è il quinto e ultimo gruppo. È anche probabilmente quello che, fra tutti, ha maggiore visibilità, non perché sia il più numeroso, ma perché ha un accesso più diretto ai mezzi di comunicazione di massa e, attraverso questi, a coloro che prendono le decisioni. Le cose si complicano quando i loro convincimenti si traducono in norme, divieti, politiche. Quando cioè ai risultati della ricerca scientifica si attribuiscono valori immediatamente operativi, senza alcun riguardo per altri possibili obiettivi propri di altri gruppi.

6. Il potere e i risultati

Questi gruppi infatti sono spesso in contrasto tra loro, ma tutti hanno in comune un qualche diritto di intervenire: in molte circostanze, ma soprattutto in situazioni di trasformazione sociale, gli obiettivi possono essere molto differenti. La scelta fra conservazione e sviluppo si può definire la madre di tutti i conflitti, ma se ne possono indicare molti altri, come il contrasto fra turismo di massa e turismo di élite, fra tradizione e modernità nelle scelte funzionali, e così via. Tutti i gruppi sviluppano le loro strategie, e usano il loro potere, che può essere elettorale (i residenti) o economico (i negozianti e tutti quelli legati all'attività turistica). Alleanze fra i vari gruppi sono possibili, ma rare. La più ovvia sarebbe quella fra i turisti e gli amatori d'arte, benché non tutti i turisti possano essere annoverati fra gli amatori d'arte, essendo piuttosto usati per costruire un turismo di massa: visitare Venezia non è che una gita all'interno del pacchetto 'una settimana sulla spiaggia'.

E gli esperti (di solito accademici o funzionari pubblici) come agiscono? Loro non hanno potere, in termini numerici o economici, eppure godono di una grande attenzione, grazie al loro prestigio sociale. Insistono nell'affermare che la loro arma più potente è la ricerca scientifica: conoscere profondamente il passato e proteggerlo anche quando è poco noto (come per molti resti sotterranei) si trasforma spesso nella prova definitiva del primato degli esperti nel processo decisionale. Inoltre, a causa del loro ruolo nella società, hanno facile accesso alle politiche pubbliche, e tendono a imporre la loro opinione con l'ausilio della legge.

Questo atteggiamento, in molti casi, risulta inefficace. Nei centri isolati ci può essere minore consapevolezza del proprio patrimonio storico, specie quando mancano monumenti di particolare richiamo e non vi sia che un tessuto urbano antico; nei centri più grandi e dinamici l'entusiasmo per lo sfruttamento economico può nascondere i limiti di una trasformazione ammissibile. Dovunque poi, più semplicemente, l'interesse pubblico può essere sopraffatto dall'avidità dei singoli. In tutti questi casi la legge è ignorata, schivata o male interpretata: i suoi rigori arrivano quando è troppo tardi, né è possibile applicarli su larga scala. Gli esperti sostengono che è necessaria più ricerca, allo scopo di identificare e valutare tutto il possibile patrimonio storico (e per impressionare una popolazione recalcitrante): ciò sulla base che l'atteggiamento della società può cambiare grazie ad argomenti di carattere culturale.

7. *L'intervento del mercato*

Ma è davvero così? Gli ambienti storici sono davvero meglio protetti quando sono coperti da una ricerca sistematica? Come abbiamo già notato, si possono certamente trovare luoghi dove è stata applicata con successo una politica di conservazione, dove la vita scorre dolcemente (come siamo inclini a pensare fosse in passato, prima dell'avvento della macchina) e i vecchi edifici sono conservati e restaurati con cura. Tuttavia è difficile pensare che ciò sia il risultato della ricerca scientifica piuttosto che d'intelligenti politiche immobiliari. Il fatto è che il mercato è intervenuto a sostenere le politiche di conservazione quando i clienti hanno cominciato ad apprezzarne il valore: dove ciò non accade, e quelle politiche sono sostenute solo da leggi e regolamenti, come sta succedendo in molti paesi ex-socialisti, il risultato è molto meno apprezzabile. Il successo sociale degli ideali della conservazione si riflette (ed è garantito) nel mercato: nessuno si sognerebbe di intervenire con ristrutturazioni radicali nel centro storico di Roma o di Venezia, dove i valori immobiliari sono fra i più alti del mondo. Questo non è invece il caso di città come Cracovia o Leopoli, dove la nuova edilizia incontrerebbe una domanda ben più alta. I valori di mercato possono ostacolare o sostenere le politiche di conservazione: certo non sono neutrali, né lasciano agli studiosi o agli esperti la scelta di un programma o di un altro. Essi rispondono in realtà a una domanda sociale, non a una élite intellettuale: per modificare questi valori bisogna entrare in sintonia con la società. Il punto qui è che la pubblica amministrazione ha molto meno potere in una società di mercato che in una pianificata. Il mercato opera per la conservazione quando l'oggetto diventa appetibile: vivere nel centro di Roma, oltre che piacevole per molti, è anche uno *status symbol*. I due fattori si combinano dando origine a maggiori costi generali, ivi compresi quelli per l'alloggio. Di conseguenza, nessuno si sognerebbe di demolire un edificio antico, il cui valore è tanto aumentato, mentre gli spazi pubblici sono particolarmente curati (anche se talvolta in modo discutibile) poiché l'ambiente fisico complessivo è la componente principale di quel valore. In altri posti, o in condizioni storiche diverse, i rischi per il patrimonio storico sono più comuni, indipendentemente dai vincoli legali o dal biasimo intellettuale.

Tutto questo ci porta a concludere che ciò che serve non è più ricerca o leggi più rigorose quanto piuttosto un atteggiamento più lungimirante. I valori è meglio dividerli che imporli, e in questo modo possono anche durare di più, e con minori pesi per la pubblica amministrazione. Nei paesi occidentali (e cioè nelle aree economicamente più avanzate) quelli che un tempo erano solo valori di élite hanno vinto la loro battaglia, perché alla fine erano condivisi dalla maggioranza, come prova il mercato. Una volta, in quelli che si chiamavano paesi socialisti, il potere centrale vinceva apparentemente attraverso misure legali, in una situazione dove non esisteva libero mercato nel settore immobiliare. Oggi, quei paesi sembrano molto più in pericolo, perché le nuove tendenze di mercato non sembrano privilegiare la conservazione contro la ricostruzione: il richiamo delle icone moderniste è ancora troppo forte.

Nel campo della conservazione il sostegno è stato ottenuto attraverso un lungo processo, ma ora in molti casi un aiuto viene dal mercato. Capire e usare le ragioni del mercato (che riflette le preferenze della gente) è forse la via migliore per costruire strategie efficaci anche nel nostro campo.

8. *Comunicare è necessario*

È però corretto l'approccio degli esperti? Questo antiquato tipo di atteggiamento *problem solving* si basa sull'idea che nella società una singola causa provoca un singolo effetto. In questo quadro, analisi più approfondite sono necessarie per prevedere il modo in cui il sistema funzionerà. Questo significa, in primo luogo, analizzare le risorse, poiché il loro valore non può essere discusso, ma solo meglio apprezzato. Conoscere meglio le risorse porterà a sostenere misure più specifiche per la loro protezione. L'intero processo è basato sull'assunto che il sapere degli esperti vince su ogni altro, e che il problema principale è quello di spiegare e articolare questo stesso sapere. Le preferenze di altri gruppi sociali, volti verso diversi obiettivi, non sono presi in conto, perché la strategia degli esperti è di tipo argomentativo e disinteressata a negoziare qualsiasi suo obiettivo. Così si evita di affrontare una ricerca, questa sì utile, sui valori esistenti e sulla loro trasformazione, sulle caratteristiche delle trasformazioni possibili (e su quelle inevitabili), sugli spazi delle scelte reali tra ciò che deve essere conservato e ciò che può essere trasformato.

Ma perché il dialogo fra i vari gruppi possa dispiegarsi è necessaria un'informazione completa e mirata sui temi in discussione, in modo da costruire un consenso non generico sulle decisioni da adottare. Questo comporta la necessità di esaminare con la massima trasparenza (ma anche con la necessaria intelligenza) gli esiti delle possibili opzioni. Si tratta cioè di porre in essere meccanismi di comunicazione reale (e per ciò stesso, coinvolgenti) fra le varie parti, così da non nascondere né gli esiti delle scelte né le differenze tra gli obiettivi iniziali. All'asimmetria oggi esistente in termini d'informazione fa riscontro una copertura voluta degli obiettivi ultimi di ciascun gruppo. Chi può costruire questa struttura e queste procedure comunicative? Chi può farsi carico di approfondire, chiarire e comunicare le diverse opzioni a confronto? Qui la ricerca scientifica ha certamente un terreno di applicazione importantissimo, ma è evidente che non di ricerca puramente storico-estetica si tratta, bensì di operazioni essenzialmente interdisciplinari, capaci di cogliere i valori, ma anche i convincimenti e gli umori di una società. Quando questi si manifestano, le scelte finali costituiscono un traguardo collettivamente conquistato. È qui che la partecipazione acquista senso, all'interno di uno schema organizzativo che garantisca qualità per il valore degli approfondimenti eseguiti ed efficacia, perché basata su una struttura comunicativa efficiente.

Riferimenti bibliografici

- E. ALEXANDER, *Approaches to Planning*, Gordon & Breach, Losanna 1992.
- R. BURCHELL, S. MANDELBAUM, L. MAZZA (a cura di), *Explorations in Planning Theory*, Centre for Policy and Urban Research, Rutgers, N. J. 1996.
- F. CHOAY, *L'allégorie du patrimoine*, Seuil, Paris 1992.
- F. COLOMBO, *Il consenso informato come modello per la relazione tra esperti e pubblico*, in «Politeia», XVI, n. 58, 2000.
- J. FRIEDMANN, *Planning in the Public Domain*, Princeton UP, Princeton, N. J. 1987.
- INTERNATIONAL CULTURAL CENTRE, *Managing Tourism in Historic Cities*, CityProf, Krakow 1992.
- G. PICCINATO (a cura di), *Alla ricerca del centro storico*, FrancoAngeli, Milano 1996.

Quante storie. Appunti sulla tradizione della storia urbana con uno sguardo alla sua adeguatezza¹

Il tema della città storica sembra sempre più popolare: nelle politiche urbanistiche, nei programmi economici, nella riflessione disciplinare. Si era cominciato col centro storico: oramai si discute di paesaggio storico e anche di beni intangibili². L'attributo 'storico' si è allargato dal centro all'intera città, e poi al territorio – per le sue tracce di passato e anche per le memorie che vi sono legate – e quindi a tutto ciò che ne caratterizza la cultura: dal cibo alle musiche, dall'artigianato alle lingue e ai dialetti³. Si è talmente ampliata la nozione di 'storico' che ormai tutto l'ambiente se ne può appropriare, e sembrano ridicole le norme che un tempo definivano città storica quella racchiusa tra le mura o quella costruita prima di una certa data. Ma se tutto è storico, l'aggettivo non identifica alcuna particolare qualità. Anche se, per essere più sicuri, architetti e urbanisti ripropongono stilemi di un riconoscibile passato⁴. E quando la storia non c'è, almeno quella che noi vorremmo, la si può inventare. È il caso del New Urbanism⁵ che propone una America urbana che non è

- 1 G. PICCINATO, *Quante storie. Appunti sulla tradizione della storia urbana con uno sguardo alla sua adeguatezza*, in *Scritti per Mario Manieri Elia*, a cura di F. Cellini e M.M. Segarra Lagunes, RomaTre-Press, 2015, pp. 423-429.
- 2 *Unesco Recommendation on the Historic Urban Landscape* 2011.
- 3 *Convenzione Europea del Paesaggio*, Consiglio d'Europa 2000; *Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage*, UNESCO 2003.
- 4 CH. Gray, *Buildings that lie about their age*, in «New York Times», 18 Aprile 2013.
- 5 In www.cnu.org si trova sia il *Charter of the New Urbanism* (1996) che *Canons of Sustainable Architecture and Urbanism* (2008), che possono considerarsi i manifesti di un movimento attivo negli Stati Uniti dai primi anni Novanta.

mai esistita, o della ricostruzione di Beirut⁶, devastata dalla guerra civile, che propone – sotto forma di restauri e sostituzioni – la città del mandato francese fra le due guerre, come se non ci fossero adeguati stili ben più radicati nella sua storia urbana. Che la città storica susciti tanta inedita attenzione di là della cerchia degli studiosi è naturalmente dovuto al fatto che lo sviluppo turistico, nazionale e internazionale, si nutre sempre più d'immagini per quanto possibile distanti dalla esperienza quotidiana. Questo giustifica la ricerca di un'autenticità che sembra mancare nei luoghi di appartenenza devastati da un consumismo fine a sé stesso. Peccato che quell'autenticità sia limitata, nel migliore dei casi, alla permanenza di spazi e edifici antichi, privi delle ragioni e degli usi che li sostengono. Che, peggio ancora, sono di norma trasformati nei luoghi di un commercio tutto rivolto ai turisti⁷.

In passato abbiamo scritto la storia della città come storia dell'urbanizzazione⁸. Come quella che è stata prodotta intorno alla formazione della città industriale del XIX secolo, così ha riacquisito vigore quella riguardante l'esplosione urbana dei paesi del 'terzo mondo' negli ultimi decenni. Dopo alcuni attimi di sbandamento – dovuti alla difficoltà di mettere a fuoco processi che si manifestavano in tutta la loro forza solo di là dalla realtà occidentale – abbiamo ricominciato a leggere le città in funzione della loro dimensione e del tasso di crescita. Così facendo abbiamo applicato un modo di lettura che – se pure di successo nel primo caso (europeo) – non riusciva a confrontarsi in modo soddisfacente con le nuove dimensioni che l'urbanizzazione veniva assumendo. Dimensioni non semplicemente quantitative – per le quali eravamo attrezzati – ma anche, e soprattutto, qualitative: la suburbanizzazione, poi la diffusione urbana⁹ e la sempre più complessa individuazione della 'urbanità' degli insediamenti, indipendentemente dalla loro dimensione¹⁰. Così facendo, di fronte a delimitazioni che diventavano sempre più discutibili (e le discussioni non sono mai mancate quando si dovevano tradurre i confini in pratiche amministrati-

6 *Projecting Beirut: Episodes in the Construction and Reconstruction of a Modern City*, a cura di P. Rowe e H. Sarkis, Prestel, Munich e New York 1998.

7 L'argomento non è certo nuovo, cfr. PICCINATO, *La città*, in *Profili dell'Italia repubblicana*, a cura di O. Cecchi, E. Ghidetti, Editori Riuniti, Roma 1985; ID., *Un mondo di città*, Edizioni di Comunità, Torino 2002, Cap. V.

8 Un testo importante, che si discosta dall'approccio tradizionale, è quello di A. AMIN E N. THRIFT, *Cities: Reimagining the Urban*, Polity Press, Cambridge 2001.

9 Se ne discute da molto tempo anche in Italia: cfr. A. BAGNASCO, *Tre Italie*, Il Mulino, Bologna 1977. Cfr. PICCINATO, *Urban Landscapes and Spatial Planning in Industrial Districts. The Case of Veneto*, in «European Planning Studies», I, n. 2, 1993.

10 G. PICCINATO, *La città*, cit., 1985.

ve), ci siamo aperti ad altri percorsi di definizione¹¹.

La ricerca storica urbana non riguarda solo la forma della città (ma può esistere una storia della forma?) e dunque della sua trasformazione fisica. Riguarda anche la sua struttura sociale, il suo ruolo politico, la sua struttura economica, le sue istituzioni, i cambiamenti nello stile di vita degli abitanti. Questa impostazione per molto tempo ha soddisfatto i ricercatori, almeno fino a quando non ci siamo accorti – con particolare evidenza quando si tratta della città contemporanea, ma con possibili ampliamenti a quelle precedenti – che la nostra ricerca si basava su postulati non sottoposti ad alcun vaglio critico. Di recente ci si è interrogati sull'appropriatezza del termine abitante quale protagonista dell'analisi urbana. In una società sempre più mobile e dispersa chi è l'abitante della città? Chi ci dorme, chi ci lavora, chi ci studia?¹² Queste attività possono appartenere a un unico individuo, ma sempre più – nel mondo contemporaneo – caratterizzano gruppi diversi, con comportamenti, obiettivi e statuti diversi. Si può sostenere che in passato chi nasceva o veniva in città vi rimaneva per sempre e avrebbe contribuito a formare un corpus di aspettative, comportamenti e convinzioni simili o almeno riconoscibili e assimilabili, pur se trasformabili nel tempo.

Questo apre la questione della cittadinanza, come insieme di regole e diritti cui partecipano gli abitanti della città. Tema rilevante sempre – poiché l'eguaglianza dei diritti si è sempre scontrata con la diseguaglianza della condizione economica o religiosa o sociale – ma oggi divenuta particolarmente scottante, in un mondo che vede movimenti migratori ingenti orientati di preferenza verso le città. È difficile pensare che sia la proprietà della casa, in una situazione così dinamica, l'elemento d'identificazione del cittadino e quindi l'origine e la legittimazione delle scelte di organizzazione dello spazio¹³. Ciò è tanto più evidente se si riflette alla dimensione globale di tante decisioni riguardanti, a esempio, l'organizzazione nello spazio delle attività economiche, sempre più caratterizzato dalla dimensione transnazionale delle imprese o la realizzazione delle grandi reti di comunicazione e di trasporto, su cui gli abitanti delle città hanno ben poche opportunità d'intervento¹⁴.

11 Tipica la discussione svoltasi in Italia intorno alla definizione legislativa di Area metropolitana, in vigore dal 2014. Non solo un gran numero di centri urbani aspirava a tale definizione, ma molti centri minori mettevano in discussione la loro appartenenza all'una o all'altra area.

12 Una distinzione su cui in Italia ha lavorato molto G. Martinotti e che ha aperto prospettive subito colte da molti urbanisti. Cfr. G. MARTINOTTI, *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Il Mulino, Bologna 1993.

13 È la tesi sostenuta con ricchezza di citazioni – tutte riguardanti il passato – da M. Romano, anche nel suo ultimo, e forse più limpido, lavoro: M. ROMANO, *Liberi di costruire*, Bollati Boringhieri, Torino 2013. Cfr. anche, dello stesso autore, *L'estetica della città europea*, Einaudi, Torino 1993.

14 Cfr. D. HARVEY, *Social Justice and the City*, Arnold, London 1973.

Poiché le città, come gli individui, sono sempre più comprese all'interno di reti d'interessi – economici, politici, culturali – e d'infrastrutture materiali e immateriali, sembrano perdere rilievo temi caratterizzanti come la loro collocazione all'interno di gerarchie o la classificazione di ruolo¹⁵.

Le osservazioni fin qui avanzate (ma altre se ne potrebbero fare) pongono, si voglia o no, alcune questioni, riguardanti non la correttezza ma l'esautività dei campi d'indagine fin qui adottati nell'analisi urbana. La prima si riferisce all'adeguatezza della definizione di città utilizzata: se la limitazione all'area dell'insediamento compatto è accettabile fino al XVIII secolo, non lo è già più, nella maggioranza dei casi, dalla seconda metà del XIX in qua, da quando cioè l'industrializzazione ha dato l'avvio a un processo di urbanizzazione che si estende sul territorio circostante. Una seconda questione è quella dell'identificazione della cittadinanza: la crescita prima e la mobilità poi degli abitanti la città moderna mette chiaramente in discussione le interpretazioni urbano-centriche delle dinamiche sociali e, di qui, le elaborazioni di ogni preteso *'genius loci'*¹⁶. Un'altra questione è relativa alla dimensione sempre più *'globale'* delle trasformazioni spaziali: se i mercati e le produzioni sono tradizionalmente oggetto della riflessione storica è altrettanto vero che oggi la distribuzione delle attività economiche sui territori risponde piuttosto a logiche planetarie anziché locali¹⁷. Ma poiché la storia, fosse anche quella del più lontano passato, è – lo abbiamo imparato da Croce e da Gramsci – sempre storia contemporanea, ci riesce anche difficile accettare una ricerca che prescindendo da quei piani di indagine che adottiamo per l'età contemporanea.

Un modo meno rozzo di avvicinarsi alla città contemporanea è quello di identificare i segni della globalizzazione all'interno dei contesti insediativi reali (e in questo è l'utilità di conoscere le sue forme più evidenti) e di porli apertamente a confronto con i modelli sociali e culturali nei quali vanno a collocarsi. Se da un lato la città sembra confondersi con ciò che eravamo abituati a considerare campagna, poiché è sul suo territorio che si scarica tanta parte di quelle funzioni che un tempo consideravamo connotare la città – i luoghi del commercio, i luoghi dello spettacolo e della ricreazione, le maggiori infrastrutture viarie, stendendosi lungo distanze crescenti su aree sempre meno dense – dall'altro si addensano strutture nuove, che i media reclamizzano, presentandoli come la città futura che emerge. Si tratta di tipologie diverse. È necessario chiedersi il senso della trasformazione, interrogarsi sull'esito di scelte apparentemente obbligate per quanto riguarda le grandi (ma anche

15 Il riferimento d'obbligo è a S. SASSEN, *The Global Cities*, Princeton UP, Princeton, N.J. 1991; Cfr. anche ID., *A Sociology of Globalization*, Norton & Co., New York 2007, trad. it. di P. Arlorio, Einaudi, Torino 2008.

16 Cfr. CH. NORBERG SCHULTZ, *Intentions in Architecture*, MIT Press, Cambridge (Massachusetts) 1965; J. RYKWERT, *The Seduction of Place*, Pantheon, New York 2000, trad. it. di D. Sacchi, Einaudi, Torino 2003.

17 S. SASSEN, *A Sociology of Globalization*, cit.

le piccole) decisioni riguardanti le infrastrutture e le tipologie dell'organizzazione spaziale, dai trasporti veloci su rotaia ai nuovi aeroporti, dalle città satelliti alla pedonalizzazione dei centri antichi. Identificare una linea egemonica mondiale apparentemente destinata a cancellare le differenze significa anche lavorare per riconoscere le proprie peculiarità, valutarne le potenzialità e, se del caso, utilizzarle per costruire la nuova città (e qui si riapre, in modo assolutamente convincente, il tema della città europea e mediterranea, dove, pur se compaiono sempre più evidenti segni di omologazione al modello di *global city*, la diversità delle condizioni strutturali e delle tradizioni culturali rende plausibile un percorso futuro meno radicalizzato). Ciò significa, a esempio, rendersi conto che polarizzazione sociale e frammentazione spaziale, così evidenti in *global city* e sempre più presenti nelle nostre città, ne costituiscono uno sbocco possibile, ma ancora non necessariamente inevitabile. Significa che appiattire la conservazione ambientale sulla dicotomia museo-città dei balocchi vuol dire arrendersi a una strategia che ignora il contesto e si omologa a un sistema indifferenziato e succube di imprevedibili decisioni di investimento.

L'abbiamo scritto altrove: le città, ancora oggi, sono diverse¹⁸. Sono diversi i territori su cui insistono, sono diverse le lingue (o i dialetti e gli accenti) che vi si parlano, sono diverse le culture che le animano. Tutto ha origine dalla diversità delle storie. Proprio il processo di globalizzazione, e gli evidenti fenomeni paralleli di omogeneizzazione e omologazione degli stili di vita, dei comportamenti di consumo – in una parola, degli atteggiamenti culturali – hanno indotto reazioni, non irrilevanti, in direzione opposta. La specificità locale è divenuta, oggi più che mai, un elemento essenziale proprio nel quadro della competizione imposta dal mercato globale. La capacità di distinguersi, di riferirsi a un pubblico particolare, di resuscitare elementi d'identificazione o per lo meno di riconoscimento delle differenze è un elemento che si manifesta nei più diversi settori della vita sociale. Anche nei territori non direttamente investiti dai processi di globalizzazione sembra non esistere altra via, per rientrare in gioco, che quella di uno sviluppo auto centrato, che trovi nell'identificazione delle risorse locali il suo innesco. Oggi, l'attenzione alle specificità locali è alla base di un ventaglio molto ampio di pratiche sociali: la riscoperta di antichi mestieri, l'istituzione di ecomusei, l'attenzione alle manifestazioni della cultura tradizionale – danze, processioni, feste –, la riproposizione di cibi e prodotti che erano stati cancellati dal mercato, la valorizzazione delle tecniche del restauro, il sostegno alle minoranze etniche e alle loro lingue, la protezione dell'ambiente. Ciò induce l'attivazione di nuove professioni, nuove scuole, nuova imprenditoria. Si tratta, ed è quello che mi sembra rilevante, di una forte enfasi sugli elementi di appartenenza e di cittadinanza, quasi a contestare la realtà di un mercato globale che tende ad annullare le differenze. Si può naturalmente sostenere che anche questa ne sia un'articolazione, un modo per identificare e sfruttare i cosiddetti mercati di nicchia,

18 G. PICCINATO, *Questa è la vera grande novità. La global city può nascere dovunque*, in «Telèma», IV, n. 15, 1998/1999.

ma resta il fatto che questo tipo di sviluppo, ben presente anche all'interno dei paesi economicamente avanzati, è estraneo al generale processo di omologazione. Non che manchino le contraddizioni: in molti paesi arretrati la prospettiva di affermazione di questo tipo di sviluppo locale è legata a quello del turismo internazionale, che di per sé costituisce una delle maggiori fonti di omogeneizzazione culturale oggi operante¹⁹. E tuttavia anche questo, nel suo progressivo trasformarsi in turismo culturale (pur con tutta l'approssimazione che tale termine comporta) viene a rafforzare un processo di differenziazione radicato sul territorio.

In questa sequenza di grande e piccola scala, di attenzione alle relazioni e alle interferenze, di ricerca del dettaglio puntuale e del sistema di riferimento si può oggi costruire una storia urbana più attendibile, o perlomeno più accettabile a quanti, come noi, sentono l'inadeguatezza di narrative più tradizionali. E, all'interno di questa filiera di ragionamento, acquista senso anche quel rapporto fra storia e progetto che è tanta parte della riflessione di Mario Manieri Elia²⁰.

19 G. ASHWORTH, *Tourist-Historic Cities. A Marketing Process*, in *Financing, Resources and the Economics of Culture in Sustainable Development* (Atti del congresso, Firenze 1999).

20 Mi riferisco soprattutto (ma non solo) a *Topos e progetto*, Gangemi, Roma 1998 e a *Roma, dall'acqua alla pietra*, Carocci, Roma 2009.

Il paesaggio, il territorio

Quando fra noi architetti si cominciò a parlare di paesaggio negli anni Cinquanta, i testi di riferimento erano solo quelli di Emilio Sereni e di Rosario Assunto; i più colti risalivano a Marc Bloch, che di Sereni era l'ispiratore. Fino allora il paesaggio era inteso in senso estetico, per lo più sotto l'aspetto della conservazione di valori storici o ambientali, minacciati dai nuovi sviluppi urbani e industriali. La distinzione fra città e campagna e la ricerca di metodi per fermare la crescita delle aree urbane erano un dogma variamente declinato, dall'orrore di Le Corbusier per 'l'univers pavillonnaire' al piano di Londra di Patrick Abercrombie fondato sulla Greenbelt e le New Town.

Più tardi cominciammo a parlare di città-territorio, con l'idea di avere a che fare con la città considerata nella complessità delle sue relazioni spaziali: era un salto ma anche una rottura con un dogma disciplinare. Eppure, che la città stessa stesse cambiando apparteneva ormai alla percezione generale. Ciò era testimoniato da cambiamenti in altri settori come quello dell'espressione letteraria e artistica. Il menabò, una rivista letteraria diretta da Elio Vittorini, considerata vicina al Partito comunista, pubblicava negli stessi anni saggi che criticavano un approccio ideologico considerato incapace di comprendere i profondi cambiamenti che avvenivano nella società. Insoddisfazione si manifestava anche verso la tradizione del neorealismo, mentre un'inusitata attenzione andava verso le avanguardie, all'innovazione stilistica, ai nuovi argomenti suggeriti dalla realtà sociale ed economica. La Galleria nazionale d'arte moderna apriva all'arte non figurativa, nuove compagnie underground attaccavano la politica dei teatri nazionali, i film di Antonioni si allontanavano dal neorealismo.

Insomma esisteva un importante settore della società culturale del paese che era interessato a un vero e proprio cambiamento di paradigma. Sarà Melvin Webber a indicare che la concentrazione dell'informazione una volta legata alla città si sviluppava ora attraverso flussi parzialmente meno coercitivi: nuove comunità d'interesse si formavano fuori dalla vicinanza spaziale grazie allo sviluppo di nuovi sistemi di comunicazione. Ci vorranno altri dieci anni perché gli urbanisti italiani cominciassero a riconoscere i cambiamenti che stavano avvenendo

nel territorio nazionale. Ciò coincise col declino dei maggiori poli industriali e con la crescita delle residenze e delle piccole e medie imprese in quelle aree che furono definite terza Italia. La diffusione urbana e il rischio ambientale divennero gli argomenti favoriti delle analisi mentre declinava l'interesse per il progetto.

Quell'intuizione su una nuova dimensione dell'urbanizzazione italiana era nata dalle riflessioni che venivo sviluppando a Roma, con i compagni dello studio che dividevamo nel quartiere Flaminio (e che guardava piuttosto alle esperienze milanesi di pianificazione regionale) ma le elaborazioni successive si devono tutte alla mia esperienza all'Istituto universitario di architettura di Venezia dove insegnai a partire dal 1969. C'ero arrivato grazie a Tafuri che, mentre io ero negli Stati Uniti tra il MIT e Berkeley con una borsa di studio, aveva firmato per me l'apposita domanda. Lì poi ci dividemmo, perché io andai con gli urbanisti, guidati da Giovanni Astengo, in un gruppo che presto riunì alcuni ricercatori fra i più interessanti del momento fra cui Marco Romano, Bruno Gabrielli, Bernardo Secchi, Francesco Indovina, Paolo Ceccarelli. Anche questo gruppo però si divise, forse in uno sforzo d'imitazione della sinistra del paese, fra quelli che rivendicavano il ruolo dell'organizzazione spaziale e quelli che puntavano esclusivamente ad analisi sociali ed economiche del territorio. Io, considerato uno storico dagli urbanisti e un urbanista dagli storici, rimanevo d'incerta collocazione. Fu proprio in conseguenza delle mie esperienze americane che cominciai a interessarmi alle nuove forme che il paesaggio urbano stava assumendo. Le prime analisi dei risultati del censimento 1970 negli Stati Uniti mostravano un rilevante incremento degli insediamenti nelle aree non-metropolitane, con una conseguente diminuzione delle densità territoriali; ciò mi spinse a indagare sui risultati del censimento svoltosi in Italia l'anno successivo e a verificarne i risultati nell'area veneta. In realtà economisti e sociologi si erano già accorti delle nuove tendenze dell'urbanizzazione in alcune aree del nostro paese. Quella nuova dimensione intorno cui discutevamo negli anni Sessanta si presentava negli anni Settanta in forme diverse ma coerente con profonde trasformazioni economiche e culturali: forse alcuni architetti erano arrivati in anticipo.

Appunti per una storia dell'idea di progettazione a scala territoriale¹

«In passato si rappresentavano cose visibili sulla terra, cose che volentieri si vedevano o si sarebbe desiderato vedere. Oggi la relatività delle cose visibili è resa manifesta, e con ciò si dà espressione al convincimento che, in confronto all'universo, il visibile costituisca solo un esempio isolato e che ci siano, a nostra insaputa, ben più numerose verità. Il significato delle cose si moltiplica o si amplia, spesso apparentemente contraddicendo all'esperienza razionale dell'ieri. Ci si sforza di rendere essenziale il gratuito»².

In queste righe, tratte da uno dei brani più famosi di Klee, è già presente, e non tanto come preciso risultato in sede teoretica, ma piuttosto come coscienza nata all'interno di un concreto fare estetico, la convinzione che ciò che è visibile è anche tutto analizzabile, scomponibile e relazionabile in una dinamica di elementi, semplici o composti, ma comunque indipendenti dalle convenzioni e dalle gerarchie legate ai rapporti tradizionalmente istituiti tra gli oggetti intesi nella loro singolarità.

Ma se la casa, la foglia, la nave, la strada, la montagna, possono essere tutte sottoposte a una stessa metodologia di indagine, ciò vuol dire che tutte possono essere rivelate e, quindi, 'progettate', dove è chiaro che la progettazione non investirà tanto (o soltanto) la forma sensibile di questi oggetti quanto le trame di rapporti che costituiscono l'interna struttura della forma.

1 G. PICCINATO, *Appunti per una storia dell'idea di progettazione a scala territoriale*, in «Edilizia Moderna», 87-88, 1965, pp. 134-140.

2 P. KLEE, *La confessione creatrice*, in *Teoria della forma e della figurazione*, Feltrinelli, Milano 1959, pp. 78-79.

Da allora la critica e la pratica delle arti figurative hanno lavorato sistematicamente, anche se con diverse angolazioni, sia nel senso di riassumere nella progettazione la totalità dell'esperienza che in quello di allargare l'esperienza ai campi dell'irrazionale, dell'elementare, del metastorico.

Di volta in volta la progettazione è assunzione della realtà all'interno di geometrie appena più complesse di quelle rinascimentali, come in Schlemmer, o riduzione a un groviglio materico in Fautrier oppure, con atteggiamento anche storicamente costruttivo, figurazione di nuove immagini elaborate coi mezzi forniti da una esperienza globale, sia di tipo intellettuale che naturalistico, della realtà, come in Henry Moore.

Il discorso sulla progettazione si è venuto poi, in questi ultimi anni, notevolmente ingrandendo, tanto da provocare una precisa posizione di contestazione da parte dei più integri rappresentanti della pop-art, e fino a saggiare la possibilità di un'arte programmata o comunque tale che i valori di forma ammissibili siano legati al processo, anziché ai risultati momentanei, del fare estetico.

Se dunque un rapporto uomo natura di tipo gerarchico o, più chiaramente, prospettico, è crollato da tempo, si sono andati anche cancellando da un pezzo i limiti tra cosa ordinata e cosa accidentale, tra cosa costruita e cosa trovata. Le diverse poetiche dell'*objet trouvé*, dai raffinati collage di Schwitters alle brutali etichette di Lichtenstein, hanno eliminato sistematicamente, e dalle origini, ogni illusione intorno alla possibilità di ricostruire un ordine di valori basato su di una contrapposizione dialettica tra elementi storicamente razionalizzabili ed elementi naturalmente non controllabili.

Si tratta ora di vedere se altrettanto immediata è stata, da parte della critica architettonica, l'accettazione di una simile tabula rasa dei valori tradizionali. È chiaro che l'adesione che qui andiamo cercando non si ferma ai principi teoretici, ma si deve tradurre in nuove proposte di lettura e di progettazione nei campi riconosciuti come di competenza specifica dell'architetto.

Ora, per quanto riguarda il paesaggio o, più precisamente, l'assunzione nella considerazione estetica della dimensione 'territorio', bisogna ammettere che la critica si è per lo più limitata ad asserire o a proteggere situazioni ambientali che si venivano riconoscendo di particolare interesse storico, geografico o paesistico. Anche qui, insomma, ci si è lasciati precedere da alcune trasformazioni macroscopiche che si sono realizzate compiutamente (provocando nel migliore dei casi una elementare reazione di difesa) prima che si definisse una nuova dimensione di approccio del designer.

Esiste da tempo, ed è piuttosto ricca, tutta una letteratura di osservazione e di constatazione di tali fenomeni legata a precisi interessi di carattere architettonico o urbanistico. Tuttavia questi rilievi servono in genere a visualizzare delle analisi di tipo sociologico, economico o tecnologico e sono quindi generalmente mezzi e non soggetti essi stessi di studio. L'aspetto dei grandi insediamenti produttivi, dalla fascia industriale giapponese alla Ruhr, ai complessi petrolchimici di Ravenna o

di Lacq, ha suggerito talvolta immagini o utopie di un nuovo mondo, ma di solito è servito soltanto a sottolineare, più che il peso visivo, il potenziale economico che vi è simboleggiato. Così, l'osservazione del nuovo paesaggio, venutosi a formare nei territori dove ha operato la Tennessee Valley Authority, non comporta l'ovvio risultato di porre, in termini generali, il problema di come formare il paesaggio, ma solo la constatazione che gli interventi eterogenei alla natura esistente sono riusciti questa volta a 'ordinarsi' secondo un criterio sostanzialmente mimetico di minima alterazione ambientale. Al contrario, molto spesso gli insediamenti industriali sono designati in termini meramente negativi, sulla traccia della protesta moralistica della Coketown dickensiana (e mumfordiana), mettendone in evidenza soltanto gli aspetti degradanti, come nel paesaggio carbonifero intorno ad Arras. Una maggiore apertura può essere invece individuata nella letteratura che prende in esame alcune operazioni di particolare interesse specifico, come la costruzione di dighe, ponti, autostrade. È soprattutto intorno a queste ultime due, sia pure attraverso il filtro limitato del *landscape architect* che dilaga dal Central Park alle *parkways* degli anni rooseveltiani, che si vengono a precisare degli interessi progettuali.

L'attenzione che vi pone Giedion nel suo celebre manuale è significativa, provenendo da uno dei rappresentanti più ortodossi della cultura legata al Movimento moderno, dell'estensione del campo di applicazione del design a un oggetto, la strada nel paesaggio³, abbastanza inconsueto nella tradizione funzionalista. Tuttavia l'approccio è, come sempre, analitico: il manufatto avrà tanto maggior valore quanto più sarà di per sé identificabile, e questo più salvaguarderà l'identità dell'ambiente nel quale s'inserisce.

L'accordo fra i diversi elementi deriverà automaticamente dalla giustapposizione di 'tipi' in sé conclusi, atteggiamento analogo a quello canonico rispetto ai monumenti o ai tessuti storici, dal Ministero dell'Educazione di Rio alla stazione Termini.

Mumford non smentisce, anche in questo settore, le sue ascendenze howardiane. La struttura regionale, che egli propone come unica soluzione possibile ai problemi che la metropoli ha portato a un'insostenibile pressione, si traduce automaticamente nella visione di insediamenti diluiti nell'ambiente naturale:

«Invece di incoraggiare l'ulteriore sovraffollamento di zone metropolitane già troppo cariche, una politica razionale pone l'istanza di una sistematica redistribuzione della popolazione urbana in città-giardino con un minimo di investimento nei complicati mezzi meccanici di congestione e una saggia preparazione di possibilità di vita»⁴.

3 S. GIEDION, *Spazio, Tempo e Architettura*, Hoepli, Milano 1954, pp. 706-709 e passim.

4 L. MUMFORD, *La cultura delle città*, Edizioni di Comunità, Milano 1954.

La forma della metropoli non è per lui che una degenerazione dall'antico rapporto, fondato su una netta distinzione di strutture sia visive sia sociologiche, tra città e campagna. La visione di megalopoli, che dilaga nel territorio senza riuscire a organizzarsi e soprattutto suddividersi in cellule finite e identificabili, denuncia la caduta di ogni possibilità di forma ove non accada un autentico ribaltamento di queste tendenze e dei valori che vi sono sottintesi. Per questa via Mumford si riunisce alle invettive di tanta parte della sociologia americana (e non solo americana, se si è dovuto aspettare Bahrdt⁵ per una riconsiderazione meno schematica delle reazioni e dei comportamenti in una concentrazione urbana) contro la metropoli, che nella sua dimensione non più immediatamente afferrabile né controllabile determina la caduta del peso dei valori comunitari.

Analizzando la nuova struttura regionale, Hilberseimer indica tre elementi fondamentali: le attività umane, le destinazioni del suolo e le caratteristiche del paesaggio. Riconoscendo la tendenza alla decentralizzazione sia delle industrie che della residenza, egli si preoccupa di individuare dei fattori di localizzazione che tengano conto in primo luogo delle condizioni naturali: «In quanto animale (l'uomo) è una parte organica del paesaggio, come le altre creature. Egli differisce tuttavia dagli animali in quanto è portatore del sistema inorganico della propria eredità socioculturale»⁶.

L'attenzione di Hilberseimer, lo conferma la scelta delle illustrazioni, va soprattutto a quei tipi d'insediamento che tendono a porsi come 'paesaggio rinnovato', il villaggio Inca o il borgo medievale, piuttosto che come elementi in opposizione all'ambiente naturale. Egli arriva fino a delineare dei modelli di insediamento flessibili e adattabili alle diverse condizioni del suolo, dei venti, delle acque:

«La città sarebbe così dispersa da divenire una città decentrata anziché accentrata. Questa città decentrata combinerebbe i vantaggi di una piccola città con quelli di una metropoli. La metropoli potrebbe essere inserita nel paesaggio. Con i suoi parchi e i suoi giardini può veramente diventare una parte del paesaggio – *urbs in horto* –; la città nel giardino, l'antico motto di Chicago, può ancora diventare una realtà»⁷.

I modelli spaziali di Hilberseimer, che potremmo definire come una griglia derivante dalla composizione di elementi lineari d'insediamento sia urbano che rurale, imparentati con Ciudad Lineal di Soria y Mata e con Broadacre di Wright, meritano una analisi che esula in realtà dal nostro discorso; preme tuttavia notare

5 H.P. Bahrdt, *Die Moderne Grosstadt. Soziologische Überlegungen zum Stadtebau*, Rowholt, Amburgo 1961.

6 L. HILBERSEIMER, *The New Regional Pattern*, Paul Theobald and Company, Chicago, 1949, p. 121.

7 *Ivi*.

come la sua geddesiana considerazione della natura si risolve effettivamente in una progettazione in grado di assumere come valori modificanti le caratteristiche del paesaggio.

Quando lo *urban sprawl*, il diffondersi dell'urbanizzazione nell'area metropolitana, viene finalmente acquisito come un dato significativo di una nuova organizzazione urbana e non più semplicemente deprecato come elemento disgregatore di un ordine naturale, il passaggio a una progettazione a scala territoriale sembra immediato. In realtà Melvin Webber⁸, che è uno dei più convinti sostenitori di questa struttura metropolitana, va anche più in là, notando che nulla ci assicura che l'espansione a tappeto della metropoli non si accompagni a degli schemi spaziali interni di tipo tradizionale. Non ci siamo accorti, infatti, che i modi dello scambio sono pesantemente mutati, e che quella concentrazione d'informazioni, che trovava la sua espressione in un'organizzazione urbanistica di tipo nucleare o comunque focale, è oggi ottenibile attraverso canali di tutt'altra natura e molto meno vincolanti spazialmente.

L'indicazione progettuale nasce proprio qua, nel momento in cui s'individua un diverso modello funzionale e sociologico di città e se ne constata una mancata corrispondenza sul piano della forma. O meglio, una corrispondenza c'è tra il modello metropolitano, caratterizzato da una stratificazione orizzontale di processi funzionali e di 'comunità di interessi', e un'organizzazione spaziale caratterizzata dall'indifferenza delle localizzazioni al suo interno; ma si tratta solo di una nuova disponibilità spaziale, di un materiale informe che sembra talvolta, per inerzia, tendere addirittura a comporsi secondo i vecchi schemi. Questo punto oggetto del design non potrà che essere il nuovo modello strutturale in cui il rapporto costruito-naturale si trasferisce in un campo più omogeneo distinto da una maggiore o minore tensione formale nei diversi punti che lo compongono e, anche, da una tensione formale che è diversa a seconda del modo nel quale è fruito da un individuo o da una comunità.

Webber lamenta come ancora oggi i piani urbanistici propongano delle soluzioni 'ideali' di tipo comunque unitario, in cui l'unità d'insediamento è delimitata da fasce di territorio a bassissima densità, nel tentativo di preservare la distinzione tra urbano e rurale. Questi confini fisici sono chiaramente destinati a cadere, poiché gli scambi sociali derivanti dall'attenuarsi delle distinzioni fra città campagna sono già ora in grado di ignorarli.

Assicurare le comunicazioni, i rifornimenti e le informazioni a grande distanza significa anzitutto rendere possibili una gamma di localizzazioni che fino a ora non avevano potuto entrare in campo e un diverso peso dei diversi fattori di

8 M.M. WEBBER, *The Urban Place and the Nonplace Urban Realm*, in *Explorations into urban structure*, a cura di Webber, University of Pennsylvania Press, Philadelphia 1963.

insediamento; il boom californiano dopo la Seconda guerra mondiale si spiega con il prevalere di considerazioni intorno alle possibili caratteristiche residenziali, restando all'Est sia i mercati che le fonti di approvvigionamento industriale. Si tratta di vedere se una simile considerazione, valida su scala nazionale, sia poi trasferibile all'interno della singola area metropolitana. Certo, i costi e i tempi riguardanti le comunicazioni vanno diminuendo rapidamente; in una previsione di sviluppo della motorizzazione individuale una ben congegnata rete di *expressways* diviene il mezzo più efficiente per assicurare i contatti personali, togliendo alla piazza, al centro o comunque al nodo di ogni organizzazione radiale, la sua prima ragione di essere.

L'autostrada metropolitana, nota anche Foley⁹, non ha necessariamente un punto focale, è espressione di un processo e di un flusso e spinge, dove è costruita, a una nuova flessibilità e a una maggiore integrazione fra le diverse zone funzionali.

Una totale omogeneità di dispersione non sarà mai raggiungibile, dato il peso, pur ridicibile, dei tempi e dei costi, ma questo peso sarà sempre meno vincolante e il modello spaziale della città futura che sta sorgendo sarà vario e altamente diversificato al suo interno, sia nelle funzioni che nelle densità, in un nuovo ordine urbano per il quale è necessario trovare nuovi simboli visivi, diversi da quelli connessi alle organizzazioni accentrate ad alta densità di popolazione.

La posizione assunta anni fa, e tuttora sostenuta secondo quanto si può intendere dal persistere di un'apposita rubrica, dal gruppo che fa capo alla londinese «Architectural Review», è radicalmente opposta a quella attuale di Webber. La constatazione dei medesimi fenomeni di diluizione delle caratteristiche specifiche tradizionali dei diversi tipi d'insediamento porta l'«Architectural Review» a un'allarmata riaffermazione della necessità di distinguere una tipologia dall'altra, mantenendo netti i confini che le separano. È vero che il 'contrattacco' di «Architectural Review», avendo tra i suoi obiettivi principali le *new town* tutte organizzate nel solco della tradizione delle città giardino, si proponeva anche il riesame dei valori collegati o detraibili alle alte concentrazioni urbane, e l'efficacia di quell'atteggiamento è oggi verificabile proprio nell'enfasi 'urbana' della migliore architettura inglese. La denuncia dello squallore di quei quartieri in cui l'uso ordinato dei più corretti elementi del *townscape*, le pavimentazioni differenziate, i lampioni, i percorsi pedonali, il prato davanti all'ingresso, non faceva che raggelare ancor più un ambiente già desolato per l'impossibilità del formarsi spontaneo di una vita associata, legato a più alte densità di abitanti, ha avuto il merito di costituire il primo passo per la revisione ideologica delle *new town*. Di là nascono le prove più recenti del London County Council

9 D. FOLEY, *An approach to metropolitan spatial structure*, in *Explorations into urban structure*, cit.

(Roehampton e il progetto per Hook Newtown sono i più noti ma ce ne sono altri pur di minori dimensioni) e i nuovi quartieri di Sheffield e giù fino alle ultime *new town* le cui modificazioni rispetto alle prime sono molto più profonde di quanto non appaia a prima vista. Ma l'attacco di «Architectural Review» si rivolgeva anche contro la degradazione derivante al paesaggio urbano e rurale dalla disordinata giustapposizione di industrie, campi e residenze, e insomma dalla perdita di identità e di riconoscibilità dell'antico paesaggio. Quanto di velleitario, di goffo, di conformistico rispetto ai modelli maggiori caratterizza la periferia inglese e come questa tutti gli antichi centri soggetti ora a un nuovo sviluppo, era indicato con estrema crudezza e messo a immediato raffronto con 'ciò che avrebbe potuto essere'. Ma proprio qui si appunta la critica, che quella 'urbanistica di difesa' (di protezione, di distinzione, di caratterizzazione) i cui enunciati sembrano così lapalissiani e atti a suscitare lo zelo virtuoso degli amanti del bello, si ferma all'osservazione degli aspetti visivi più grezzi e inaccettabili di trasformazioni strutturali e morfologiche assai profonde e comunque non contrastabili col prenderne di mira gli elementi più condizionati. Sfugge insomma come questi aspetti così spiacevoli e stridenti possano essere il sintomo (se non necessariamente la materia) del formarsi di un paesaggio diverso, quale prima non c'era stato dato di conoscere, e come il nostro compito sia oggi forse quello di scoprire, in questo caos apparente, i rapporti che ne legano le diverse parti e infine, sul piano figurativo, le nuove strutture. Qui il dissidio che abbiamo schematicamente indicato fra due filoni quello 'urbano' della cultura inglese più avanzata (che ha trovato pronta eco in Italia nel dibattito apertosi negli anni sessanta sulla forma della città e sugli elementi costitutivi del disegno urbano, attraverso saggi, convegni e alcuni concorsi di particolare rilievo) e quello americano, che trae dall'esperienza delle proprie città un avallo alle impostazioni regionalistiche e decentralizzatrici, può effettivamente trovare una composizione quando si riconosca, attraverso problemi che si pongono sul piano del design, la realtà di un livello formale ancora tutto da definire.

Per questo, se da un lato la posizione di «Architectural Review» appare anacronistica, nei suoi assunti di conservazione di morfologia ormai largamente in crisi, il suo contributo per una più spinta qualificazione formale delle strutture urbane, anche se trae origine dal medesimo desiderio di conservazione e di distinzione, è largamente positivo perché apre il discorso sulle dimensioni formali percepibili e fruibili nella attuale situazione socioculturale. Ecco quindi che la divisione netta che pareva sussistere fra le due posizioni viene ad attenuarsi notevolmente e, se c'è una divisione, questa corre piuttosto orizzontalmente fra quella pubblicistica, che da Howard a Patrick Geddes arriva fino a Gutkind e a Mumford, legata a schemi di organizzazione comunitaria che pretende di sovrapporre la realtà delle trasformazioni territoriali (il piano di Londra di Abercrombie ne costituisce l'esempio più clamoroso), e quella invece più recente che è proprio dalla lettura di queste realtà trae motivo per rimettere in gioco i

fondamenti stessi dei possibili approcci teorici e operativi della progettazione alle diverse scale morfologiche.

Questo trova poi una conferma nell'atteggiamento affatto omogeneo che possiamo osservare in persone di diversa tradizione culturale, ma accomunate da analoghi interessi progettuali, come Kepes, Cullen o Lynch. Gordon Cullen è certo uno dei maggiori critici della composizione delle *new town* (è sua la celebre vignetta che ne raffigura appunto un abitante mentre disegna nostalgicamente sull'immenso marciapiede l'immagine del suo disordinato quartiere di origine, zeppo di case e d'insegne), ma i suoi interessi vertono in sostanza intorno al tema della percezione della forma urbana¹⁰. La città letta nei suoi percorsi come serie di punti di vista, distinguendo e correlando in ogni momento la *existing view* con la *emerging view*, la città come esperienza plastica di pieno e di vuoto, di chiuso e di aperto, di ristretto e dilatato, sequenza di luoghi ben individuati (qui, là), la città come oggetto (o insieme di oggetti) caratterizzato da colore, tessitura, scala, stile, carattere, personalità, unicità.

Queste le indicazioni generali di Cullen che egli suffraga con una continua raccolta di esempi o di proposte d'intervento. La sua ricerca si mantiene volutamente nell'ambito del *townscape* ma il quadro metodologico nel quale lavora non differisce molto da quello di Kepes o di Lynch, inteso com'è a definire il peso visivo e la sollecitazione emotiva di tutta una serie di possibili relazioni fra le diverse parti che costituiscono un ambiente.

Il campo della ricerca di Lynch è tuttavia più vasto, e non solo in termini fisici. Egli chiede a un certo numero di abitanti di descrivere con parole o con immagini la propria città; confrontando le descrizioni con dei rilievi accurati dei luoghi in questione, desume l'incidenza dei singoli elementi nella memoria degli intervistati. La ricerca dei motivi d'incidenza porta alla ricognizione di alcuni elementi base, di *townscape* che si qualificano però non solo come dati visivi ma anche per il loro modo di essere fruiti in quanto tali o in quanto evocatori di altre immagini e di altre relazioni.

Ad alcuni critici è parso eccessivo quel suo insistere su analisi di tipo psicologico, quasi che un valore estetico fosse verificabile attraverso il parere di un ipotetico cittadino medio – cittadino di quale città? di quale gruppo socioculturale? e la campionatura era sufficientemente ampia? – insomma sorge il dubbio sulla validità generale, e perciò progettuale, delle sue indicazioni.

Lynch stesso dichiara di studiare la qualità visiva della città americana attraverso l'immagine mentale che se ne sono fatta i cittadini, e in questo modo l'accento viene posto soprattutto sulla chiarezza o leggibilità del panorama urbano. Ma se le premesse teoriche possono sembrare abbastanza deboli ai critici europei più agguerriti nell'istituire un discorso sulle strutture figurative (sicché c'è il sospetto che Lynch abbia voluto, con il suo metodo d'inchiesta diretta, trovare

10 G. CULLEN, *Townscape*, The Architectural Press, Londra 1961.

una copertura di comodo a precedenti intuizioni di per sé illuminanti), resta il fatto di aver cominciato a stabilire i fondamenti di una metodologia di progettazione definendone innanzitutto un primo complesso di segni significanti. Intenderemo allora quel supporto psico-sociologico come una semplice ipotesi di partenza; ci resterà così da verificare, una volta controllata l'interna coerenza e la congruenza con gli scopi dichiarati, il reale valore operativo di una ricerca che, procedendo sistematicamente, passa da alcuni enunciati generali sui fattori di leggibilità della forma ad analisi sempre più dettagliate dei diversi livelli di percettibilità fino a delineare una vera e propria cartografia formale con una sua precisa nomenclatura.

Nell'ultimo volume pubblicato, e di cui si tratta estesamente in un'altra parte della rivista, Lynch continua proprio sulla via di una sempre più sofisticata definizione degli elementi costitutivi dell'esperienza formale, connessa col disegno di una autostrada; soggetto di per sé rivelatore di alcuni dei risultati più validi della sua ricerca quelli che si riferiscono al movimento e alle sequenze visive.

Il prossimo passo, e Lynch vi lavora già da anni al M.I.T., non può che essere l'ampliamento di tali 'letture progettuali' alla scala del territorio. In alcune note sull'argomento, contenute in *The Image of the city*, egli suggerisce, come approccio a questo livello di progettazione, l'assunzione di una scala temporale di sequenze come base di un tentativo di strutturazione formale. La considerazione che alcuni percorsi sono di carattere pendolare suggerisce la possibilità di più o meno complesse simmetrie, la realtà di localizzazioni funzionali sviluppantisi ovunque sul piano metropolitano suggerisce quella di una trama di sequenze; tuttavia anche questi metodi non sono in grado di definire l'area come una unita e forse, dice Lynch, questa effettivamente non può realizzarsi come tessuto continuo e tutto mentalmente afferrabile, e restano solo delle possibilità di organizzazione gerarchica o reticolare.

Kepes affronta il tema del paesaggio urbano in modo meno sistematico ma non per questo meno stimolante, rivolgendosi a una notevole varietà di elementi. Il rapporto degradato tra architettura e *town-design* è denunciato senza mezzi termini: «Nello spazio esploso della metropoli, ove la distanza reale dipende dai mezzi di trasporto e ove vasti territori e popolazioni si intrecciano in un unico tessuto urbano, il singolo edificio, il singolo quartiere, hanno perduto la loro importanza di simboli»¹¹.

L'approccio alla forma urbana è quindi di carattere globale, e ne individua gli elementi senza badare che si tratti o meno di architettura: il traffico, la luce (naturale e artificiale), le connessioni, le tessiture, sono i settori di maggiore tensione, quelli sui quali si basa oggi sempre più la struttura formale della città.

11 G. KEPES, *Note sull'espressione e la comunicazione nel paesaggio urbano*, in *La metropoli del futuro*, a cura di L. Rodwin, trad. it. di Giuliana De Carlo, Marsilio Editori, Padova 1964, p. 155.

A questo punto un primo bilancio è possibile. Alla base di tutte queste elaborazioni c'è il riconoscimento di una crisi semantica dell'architettura e della necessità di identificare un nuovo livello di progettazione e di comunicazione. La perdita d'incidenza dell'architettura coincide con l'allargamento dell'esperienza quotidiana a spazi più dilatati in tempi notevolmente ridotti. La trasformazione dei modi percettivi non si riferisce cioè alle modificazioni puramente quantitative che sono intervenute nella scena architettonica, ma a quelle qualitative tali da introdurre il tempo di fruizione come parametro permanente: in tutte le proposte di lettura che abbiamo esaminato la successione, l'iterazione, la connessione si riferiscono sempre più a un tempo che non a uno spazio. Se questo riecheggia, culturalmente, la quarta dimensione spazio-temporale della pubblicistica cubista, bisogna osservare che il salto consiste nel considerare questo tipo di elementi come sostitutivi e non semplicemente aggiuntivi rispetto a quelli morfologici tradizionali.

Questo contribuisce a porre in crisi la figura dell'architetto in quanto operatore formale: il materiale sul quale agiva ha perso il suo potere significante (Kepes) e le strutture formali che si articolavano intorno all'oggetto architettonico si trovano ridotte a supporto di immagini necessariamente eclettiche. Di qui il tentativo, che anche questa rivista testimonia, di ritrovare ad altre scale quella possibilità di designazione semantica che è andata perduta nella scala originaria. Perché deve essere ben chiaro che l'attenzione è ora posta su tutti gli elementi (Kepes) potenzialmente significativi della scena urbana e territoriale e non, come in Camillo Sitte o anche in Frederick Gibberd, solo sulla composizione degli edifici. E la riduzione di questi ultimi a un ruolo fondamentalmente episodico e accidentale deriva dalla limitatezza del loro peso nel complesso delle reazioni emotive dell'abitante della metropoli, per il quale, a esempio, l'esperienza di un tragitto pendolare assume un valore che attende soltanto di essere riconosciuto e strutturato.

Un altro elemento, considerato generalmente come fondamentale, è la memoria (Lynch). Questa è intesa come capacità di riferimento di un oggetto all'altro, come strumento per istituire delle sequenze spazio-temporali fra diversi elementi formali. Ma il fatto più importante sta nel coinvolgere l'osservatore in modo così attivo che al di fuori di lui e delle sue capacità di uso non è possibile stabilire un soddisfacente giudizio di valore; nello stesso tempo si amplia l'arco temporale (e quindi spaziale) nel quale può essere strutturata una immagine.

L'osservatore poi è sempre un osservatore in movimento (Lynch, Cullen); tutte le possibili costruzioni formali che sono state fin qui indagate si riferiscono a una situazione del genere. Ciò deriva prima di tutto dal desiderio di investire formalmente un settore più vasto dell'esperienza quotidiana, che si va facendo sempre più dinamica, grazie anche alla riduzione dei costi relativi dei mezzi di trasporto; poi si tratta di un parametro abbastanza poco sfruttato nella critica dell'architettura che può apparire specifico, in prima approssimazione, della

nuova scala di progettazione. Il pericolo di insistere univocamente su questo fattore sta nell'ammettere la validità di un'equazione fittizia (e comunque non dimostrata) del tipo: condizione statica–architettura, condizione dinamica–design a grande scala.

Su di un piano completamente diverso, le modificazioni verificatesi nella struttura territoriale, e in primo luogo il diffondersi dei fenomeni di urbanizzazione nelle aree metropolitane, hanno notevolmente contribuito a riproporre in termini nuovi il problema di come operare sulla forma urbana (o, più precisamente, metropolitana) chiarendo con straordinaria evidenza la riduzione delle possibilità di incidenza dell'architetto urbanista tradizionale. La dinamica delle trasformazioni territoriali obbedisce a leggi di sviluppo estranee a ogni considerazione formale e, ciò che più importa, la morfologia spaziale che ne deriva non è prevedibile se non nelle linee generali. Non c'è, inoltre, nessun motivo per credere che tali trasformazioni debbano cessare e che la *urban region* o l'area metropolitana si fissi in un modello spaziale finale, seguendo le speranze di Gutkind o di Mumford.

Questo significa che la speranza di reintrodurre la forma come elemento condizionante lo sviluppo urbano e territoriale è legata alla capacità del designer di intervenire nell'interno del processo di sviluppo condizionandone l'orientamento. Comprendere la fenomenologia di tale processo, studiando in particolare le trasformazioni culturali che ne fanno parte, può condurre (Webber) a delimitare il campo d'intervento individuandone le caratteristiche morfologiche e operando un rilevamento del materiale disponibile per una strutturazione formale. Per questo le indagini fundamentalmente visive sulle trasformazioni del paesaggio, tipiche di quella che abbiamo chiamato 'urbanistica di difesa', sono più lontane da una possibilità di sviluppo progettuale di quanto non lo siano alcuni studi, anche se settoriali, di struttura delle comunicazioni o di comportamenti sociali.

Resta ora da vedere se non esistano, nella cultura architettonica contemporanea, delle proposte di progetto che siano riferibili alla nuova scala territoriale. Le varie 'città del futuro' disegnate nell'ambito del Movimento moderno (Lurçat, May, Varentsov) sono legate, come in parte anche le proposte di Hilberseimer, a una sopravvalutazione delle reali possibilità dell'architetto di stabilire l'organizzazione generale della città.

Nei progetti, per lo più a livello di *town design*, redatti anche su un piano utopico, negli ultimi dieci anni è spesso presente una intenzione di passaggio artificiale (o 'costruito'). Il primo dei due modi in cui questa si rivela principalmente è tipico di progetti che si riorganizzano sulla base di uno o più modi d'aggregazione cellulare o 'a rete' (le proposte degli Smithson per il centro di Berlino, di Candilis per l'Università, di Friedman per un *urbanisme spatial*, ecc); è caratterizzato dal puntare pressoché esclusivamente sui valori attribuiti alle possibilità di crescita, di uso diverso o intercambiabile, di estensione indefinita dei percorsi, quasi ad

ammettere una specie di biologia della forma, in grado di realizzarsi (anche come valore) autonomamente, una volta che ne siano fissate alcune leggi di sviluppo. È evidente in questi progetti il tentativo di assumere un valore di tipo naturalistico, e cioè analogo a quello generalmente riconosciuto al paesaggio naturale non 'ordinato', verso un disegno finale né gerarchizzato nelle sue diverse parti. L'altro gruppo di progetti cui possiamo riconoscere un'intenzione paesaggistica è quello in cui, come nelle proposte di Maymont, o del gruppo Metabolism, si prefigura la città nuova come un sistema di grandi contenitori variamente collegati. Le dimensioni degli edifici e l'apparente casualità della loro disposizione fa sì che si pongano visivamente in rapporto coll'ambiente naturale che li circonda; nel progetto di Mirabaud e Parent per una 'architettura spaziale a forte concentrazione', a esempio, si prevede che i canali di comunicazione siano interrati per conservare al paesaggio una piena capacità di risonanza di fronte agli oggetti costruiti.

Un caso a sé, e della cui importanza forse solo oggi cominciamo a renderci conto, è quello di Broadacre City. Wright propone, più che una città, un modo di urbanizzazione: «The city nowhere unless everywhere». Decentramento e urbanizzazione traggono i mezzi per realizzarsi dal progresso tecnologico, ma costituiscono essi stessi, secondo Wright, gli elementi fondamentali di un riassetto organico della struttura sociale e civile americana. Egli non propone una città ideale destinata a rovesciare quella esistente; si accorge invece (prima del 1945) delle trasformazioni in atto negli agglomerati urbani e ne sottolinea la tendenza alla dispersione. Ancora, egli è ben lontano dal proporre una struttura regionale comunitaria di tipo mumfordiano e avanza invece la sua proposta di urbanizzazione proprio come mezzo di riscatto individuale, riallacciandosi a uno dei motivi tipici della tradizione culturale americana. Questa, a sua volta, può giustificare, nel suo costante anti-urbanesimo, l'intuizione wrightiana di una struttura caratterizzata da un' indefinita possibilità di espansione spaziale e da una bassissima densità d'insediamento, struttura che coincide largamente con quella rilevata nelle aree metropolitane dall'attuale cultura urbanistica americana. Wright accetta la modularità e la ripetibilità della nuova struttura urbana. Nella città «che è dovunque e in nessun luogo» scompare ogni distinzione fra città e campagna; l'abitante sarà posto organicamente in relazione col paesaggio, col trasporto e la distribuzione dei prodotti, con i centri di educazione e con tutte le occasioni culturali¹².

Sul piano figurativo questo significa rinunciare a un disegno generale finale e puntare invece su alcuni elementi in grado di qualificare un tessuto sostanzialmente omogeneo. Questi sono, in primo luogo, le super-autostrade, le grandi strade afferenti e i ponti. L'inserimento di una strada nel paesaggio consiste nel

12 F.L. WRIGHT, *The living city*, A Mentor Book. New American Library, New York 1963, p. 82.

disegnarla in accordo con l'andamento del terreno, curandone attentamente le opere di protezione e le piantagioni che la circondano e che dovrebbero essere realizzate con materie ed essenze locali; gruppi di alberi dovrebbero essere piantati dovunque, non lo impedisce l'interesse del panorama.

«La sensibilità dell'architetto moderno, educata all'armonia dell'insieme nei diversi campi delle costruzioni stradali, delle piantagioni e della costruzione dei ponti, sarebbe indispensabile, dal principio alla fine, all'integrità della concezione dell'intera città universale»¹³.

Anche gli edifici, di regola uno diverso dall'altro, saranno strettamente correlati alla topografia del luogo, così da divenire delle parti componenti il paesaggio: «Carattere indigeno? Inevitabile. Una infinita varietà e un carattere indigeno sarebbero l'effetto della unione del terreno con l'individualità, dovunque possano sorgere. Tutto troverà, naturalmente, la propria espressione naturale»¹⁴. Se in queste frasi riecheggiano alcuni motivi tipici della poetica wrightiana, non si può fare a meno di riconoscere come questa costituisca una prima (anche se anacronistica) risposta al problema della figurazione del territorio; risposta, tra l'altro, estremamente cauta, se notiamo come la forma si limiti a intervenire sugli aspetti più strettamente architettonici e non si ponga come variabile condizionante il disegno urbano. Gli elementi presi in considerazione sono poi quelli che saranno argomento delle ricerche, fra gli altri, di Lynch e, diremmo, sulla base di ipotesi di trasformazioni urbanistiche non molto dissimili. Le Corbusier affronta il problema del paesaggio *in toto*: egli accetta il dato naturale ma non pretende di uniformarvisi: tende piuttosto a farlo servire, da contrappeso agli elementi artificiali:

«Par l'urbanisme et par l'architecture, les sites et le paysage peuvent entrer dans la ville, ou, de la ville, constituer un élément plastique et sensible décisif. Un site ou un paysage n'existe que par le truchement des yeux. Il s'agit donc de le rendre présent dans le meilleur de son ensemble ou de ses parties»¹⁵.

Assai più che la Ville Radieuse, sono i piani per Rio de Janeiro, Montevideo, San Paolo e soprattutto Algeri ad affermare con violenza alcuni suggerimenti paesistici e a proporre l'intervento di una plastica anche dimensionalmente in scala con gli elementi del paesaggio. Qui il discorso non è più mimetico, né viene proposto un rapporto fra sfondo e figura; se le singole parti conservano

13 *Ivi*, p.117.

14 *Ivi*, p. 123.

15 LE CORBUSIER, *Manière de penser l'Urbanisme*, Gonthier, Geneve 1963 (1946), p. 82.

la propria integrità individuale l'obiettivo è però quello di far loro assumere un valore contestuale e di arrivare, per questa via, a un risultato espressivo unitario e autonomo.

L'approccio lecorbusieriano è certo di tipo assai più architettonico di quello di Wright, e non a caso gran parte delle utopie a scala *town-design* degli ultimi anni sembrano rivolgersi a quei precedenti. La proposta di una scala 'paesistica' dell'architettura della città costituisce evidentemente un tentativo di ritrovare una tensione formale fino nei primi livelli di organizzazione fisica degli insediamenti: un modo cioè per non confinare l'opera del designer entro le maglie di sistemi definiti attraverso modelli di pianificazione non specificamente spaziale. E questo è forse il punto più avanzato cui possa oggi tendere un atteggiamento formale che voglia condizionare un processo di sviluppo e non porsi (questo sì utopicamente) come risoluzione finale.

Le città¹

Prendere in esame la trasformazione del paesaggio urbano in Italia negli ultimi quarant'anni significa prima di tutto riflettere sul significato e sul peso che tale paesaggio ha assunto. Se lo consideriamo, ricordando la lunga lezione che ci offre la storia della figurazione, come la scena entro la quale si svolge la vita quotidiana, non c'è dubbio che il paesaggio urbano può oggi a buon diritto essere indicato come paesaggio *tout court*: la grande maggioranza della popolazione vive e opera in aree urbane, o dove comunque i segni dell'urbano sono caratterizzanti, mentre le aree rurali – dove l'agricoltura, il pascolo, il bosco o l'abbandono dominano – hanno visto un declino netto della presenza umana. Dunque, il primo elemento che dobbiamo esaminare è proprio il grande mutamento che è avvenuto nella distribuzione della popolazione sul territorio, ciò che ci fornisce i primi elementi per comprendere anche la qualità dei mutamenti che hanno segnato la città.

L'Italia è, si sa, un paese popoloso; se poi consideriamo che la gran parte del territorio nazionale è a carattere montagnoso, ci rendiamo conto che la pur rilevante densità media di 187 ab/kmq è in effetti maggiore.

Ma negli ultimi quarant'anni, sono proprio i grandi elementi quantitativi a essere cambiati.

Non solo è aumentata la popolazione – di oltre 10 milioni, dai 47,5 del 1951 ai 58 di oggi – ma si è anche trasformata radicalmente la ripartizione fra popolazione urbana e popolazione rurale. Nel 1951 ben il 63,7 per cento degli italiani vivevano in comuni definiti rurali o semi-rurali, mentre il 36,3 in comuni urbani e semi-urbani;

1 G. PICCINATO, *Le città*, in *Profili dell'Italia repubblicana*, a cura di O. Cecchi, E. Ghidetti, Editori Riuniti, Roma 1985, pp. 381-401.

c'erano dunque 17 milioni di 'cittadini' contro 30 di 'campagnoli'. Oggi questa proporzione è invertita: di fronte a 45 milioni di cittadini non restano che 13 milioni di abitanti in comuni semi-rurali mentre sono praticamente scomparsi i comuni esclusivamente rurali.

Inoltre, l'assetto odierno appare, da qualche anno, sostanzialmente stabile.

Che in questi decenni sia tanto aumentata la popolazione urbana significa che sono aumentate le città – ovvero che molti centri che erano paesi sono diventati città – e, soprattutto, che le città esistenti sono enormemente cresciute.

La crescita complessiva della popolazione, lo spostamento di grandi masse da un'area geografica all'altra, l'aumento del reddito nazionale hanno poi creato le premesse per una fortissima crescita del patrimonio edilizio.

Per quanto riguarda le sole abitazioni, l'Italia contava nel 1940 45,5 milioni di vani; si calcola che circa il 6 per cento (meno di 3 milioni) siano stati distrutti dalla guerra, ciò che significa un rapporto vano/abitante inferiore a uno, nel 1945.

Oggi la situazione è ben diversa. Già nel 1951 si contavano 10,7 milioni di abitazioni per 37,3 milioni di stanze; dal censimento del 1981 si ottiene per questo dato il valore di 21,8 milioni – più del doppio – per un totale di 86,5 milioni di stanze.

Sappiamo bene che queste cifre, pur così rilevanti, non sono affatto valse a risolvere il problema della casa, che rimane particolarmente grave proprio nelle grandi aree urbane.

Ci danno però un elemento essenziale per valutare le trasformazioni del paesaggio urbano, poiché si calcola che la superficie urbanizzata del paese è pressoché raddoppiata.

Inoltre, non sono solo le abitazioni a comporre il paesaggio della città moderna, anzi: segni più visibili della nuova urbanizzazione sono quelli, ormai familiari, degli agglomerati commerciali, direzionali e amministrativi, dei complessi industriali, delle strade e delle autostrade. Tutti questi manufatti, che vanno anche esaminati nelle loro caratteristiche tipologiche e morfologiche, sono comunque – a un semplice esame quantitativo – grandi consumatori di suolo, e dunque tali da indurre una prima riflessione: il paesaggio urbano non è solo trasformato, ma occupa molto più spazio di un tempo.

Lo spessore storico del processo di urbanizzazione italiana, la varietà delle situazioni geografiche e topografiche, la diversità delle condizioni sociali ed economiche non permettono di delineare un 'paesaggio urbano' italiano, se non per linee assai schematiche e magari per comparazioni con altri paesi o, più esattamente, con gli stereotipi di altre situazioni nazionali.

Tuttavia, è proprio questo dato di partenza che ci permette di riconoscere un altro elemento delle trasformazioni che sono avvenute: ci stiamo muovendo verso una progressiva omogeneizzazione, verso un'immagine di città che è – o tende a diventare – la stessa, per tipologia, localizzazione, profili e colori, cancellando le

differenze originarie, dalla peculiarità dei siti alle forme della storia. Un paesaggio urbano contemporaneo è infatti riconoscibile, e ripetuto, in tutto il paese: quello delle grandi periferie, dei quartieri dormitorio dell'edilizia pubblica, dei condomini privati di otto-dieci piani, addensati intorno alla città preesistente e dilaganti nella campagna. Torino non è dissimile da Roma, né Milano da Napoli, e solo la dimensione distingue la periferia di Bari da quella di Potenza. E questa è davvero la città dove vive la grande maggioranza dei cittadini, che è poi, l'abbiamo visto, la maggioranza degli italiani: in pochi decenni una secolare sedimentazione, ricca e articolata al limite della frammentazione e dell'incomparabilità, è stata cancellata, ridotta a memoria, esclusa dall'esperienza 'normale'. Questo non è però avvenuto in modo indolore: la perdita del 'luogo', col suo intreccio rassicurante di informazioni, comunicazioni e partecipazione alla vita della comunità – tipico delle città del passato – ha lasciato posto alla formazione di territori urbani estremamente poveri di elementi di identificazione sociale. Non v'è dubbio che gli alloggi, a esempio, sono più ricchi – di servizi, di accessori, di elementi di arredo – di quanto non fossero prima, a testimonianza di una maggiore agiatezza degli abitanti, e tuttavia ben poco di questa aumentata disponibilità di mezzi – che pure è generale – si riflette all'esterno, nella predisposizione di spazi collettivi o di attrezzature per un uso non rigidamente funzionale del tessuto urbano.

Dell'ampio ventaglio di luoghi pubblici – piazze, portici, slarghi, giardini – e di arredi urbani – fontane, esedre, panche, statue – che hanno caratterizzato nel tempo il tessuto delle città, non v'è quasi più traccia nei nuovi agglomerati: questi non sono, in effetti, che una teoria di singole cellule giustapposte, nelle quali ogni sforzo è rivolto all'interno, mentre l'esterno non è che un vuoto, uno spazio che risulta privo di identità, dal quale è bene togliersi al più presto. Il senso diffuso d'insicurezza che vivono quasi dovunque, al calar della sera, gli abitanti dei grandi quartieri periferici – dove non a caso droga e criminalità giovanile sono più presenti – è anche il risultato di un'assenza di stimoli alla formazione di quella rete di rapporti (e di controlli) interpersonali in cui si riconosce una comunità territoriale.

Il nostro è certo un paese di antichissima tradizione urbana; non c'è perciò da stupirsi se, nella memoria collettiva, i nomi delle diverse città hanno immagini ben distinte, che sono poi quelle del paesaggio storico.

E del resto chi, visitando una città sconosciuta, andrebbe in primo luogo a cercare le periferie, per la sola ragione che lì abita la grande maggioranza dei cittadini? Eppure, sono questi i nuovi spazi costruiti che costituiscono oggi il paesaggio urbano, questa è la città che viviamo e che dobbiamo quindi essere capaci di registrare.

Dopo il 1945 sono cambiati i tipi edilizi dominanti. Tutte le città, complici o meno i regolamenti edilizi, hanno subito un netto aumento della densità di fabbricazione: gli edifici multipiano sono di gran lunga dominanti nelle nuove

espansioni, ma anche gli antichi quartieri a villini o a palazzine dell'Italia unitaria sono stati sostituiti da fabbricati multipiano.

Il costo sempre crescente delle aree fabbricabili impone uno sfruttamento estremamente spinto dello spazio, mentre la possibilità di un alto sfruttamento giustifica l'aumento di valore delle aree.

I loro prezzi raggiungono in Italia livelli sconosciuti agli altri paesi europei: l'incidenza del costo del terreno su quello totale del fabbricato è a Milano più alto che a Manhattan.

Si costruisce 'in deroga' ai piani regolatori, la legge urbanistica esistente priva di regolamento di attuazione non viene applicata, le amministrazioni locali non hanno, specialmente nei primi due decenni, né la capacità né la volontà d'imporre limiti a un tipo di crescita che riflette peraltro, nel modo più diretto, l'intreccio di bisogni e di interessi che domina la società italiana.

I condomini delle grandi società immobiliari e – appena un gradino più su – le palazzine delle finte cooperative, costituite per sfruttare leggi compiacenti emanate in realtà a sostegno del complesso immobiliare edilizio, sono la regola per le nuove espansioni: antiche ville, terreni agricoli, vecchi villaggi sono tutti trasformati in un tessuto edilizio compatto ad alta densità.

Costruiti rapidamente, all'insegna del massimo profitto, con materiali e tecnologie almeno inizialmente assai scadenti, alcuni di questi quartieri sono ormai degradati, abbandonati da coloro che vi si erano insediati per primi: la loro capacità di durata si è rivelata inferiore a quella dell'edilizia degli anni Venti e Trenta, che ora è di nuovo assai appetita.

Con gli anni, nelle aree più ricche del nord, la qualità e certamente aumentata; le pubbliche amministrazioni sono riuscite a imporre alcuni sia pur modesti miglioramenti nell'arredo – marciapiedi, aree verdi, parcheggi – così che, se l'immagine generale non è mutata, è possibile registrare un miglioramento complessivo della scena urbana, fattasi meno distante da quella di altri paesi europei. Questo non è però accaduto dovunque, e le città meridionali appaiono anche qui, arretrate: dove il settore edilizio-immobiliare conserva intatto il suo peso nell'economia locale, sembra debbano fallire tutti i tentativi di innalzare la qualità dell'ambiente.

A Napoli, Salerno, Taranto si celebrano i fasti della speculazione più incontrollata, la congestione è una condizione normale, gli indici di fabbricazione sono elevatissimi e la gestione dei pubblici servizi – in un ambiente del genere – pressoché impossibile.

È in questo modo che le nostre città – nel momento stesso in cui crescono, a testimoniare una nuova condizione di vitalità economica – confermano, in modo fatalmente duraturo, la loro condizione di arretratezza rispetto alle linee di sviluppo complessive della società europea che – pur nella diversità delle formule politiche – riesce, molto meglio di noi, a esprimere forme di urbanizzazione meno alienanti, nelle quali assai più forte è il controllo pubblico sulla qualità.

Alla crescita economica dell'Italia nel dopoguerra non corrisponde dunque un miglioramento dell'ambiente urbano, né, in genere, delle attrezzature collettive; aumentano invece i consumi individuali, e non c'è da stupirsi che siano proprio le attrezzature commerciali a costituire i luoghi più importanti di aggregazione.

Si afferma la cosiddetta grande distribuzione: magazzini e supermercati vengono di norma ubicati nei nuovi quartieri, negozi d'ogni tipo – e in numero sempre crescente – li circondano, i bar – che sono venuti a sostituire caffè e osterie – ostentano sempre più sofisticate 'macchine per 11 caffè' e diventano elementi essenziali dell'organizzazione urbana, punti d'appoggio per la rete dei telefoni e per la vendita di biglietti per i trasporti pubblici.

Mentre i teatri a poco a poco si chiudono o si trasformano, si affermano negli anni Cinquanta e Sessanta i cinematografi, templi dell'evasione di massa, ove l'oscurità protegge lo spettatore da fastidiosi rapporti con i suoi simili almeno fino a che non arriva la televisione a inchiodare l'individuo allo schermo, libero da ogni intromissione.

Eppure, anche i cinema, coi loro ingressi fastosi, diventano un luogo centrale, nella organizzazione della nuova città.

Il fatto è che la nuova città italiana – che è poi quasi tutta la città – è, come mai lo è stata prima, tutta privata. Si è formata, lo abbiamo visto, con straordinaria rapidità; il ritmo frenetico della produzione edilizia, organicamente alleata alla speculazione sulle aree fabbricabili, non ha lasciato spazio a nessuna ipotesi di organizzazione urbanistica che non fosse indirizzata alla formazione del massimo profitto per i promotori. Sulle caratteristiche del cosiddetto 'blocco edilizio' e sul suo ruolo nel modello di sviluppo italiano nel dopoguerra esiste ormai una letteratura interessante e sufficientemente esauriente: si è trattato di un intreccio tra offerta di lavoro nelle aree urbane, conseguenti spostamenti di popolazione, nuovo fabbisogno di alloggi urbani, tutti elementi che si sono sistemati a vicenda negli anni Cinquanta e Sessanta e che hanno trovato espressione politica nei governi retti dalla Democrazia Cristiana. Questa dinamica interna della società italiana – legata peraltro ad alcune fondamentali scelte di collocazione internazionale – è stata accompagnata da politiche urbanistiche e edilizie, provenienti dal governo centrale, che hanno agito in modo da promuovere e convogliare il risparmio privato in primo luogo verso la proprietà edilizia. Siamo passati così da una larga maggioranza di affittuari a una netta prevalenza di proprietari. Tuttavia, così come il sostegno allo sviluppo della motorizzazione individuale ha significato il degrado del trasporto pubblico, vittima di una logica d'investimenti tutti concentrati sulle infrastrutture necessarie a incrementare la produttività del trasporto privato, anche le politiche di sostegno alla diffusione della proprietà privata dell'alloggio sono valse in realtà a trasferire risorse dal settore pubblico – le città – a quello privato, rappresentato in questo caso dalla proprietà edilizia.

Ciò ha significato lasciare spazio a una speculazione fondiaria che ha governato di fatto il processo di crescita urbana, lucrando sugli incrementi di valore delle

aree fabbricabili, immesse all'interno degli aggregati urbani in modo da poter usufruire dei servizi – trasporti, scuole, ambulatori, giardini, nettezza urbana, vigilanza – che le pubbliche amministrazioni debbono fornire.

Le città sono state costrette a far fronte a questo incremento di domanda senza un corrispettivo incremento del gettito fiscale, e ne è risultato un inevitabile abbassamento della qualità, dei servizi offerti, ciò che a sua volta ha indotto una crescita del processo di privatizzazione.

Questo meccanismo perverso ha prodotto ambienti urbani d'inusitato squalore. È per questa via che siamo stati indotti ad abitare alloggi sempre più lussuosi, accettando nello stesso tempo marciapiedi sommersi dalle auto in sosta, trasporti pubblici più inefficienti di quelli d'anteguerra, turni insalubri per gli scolari.

La mancanza di un trasporto pubblico efficiente ha avuto un altro effetto: nelle città che crescevano con tanta rapidità, il luogo più accessibile rimaneva il centro, le cui aree divenivano così di gran lunga le più pregiate.

E siccome le città italiane sono nella stragrande maggioranza, di antica origine, furono proprio i centri storici a essere sottoposti alle più forti pressioni in vista di possibili ristrutturazioni.

Gli anni Cinquanta sono stati probabilmente i più duri: mentre alcuni s'illudevano che, con la caduta del fascismo e della relativa retorica imperiale sarebbero scomparsi anche i pericoli di sventramenti e trasformazioni nei tessuti storici, col pretesto della ricostruzione e della valorizzazione si registravano una gran quantità di 'inserimenti' edilizi, la cui fondamentale caratteristica era un volume molto maggiore di quello dell'edificio preesistente.

Aumento delle cubature e trasformazioni degli usi – di norma una riduzione delle residenze o una loro riqualificazione su livelli molto più elevati, un incremento degli uffici e delle strutture commerciali – hanno naturalmente aggravato il problema dell'accessibilità e dei trasporti verso (e attraverso) i centri storici: di qui ulteriori pressioni per sventramenti, parcheggi, metropolitane.

Il fenomeno opposto si verificava invece nelle città contrassegnate da una dimensione demografica di segno diverso: nel Mezzogiorno, dove a fronte degli spostamenti dalla campagna si registravano le grandi migrazioni verso le regioni settentrionali, i centri venivano via via abbandonati, e nelle loro strutture cadenti restavano soltanto coloro che non erano riusciti a ottenere un lucente appartamento nella nuova periferia.

Nell'insieme dobbiamo ammettere che le trasformazioni cui sono stati sottoposti i tessuti storici sono state più diffuse e profonde di quanto non fosse successo durante il ventennio fascista, quando gli interventi pur essendo brutali erano per lo più limitati all'inserimento di alcuni spazi e edifici rappresentativi.

Il nostro atteggiamento è ora molto diverso. Proprio la piatta uniformità delle nuove espansioni; l'assenza (ma, qualche volta, anche la fredda artificialità) di caratterizzazione architettonica e spaziale, che diventa tutt'uno con l'anonima-

to, e la quasi inesistente sensazione d'identificazione sociale dei loro abitanti sono venute a porre le basi di un nuovo desiderio di antico, di caratterizzato. Per le nuove aree urbane il centro storico rappresenta un modo di vivere che si è perduto, che non ha nell'economico la sua unica giustificazione, che è più denso di memoria, certo, ma anche di stimoli necessari e vitali.

E così, caricato d'insoddisfazioni e di rimpianti che sono in primo luogo il frutto della contemporaneità, l'ambiente storico si propone come alternativa all'evasione, al pari dei lontani arcipelaghi oceanici riscoperti dall'industria turistica. Ma gli abitanti e le attività che ancora lì caratterizzavano fino a qualche decennio fa sono in gran parte cambiati, e i centri storici sono diventati, in realtà, dei luoghi specializzati: non sono più la città, nella sua complessa articolazione sociale ed economica, nella compresenza di strati sociali diversi, nella disseminazione dei negozi necessari alla vita quotidiana, nella rete antica delle attività artigiane.

Sono ormai, come altre aree della città contemporanea, zone tendenzialmente monofunzionali: luoghi di rappresentanza, di commerci, di residenze di lusso, luoghi di desiderio.

Deserti nei giorni festivi, si riempiono di folla durante l'orario di apertura dei negozi e, anche là dove le macchine sono bandite, sono pur sempre stravolti dalle insegne luminose e dalla congestione, quasi una parodia di quell'immaginario urbano, tumultuoso e frenetico, ma pur sempre legato al piacere e all'eccitamento dello stare insieme, del quale non v'è traccia nei nuovi quartieri.

Questo non è accaduto soltanto in Italia. In tutti i paesi occidentali i centri storici, anche se conservati (o ricostruiti) nelle forme esterne, sono stati spesso trasformati in giganteschi centri commerciali, talvolta direttamente accessibili da stazioni o parcheggi sotterranei: nel nostro paese tale trasformazione non è stata forse così radicale, ma in compenso minore è stato anche il rispetto per le architetture, i materiali e gli spazi del passato.

Una segnaletica stradale volutamente vistosa, scritte pubblicitarie invadenti, arredi inutilmente stridenti testimoniano un uso rozzo di strutture urbane delle quali peraltro abbiamo, come mai prima d'ora, bisogno.

Non è certo un caso che la discussione sui modi e le prospettive della salvaguardia dei centri storici sia diventata in questi decenni un argomento popolare, così da essere assunto fra quelli prioritari nel dibattito politico oltre che in quello culturale: il rapporto fra conservazione e sviluppo – che negli anni del boom pareva di pura contrapposizione – è stato ormai esaminato, e chiarito, nei suoi tratti fondamentali di interferenza e complementarità, all'interno di un sistema di scelte sulla qualità del modo di vita urbano contemporaneo.

E neppure è un caso che aumentino – nelle più avanzate architetture d'oggi – le citazioni dell'antico.

La città moderna non è fatta soltanto di strade, piazze, edifici; altri elementi, e altri segni, sono ormai parte integrante della scena urbana.

Fra questi, i più evidenti sono quelli della pubblicità: i colori, le dimensioni, la grafica e le immagini dei manifesti pubblicitari, attaccati ai muri o su appositi supporti, sono ormai tali e tanti, da modificare – e spesso da nascondere – le forme delle architetture e degli spazi.

Danno vita a un altro paesaggio, costruito al solo scopo di imprimersi nella mente dell'osservatore, e quindi, necessariamente violento e alienante. Un paesaggio a due dimensioni fatto di oggetti, di corpi, magari anche di altri paesaggi o architetture, pensato per indurre al consumo, ma che coglie nei suoi temi e nelle sue sequenze le ansie, le angosce e i desideri degli abitanti, impossibilitati a identificarsi con un ambiente che non comunica più, come in passato, il calore e la ricchezza del vivere urbano.

E dunque il paesaggio pubblicitario, che pure è spesso sgradevole e volgare, svolge una funzione importante, nutrendo un immaginario che l'aridità della città costruita è ben lontana dal soddisfare.

Tuttavia, se quest'operazione è legittima tra le maglie ossessive dei grandi quartieri periferici, più stridente appare all'interno dei tessuti storici dove pure è ben presente in barba alla resistenza opposta da regolamenti edilizi fragili, e da gruppi di cittadini attenti ai valori ambientali.

La pubblicità è fatta anche d'insegne, che perseguono gli stessi scopi di richiamo e di affermazione: da quelle arroganti, costituite dai marchi delle grandi aziende sui tetti degli edifici, a quelle stridule e invadenti sulle vetrine dei negozi.

Anche queste, affermatesi nelle periferie come necessario elemento di comunicazione, per sottolineare una modificazione nell'organizzazione urbana altrimenti inavvertibile, sono poi dilagate nelle stesse forme all'interno della città storica a testimoniare la supremazia dei valori del commercio su quelli dell'ambiente: ma i fasti di Reno e Las Vegas, dove i modesti edifici scompaiono sotto gigantesche insegne mobili, diventano una miserabile parodia della romana via del Corso, dove il rigore del disegno urbano non può essere cancellato.

Di sera, la città è fatta di luci. Sono quelle dell'illuminazione pubblica, grandemente aumentata per diffusione e intensità rispetto agli anni magri del dopoguerra, sono quelle della pubblicità, anch'essa enormemente accresciuta, come in tutte le città occidentali.

Esiste ormai un paesaggio notturno, cui la luce delle insegne dà continuità e riferimenti, quando non arrivi addirittura a costituirsi in territorio autonomo, senza rapporti visibili con una struttura urbana ridotta a semplice supporto.

Sono, naturalmente, le luci della città, quelle di Charlie Chaplin e di Francis Ford Coppola, quelle dell'America sognata che è finalmente arrivata fin qua e che tutti cerchiamo di imitare, perché ne abbiamo condiviso il modello, economico e sociale ed è difficile uscirne con comportamenti culturali non omogenei. Un altro elemento è entrato in questi anni a far parte integrante del paesaggio urbano, a modificarne l'organizzazione imponendo la propria costante presenza: è l'automobile privata, affermata all'interno delle aree urbane come il princi-

pale mezzo di trasporto, strumento e simbolo di affermazione sociale, diffusa ormai presso tutte le categorie di popolazione, in misura del tutto analoga a quella dei paesi economicamente più avanzati.

Poiché le città sono cresciute così rapidamente, rispondendo alle pressioni di una domanda quantitativamente troppo vasta per permettersi di affrontare le ragioni della qualità e della lungimiranza, ci troviamo ora nella condizione di vivere in ambienti urbani che – benché di recente costituzione – risultano inadatti a essere utilizzati in modo soddisfacente coi ritmi e gli strumenti della vita moderna. Le reti stradali sono inadeguate a smaltire un traffico veicolare enormemente aumentato – per la maggiore quantità di merci distribuite; certo, ma soprattutto per il deciso sopravvento del trasporto automobilistico privato su quello pubblico – soprattutto nelle ore di punta, che paiono peraltro sempre più dilatarsi, nella giornata, quando si concentrano enormi quantità di spostamenti casa-lavoro, dovuti all'accresciuta specializzazione funzionale delle diverse zone della città. E sono ancora più inadeguate le aree di sosta, che dovrebbero essere in numero maggiore di quello dei veicoli, mentre sono drammaticamente di meno: così sono trasformati in parcheggi aree fabbricabili, piazze, strade, giardini, marciapiedi, riducendo gli spazi per il traffico in marcia e ostacolando il movimento dei pedoni.

Nei giorni di Ferragosto i giornali pubblicano immagini della città deserta, abbandonata per le vacanze estive: l'assenza del traffico, la riscoperta dell'architettura, l'offerta di un uso meno frenetico e irto di pericoli degli spazi urbani sorprendono il lettore, lo incuriosiscono, ma quella città gli appare estranea, come un fondale di teatro quando la recita e finita.

I colori, i rumori, gli odori del traffico sono tutt'uno col paesaggio urbano contemporaneo; non come li sognano gli urbanisti, nei loro progetti realizzati, o come talvolta s'intuiscono in quegli scampoli di città o di quartieri che pur tuttavia sono sorti, più spesso nel nord Europa, in verità, che nel nostro paese.

Costituiscono una presenza ossessiva, che ha completamente sostituito quelle di un tempo: il suono delle voci, il rumore dei passi e dei mestieri sono rimasti soltanto a Venezia, luogo che, anche per questo, a molti sembra inabitabile.

Insieme alle automobili o, più esattamente, poco dopo, sono arrivate le autostrade, gli assi attrezzati, gli svincoli e i sovrappassi.

Un fascio gigantesco di opere in cemento circonda e penetra le aree urbane, le sopraelevate passano di fronte alle finestre del terzo piano, le piazze diventano foreste di pilastri, le rampe d'accesso s'incuneano nelle strade esistenti.

Le geometrie di questi manufatti rispondono a regole che non sono quelle dei tessuti urbani; il loro inserimento è violento, distruttivo, sottolineato da una segnaletica vistosa. Dal momento in cui sono realizzati entrano a forza a far parte del paesaggio urbano, lo condizionano nascondendo la città preesistente o proponendone immagini distorte, si impongono come i segni inequivocabili della modernità. Siccome queste strutture richiedono, per dispiegarsi con efficacia,

grandi spazi, ne risulta un singolare contrasto con la compattezza dei tessuti urbani, improvvisamente segnati da enormi vuoti rigidamente monofunzionali, che hanno l'effetto di segregare quelle aree che si vedono tagliata la trama dei collegamenti locali.

Negli anni Cinquanta sorgono i primi grattacieli; sono, come dovunque in Europa, destinati per lo più a uffici e tendono a raggrupparsi, a organizzarsi in 'centri direzionali'. Sono il simbolo del successo e della modernizzazione, e lo strumento per abbassare l'incidenza del costo dell'area fabbricabile su quello totale (ma anche per aumentare il valore di quelle adiacenti).

Superano le guglie del duomo e le punte dei campanili e diventano subito, nelle grandi città e nei centri minori, un nodo importante nella struttura urbana, sconvolgendone le relazioni preesistenti: le sequenze iniziali da *La notte* di Antonioni esprimono per la prima volta l'angoscia dell'abitante di un universo – il centro direzionale di Milano – che appare tutto artificiale, nell'implicito confronto con la città 'naturale' della memoria.

Negli anni Sessanta ci si accorge che i centri direzionali non potevano affermarsi tra le maglie troppo strette di regolamenti urbanistici e edilizi stesi soprattutto in funzione della residenza; nello stesso tempo, il mondo economico in espansione – apparentemente continua – delle aziende industriali, delle banche, dei servizi sembrava richiedere sempre più spazio e strutture più efficienti.

Ogni città, grande o piccola, discute e adotta piani e progetti per il proprio centro direzionale; ma le pubbliche amministrazioni sono lente e, alla fine del decennio, quasi nulla si è realizzato, mentre le tensioni che sconvolgono l'economia e la società sembrano colpire definitivamente anche questo estremo sogno di americanizzazione.

Si tratterà, però, solo di un intervallo, anche se lungo; a cominciare dagli anni Ottanta, una dopo l'altra, le maggiori città italiane, da Bologna a Napoli, si stanno dotando – alla pari con Berlino, Francoforte o Parigi – di centri direzionali irti di torri di vetro e di cemento, di sale per convegni e di spazi per esposizioni, di attrezzature per il traffico e la sosta, di magazzini e centri commerciali.

È anche un segno della trasformazione occorsa in questi anni nel campo edilizio e immobiliare: spazzate le piccole imprese, incapaci di affrontare la fatale combinazione di costi crescenti del denaro e del lavoro, non sono rimaste che le maggiori, obbligate – per la propria struttura – a impegnarsi in opere di grande dimensione.

Così le grandi imprese – private, cooperative, di Stato e miste – individuano aree per lo più esterne all'abitato e, libere dalle costrizioni che avrebbero trovato all'interno del tessuto urbano, s'impegnano a realizzare complessi edilizi assolutamente analoghi a quelli che si trovano in tutte le grandi città del mondo sviluppato.

Negli anni Cinquanta e Sessanta e, almeno in parte, anche in quelli Settanta, la popolazione italiana tende a riversarsi lungo le coste.

Soprattutto nelle aree costiere si registra un fortissimo incremento dell'attività edilizia: la popolazione aumenta del 34 per cento e il numero delle stanze del 206 per cento.

Altissimo diventa il numero delle abitazioni non occupate; ma, se per alcuni centri meridionali ciò si giustifica con l'abbandono prima e con l'investimento nell'edilizia dei risparmi degli immigrati poi, per altri la ragione va vista nel fortissimo sviluppo turistico.

Alberghi, residence, appartamenti, case unifamiliari si addensano lungo le coste, dilatano a dismisura i piccoli centri ai quali di norma si appoggiano, sconvolgono le antiche relazioni fra il mare e l'entroterra.

Si calcolano in 70 mila le abitazioni non occupate a sud e a nord di Roma, in 75 mila quelle fra Ravenna e Riccione e altrettante fra Chioggia e Grado.

La nuova immagine è spesso quella d'una enorme, ingiustificata periferia, della quale si riproducono tipologie edilizie e trame urbanistiche, congestione e mancanza dei servizi.

Eppure, non senza coerenza, un'altra forma d'investimento urbano, tipica del nostro tempo, appare molto più ricca di attrezzature 'sociali': le nuove città disegnate per il turismo nate lungo le coste settentrionali della Sardegna – paesi artificiali per i ricchi europei – o lungo la riviera adriatica, nel Veneto e in Emilia-Romagna, per i ceti medi in cerca d'investimenti-rifugio e di vacanze sicure. Si tratta, soprattutto in questo secondo caso, di veri e propri agglomerati urbani – grandi condomini, ville, case a schiera, alberghi e pensioni – destinati a trasformarsi per molti mesi all'anno in desolate città fantasma, abitate solo da qualche custode e dai cani da guardia.

Eppure queste città – ignorate dalle guide, e poco o male registrate anche sulle carte stradali – si trasformano d'estate in luoghi fervidi di vita e di attività economiche legate al turismo e all'edilizia.

Qui, in questi luoghi rappresentativi del desiderio di evasione dei cittadini dall'ambiente nel quale sono costretti undici mesi l'anno, è possibile ritrovare, sia pure in forme nuove, che possono apparire parodistiche quelle *amenities* che un tempo erano comuni negli ambienti urbani, e che oggi sono divenute così rare: gli spazi 'inutili' per l'appunto, quelli nei quali la gente può ritrovarsi, guardare, passeggiare, quelli non necessariamente designati a luogo di produzione di ricchezza.

È una finzione naturalmente, perché quei viali, quelle piazze e quei caffè esistono solo per attirare i turisti e convincerli ad aumentare i loro consumi, ma è ben significativo che ciò avvenga non tanto proponendo l'esotico, quanto recuperando ciò che l'ambiente urbano aveva e che in questi anni ha perduto.

Un'attenzione particolare meritano, non raramente, i grandi quartieri di edilizia pubblica.

La produzione italiana in questo settore è sempre stata quantitativamente assai modesta, e certo non paragonabile a quella degli altri paesi europei.

Ha avuto però almeno un merito, quello di chiamare a redigere i progetti gli architetti migliori (anche se talvolta in gruppo con i peggiori), offrendo comunque loro, sulla carta, la possibilità di disegnare quei brani di città nuova che l'industria privata, condizionata dalla speculazione fondiaria, sembrava non potersi permettere.

E i quartieri d'iniziativa pubblica, nel bene e nel male, sono diversissimi da quelli privati: sono lontani dall'area centrale, nella disperata ricerca di zone a basso costo (ma anche per offrire ad amministrazioni compiacenti l'opportunità di portare gratuitamente le infrastrutture ai terreni intermedi), sono disegnati secondo standard urbanistici e edilizi rigorosi, con abbondanza di spazi comuni e un'attenta gerarchia stradale, fino a separare nettamente i percorsi pedonali da quelli automobilistici, sono mal collegati al centro e poverissimi – quando non privi – di negozi e luoghi di ritrovo.

Sono, insomma, il contrario dell'altra città. In questi quartieri sono anche legibili le infatuazioni intellettuali di generazioni di architetti, dal folklore paesano al pragmatismo anglosassone, dal macchinismo corbusieriano al *pastiche* post-moderno: tutto ciò che altrove è così difficile da sperimentare in questa scala.

Eppure, tranne rare eccezioni, si tratta di luoghi desolati, dove gli spazi pubblici sono presto divenuti sterrati che pochi frequentano, mentre l'eleganza dei profili e dei tracciati, in assenza di traffici vitali, non ha altro effetto che di confermare la segregazione e una non richiesta diversità.

Naturalmente sono la localizzazione generalmente infelice, e l'incapacità di realizzare nei tempi necessari le attrezzature sociali, commerciali e di trasporto – frutto di precise scelte politiche – le cause prime del disagio, ma l'inconsistenza della risposta della 'cultura' è pur sempre significativa.

In realtà, ci aggrappiamo ai modelli perché è difficile comprendere (e accettare) che il paesaggio della città è fatto d'interferenze e sovrapposizioni, fra elementi diversi per storia e per funzioni, in una sovrapposizione solo apparentemente caotica ma significativa invece nella trama complessa delle relazioni che la percorrono.

Non solo è difficile amare la città contemporanea: ci riesce spesso, in realtà, arduo, semplicemente riconoscerla. Questo accade perché negli ultimi anni si sono verificati cambiamenti importanti, che non siamo però ancora in grado di riconoscere come definitivi, almeno in senso storico, di una nuova fase nell'organizzazione generale, dello spazio urbanizzato.

Dopo il periodo di crescita tumultuosa degli anni Cinquanta e Sessanta, che hanno così profondamente caratterizzato l'ambiente nel quale viviamo, stiamo oggi rilevando un deciso arresto nei processi di concentrazione urbana.

Ciò che ci fa pensare che non si tratti solo di fenomeni locali, ma piuttosto di un nuovo modo di esprimere nello spazio i bisogni e le funzioni della società contemporanea, e che eventi spaziali dello stesso genere si possono rilevare or-

mai – anche se in modi e misura diverse – in tutte le aree a economia avanzata dall'Europa occidentale agli Stati Uniti.

Per la prima volta nella storia delle società industrializzate dell'occidente le grandi città hanno cessato di crescere, e non solo è arrestata la crescita dei nuclei centrali – ciò che da tempo si era verificato, ed era stato riconosciuto – ma hanno smesso di crescere anche le aree metropolitane, le conurbazioni, la metropoli insomma, in tutte le sue forme riconosciute.

Se gli anni Cinquanta erano stati quelli della crescita tumultuosa, segnata dai grandi numeri, delle maggiori città italiane, che in pochi anni avevano riassunto un processo di urbanizzazione cui le maggiori città europee e americane erano state sottoposte in un arco di tempo ben più esteso – a partire dalla fine del secolo passato, negli anni di massimo consolidamento della società industriale – gli anni Sessanta avevano invece registrato l'estendersi dei suoli e delle funzioni urbane ad aree più vaste, inglobanti i comuni contermini ma anche centri urbani piccoli e medi che – un tempo autonomi – divenivano ora poli di sviluppo di alcune funzioni speciali, favorendo un processo dinamico di scambio all'interno di quella che venne chiamata, per l'appunto, area metropolitana. Si era così venuta ridisegnando un'altra immagine dell'Italia urbana, dove più che mai evidente era la distinzione fra sviluppo e stagnazione nella quale tutti i processi forti, di crescita economica, sociale e culturale si concentravano in queste aree vaste, come confermavano anche gli alti tassi di crescita demografica.

Il processo di metropolizzazione, pur così diversificato tra i diversi punti del paese da far discutere sulla correttezza di un unico modello interpretativo, sembrava dar luogo alla forma dello spazio delle società a capitalismo maturo: in Italia si arrivò perfino a redigere un documento, il *Progetto '80*, nel quale questo modello veniva proposto, depurato e razionalizzato, quale ipotesi di riorganizzazione dello spazio nazionale, e quindi come necessario riferimento per la localizzazione di tutti gli elementi del futuro (quanto inevitabile) sviluppo.

Ma le cose sono andate diversamente. Il processo di concentrazione, anche a scala metropolitana, si è, in molte aree, invertito.

Tutto è cominciato nella seconda metà degli anni Settanta, e con una forza tale da segnare profondamente i risultati del censimento del 1981.

Le cause sono molte, di diversa natura e tuttora oggetto di discussione.

All'origine c'è senza dubbio il generale processo di ristrutturazione e di decentramento produttivo che ha investito il settore industriale, fino allora strettamente connesso al modello metropolitano. Ciò ha comportato, parallelamente, il rilancio della piccola impresa, l'estendersi di forme di produzione di difficile rilevazione – tanto da essere definite 'sommerse' – l'affermarsi di un mercato del lavoro meno garantito, almeno formalmente, ma più mobile e articolato e, soprattutto, la riscoperta e l'utilizzazione di risorse locali di ogni tipo – e in

primo luogo umane e ambientali – che erano state emarginate nella fase precedente dello sviluppo.

Si sono viste così aree, fra quelle più profondamente segnate dall'esodo degli anni Cinquanta, riacquistare popolazione, mentre i centri piccoli e medio-piccoli bilanciavano in termini di crescita demografica e di posti di lavoro tutto ciò che le grandi concentrazioni industriali del nord andavano perdendo.

La presenza di una fitta rete urbana storica, in regioni come il Veneto o le Marche, si rivelava un sostegno prezioso alla crescita di attività produttive e terziarie, che fino a poco tempo prima sembravano definitivamente polarizzate. Le tensioni che rendono la vita metropolitana dura e complessa – l'inefficienza dei pubblici servizi, la mobilità difficile, la rigidità del mercato edilizio, la criminalità diffusa, l'inquinamento, il rumore – contribuiscono a rilanciare modelli di insediamento anche residenziale volutamente meno compatti e più diffusi sul territorio.

La disponibilità ormai generalizzata di una fitta rete d'infrastrutture, la diffusione dell'automobile e dei mezzi di comunicazione di massa sembrano rendere plausibile a un crescente numero di 'cittadini' (in termini di gusti, comportamenti, aspettative) uno stile di vita svincolato dai lacci di un'organizzazione urbana sempre più oppressiva.

E anche questa, dunque, è città. Ciò significa che l'antica immagine di Metropoli, la città compatta e fascinosa, dove la concentrazione delle persone, delle cose e delle attività ne esalta il potenziale di sviluppo, sta invece scomparendo, si avvia a diventare oggetto di una nuova archeologia, per l'appunto urbana e industriale, per usare neologismi che già vogliono designare campi di studio. Da Metropoli abbiamo cominciato a fuggire, anticipando l'hollywoodiana profezia di 1997, fuga da New York, dove Manhattan era divenuta per intero un isolato mondo concentrazionario, popolato di reietti e di ribelli, sorvegliato dal cielo e lungo i confini dall'esercito.

Aumentano nelle città e nelle aree metropolitane i terreni abbandonati o non utilizzati, gli edifici costruiti troppo tardi per le esigenze di un'industria che ha invece scelto altri mondi e altri luoghi e che oggi occupano inutilmente terreni sottratti allo sfruttamento agricolo; si fanno luce cioè i vuoti, non campi, parchi o spazi di ricreazione, ma luoghi dove la vita e le funzioni urbane sono venute a mancare e che la città, i cui meccanismi sembrano inceppati, stenta a riprendersi.

Fuori, nel territorio un tempo rurale, e che peraltro registra anche aumenti significativi di produttività agricola, si fanno sempre più evidenti i segni di un ispessimento della vita economica e sociale. Nuove aree residenziali, di case sparse o variamente aggregate ma sempre a uno o due piani, piccole industrie, magazzini, mostre-mercato del mobile, delle calzature, dei materiali edilizi si susseguono e si alternano, ora appoggiandosi a centri preesistenti ora autonomi; sorgono all'interno di un paesaggio che, sullo sfondo di un'agricoltura altamente

meccanizzata, è caratterizzato fortemente dalle reti – di strade, acque, energia – e dalla segnaletica che indirizza ai luoghi della produzione, dello scambio, dello svago.

L'architettura, di norma irrilevante, è talvolta chiassosa e tende a comunicare, anche, nello sfoggio inutile di materiali di pregio, l'orgoglio di un'affermazione individuale o aziendale che non intende più celarsi all'interno di tessuti edilizi omogenei, come nei centri storici, che forniscono ancora, peraltro, uno dei pochi luoghi dove generazioni diverse possono incontrarsi, la piazza.

Il paesaggio di questa nuova forma di città ci appare, così, troppo labile, difficile da riconoscere e da decifrare, nell'apparente povertà dei suoi elementi; eppure è un paesaggio intensamente vissuto e percorso dai suoi abitanti, capaci di ricostruire – usandola – un'esperienza di vita urbana pur in uno spazio così dilatato. E forse, un giorno, anche noi lo vedremo, e saremo in grado di leggerne la profondità, il ritmo, i significati così come facciamo sempre di fronte ai segni della storia nello spazio.

Bibliografia essenziale

A. CEDERNA, *Vandali in casa*, Einaudi, Torino 1957.

L. GAMBÌ, *Da città ad area metropolitana*, in *Storia d'Italia*, vol. V. I documenti, Einaudi, Torino 1973.

G. DE MATTEIS, *La crisi della CITTÀ CONTEMPORANEA*, IN *LE CITTÀ*, TOURING EDITORE, MILANO 1978.

E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*, Longanesi, Milano 1979.

ASSOCIAZIONE GEOGRAFICA ITALIANA, *Atti del XXIII Congresso geografico italiano*, Catania, 1983.

P.L. CERVELLATI, *La città post-industriale*, Il Mulino, Bologna 1984.

Filmografia essenziale

P.P. PASOLINI, *Accattone*, 1961.

M. ANTONIONI, *La notte*, 1962.

F. ROSI, *Le mani sulla città*, 1963.

M. ANTONIONI, *Il deserto rosso*, 1964.

Le teorie, i dubbi

Dapprincipio incaricato di Storia delle teorie urbanistiche allo IUAV, in un periodo d'innamoramento per il cinema e la letteratura tedesca (Lang, Murnau, Mann, Musil, Döblin) mi accadde di trovare, dimenticate negli armadi della facoltà, le prime annate di Der Städtebau, la rivista tedesca fondata agli inizi del ventesimo secolo da Camillo Sitte e Theodor Goeke; da qui fu facile risalire ad altri testi d'epoca che mi aiutarono a delineare un convincente racconto delle origini dell'urbanistica della città industriale. Il testo, pubblicato nel 1972, con un'antologia curata da Donatella Calabi, rovesciava la tradizione storica che vedeva nell'Inghilterra il luogo d'inizio della costruzione disciplinare. Il libro, tradotto in tedesco e in spagnolo, ebbe notevole risonanza, ma gli inglesi, mancando la loro edizione, non se ne accorsero. Così cominciai, dopo l'emozionante immersione americana, una lunga storia di relazioni con studiosi e paesi europei. Fa parte della storia dell'urbanistica, fin dall'inizio del secolo, uno scambio continuo e proficuo d'idee ed esperienze fra i 'cultori della disciplina' (per usare il linguaggio accademico italiano) siano professori o amministratori: è quello di cui ho goduto, aggiungendo (a mie spese) qualche giorno in più per visitare le città della conferenza con la guida di cordiali colleghi. Sono cresciuto anch'io all'interno della narrazione di una disciplina urbanistica nata dalle inchieste ottocentesche sulle condizioni di vita del proletariato e dalla prima legislazione britannica sulle caratteristiche igieniche minime delle abitazioni. Una tradizione che vedeva nella tipologia edilizia e nella sua regolamentazione l'origine e il fulcro della disciplina, ponendo peraltro in modo corretto il tema del rapporto fra crescita urbana e trasformazione economica, collegando in modo diretto il primato inglese nello sviluppo industriale con una risposta scientifica.

Una tesi che ho a suo tempo discusso, ponendo l'accento sul ruolo della Germania, il cui tardivo ma rapidissimo sviluppo industriale si appoggiò programmaticamente a una pianificazione pubblica del disegno e della gestione delle città. Ed è la tradizione tedesca che, volenti o no, ci siamo portati dietro per ben più di mezzo secolo. A volte con esiti bizzarri come negli Stati Uniti: qui gli housing reformers e i planners divisero presto le loro carriere,

dove i primi dovettero confrontarsi con i vincoli del mercato immobiliare mentre i secondi, sognando una mano pubblica inesistente, si avventurarono spesso in immaginari programmi di palingenesi urbana e territoriale. Eppure è questa l'America che amiamo, da Woody Guthrie a Frank Lloyd Wright, a Lewis Mumford e alla Regional Planning Association, perché anche l'urbanistica ha i suoi miti e le sue diverse storie. Il mito della mano pubblica nei paesi con governi totalitari divenne realtà: il trionfo degli urbanisti lo osservammo con invidia (per poi ricrederci al cambio di regime) nelle città nuove sovietiche. Anch'io del resto, negli anni Sessanta, lavorando per un programma delle Nazioni Unite, mi trovai a usare gli stessi modelli disciplinari nella pianificazione delle coste adriatiche dell'allora Jugoslavia. Cercammo di adottare in quel caso la raffinata Teoria delle soglie individuata dal nostro consulente Boleslaw Malisz (che divenne poi un caro amico, e mi aprì le porte della Polonia): rivisitando quei luoghi vent'anni dopo, in pieno sviluppo capitalistico, vidi che nulla era derivato dai miei piani. L'urgenza di superare quella pratica della pianificazione che consisteva nella semplice aggiunta di analisi e prescrizioni di carattere economico e trasportistico era sentita solo in parte: sempre più largo si faceva lo spazio fra elaborazione teorica e pratica professionale, ciò che naturalmente mi faceva molto soffrire (e comprometteva la mia vita professionale).

Nel dottorato congiunto di IUAV col Politecnico di Milano e quello di Torino che ho coordinato fino al 1995 (con l'apporto, fra gli altri, di Giovanni Ferraro) si sono venute precisando le caratteristiche possibili di un'autonomia della pianificazione territoriale come campo d'interazione tra discipline diverse. L'istituzione nell'Istituto universitario di architettura di Venezia del Corso di laurea in urbanistica nel 1970, in seguito ripetuta presso altre facoltà di architettura, era da un lato l'esito di una lunga battaglia politica di Giovanni Astengo, un integerrimo urbanista socialista, dall'altro dell'affermarsi in quegli anni come strumento di governo della 'programmazione economica', di cui la pianificazione urbanistica era parte integrante. È stata un'esperienza entusiasmante di formazione e costruzione disciplinare e anche di successo, giacché la maggior parte degli studenti ricopre oggi ruoli docenti in università italiane e straniere. Lanciammo un giornale del dottorato (con una foto di Guido Guidi) dove venivano pubblicati i lavori degli studenti, soprattutto quelli sotto forma di inchieste e interviste che esponevano i risultati dei primi due anni di studio. A quel periodo va iscritta la fondazione dell'Association of European Schools of Planning, promossa da Klaus Kunzmann, cui partecipai con un primo gruppo di docenti di università europee. Intanto era nata la prima laurea in urbanistica e pianificazione territoriale d'Italia, con il che la distinzione con la scuola di architettura era divenuta sempre più netta. Quella distinzione era legata sia alla storia delle due discipline sia al particolare momento storico che il Paese attraversava. Nei paesi del Nord Europa l'urbanistica (o meglio la pianificazione territoriale) si era da tempo affermata come campo disciplinare autonomo che nulla aveva a che fare con l'architettura e riconosceva le sue radici piuttosto nella geografia e nella (pubblica) amministrazione. Dell'AESOP sono stato per un biennio anche presidente, riuscendo a spostarne l'asse (molto Europeo occidentale) verso l'est, promuovendone due conferenze annuali, l'una Lodz, in Polonia, e l'altra a Istanbul. Tuttavia, di là da personali simpatie, non mi sono mai sentito a mio agio in un ambiente troppo sicuro delle sue posizioni disciplinari.

Non che io abbia mai ignorato ciò che si veniva teorizzando in un settore scientifico che è pur sempre quello che ho scelto, ma mi rendo conto che c'è una sfumatura di dubbio che si coglie costantemente, anche negli scritti più lontani nel tempo, come se non mi riconoscessi completamente in quella comunità scientifica. Il dubbio si applica in realtà soprattutto alle frequenti invasioni di campo dei miei colleghi verso discipline quali la sociologia, la filosofia e la politologia. Questo viene probabilmente dalla mia formazione d'architetto, più a suo agio con altri 'saperi', a cominciare dalla storia, spesso assente nei grandi disegni interpretativi che ignorano lo spazio, o lo intendono in senso puramente geografico. In Italia, e in generale nell'area mediterranea, l'urbanistica (o meglio l'organizzazione dello spazio) è sempre stata patrimonio degli architetti, quasi si trattasse di una dilatazione dello spazio architettonico verso una dimensione urbana.

Non c'è dubbio che da allora molto sia cambiato nel campo della ricerca e dell'applicazione, e molto si è discusso sul tema dello statuto dell'urbanistica in quanto disciplina scientifica. Anche qui dobbiamo tenere a mente le diverse condizioni storiche che giustificano la trasformazione dei percorsi di avvicinamento alle sfide che l'organizzazione dello spazio pone a società culturalmente complesse. La diffusione di nuove tecnologie di comunicazione e di raccolta dati, il declino del ruolo dello Stato e il contemporaneo moltiplicarsi di soggetti portatori di 'saperi' ed esigenze nuove sono tutti elementi che contribuiscono ad abbattere il vecchio mito salvifico del piano urbanistico. Mito che, nella storia dell'Italia repubblicana, è stato al centro di furiose lotte politiche, anche grazie al ruolo predominante del settore immobiliare nella regolazione pubblica dello spazio. Ora molti termini della questione sono cambiati: le opportunità sono diverse, ma soprattutto le richieste sono diverse: non siamo più in grado di ignorare il disagio e la protesta come nel XIX secolo (non a caso l'epoca della nascita dell'urbanistica); molte e più articolate sono le voci di coloro che pretendono giustizia e qualità, magari tradotte in termini di ambiente e partecipazione. Oggi credo che il tema che meglio sintetizza le aspirazioni recenti della disciplina urbanistica (e della civiltà) sia quello della cittadinanza, in tutta la ricchezza delle sue sfaccettature, incluse quelle riguardanti il rapporto tra città e Stato e quello fra città e globalizzazione. Ho provato a sintetizzare questa nuova prospettiva in un breve intervento a un convegno dell'AESOP che ho qui tradotto.

La città territorio: verso una nuova dimensione¹

Il termine di città territorio costituisce già una prima risposta, un tentativo timido di soluzione a quella domanda che oggi ci appare più che mai urgente: qual è la dimensione fondamentale cui far riferimento nelle nostre ipotesi di sviluppo urbanistico? Qual è, anche, la struttura che inquadra la nostra ricerca formale? Dunque, il termine di città territorio indica già un cambiamento di scala nell'indagine sulle strutture, e non solo una diversa angolazione visuale. E tuttavia, già nel precisare ulteriormente il significato da attribuire alla formula generica del 'cambiamento di scala', e cioè nel cercare di definire in quale direzione si sia attuato e si vada attuando tale mutamento, incontreremo le prime difficoltà. Già il modo con il quale si è arrivati sin qui è singolare. Non che mancassero, sin dai tempi eroici dell'architettura moderna, le intuizioni di una dissociazione città-campagna, città-territorio, produzione-servizi-residenze, che in qualche modo aveva da essere superata. Né certo sono mancati i richiami continui a legare la pianificazione urbanistica a una concreta pianificazione economica, senza di cui la cosiddetta 'realtà delle cose' avrebbe vanificato ogni sforzo. Ma tali tentativi – ai cui risultati converrà anche fare attenzione – sembrano accompagnare un evolversi delle situazioni, e delle strutture, che si verifica in modo completamente indipendente da questi; sì che parrebbe di assistere a sterili lamentazioni. Questo modo di procedere per successive approssimazioni, per sempre più vani tentativi di avvicinamento a una realtà in troppo rapida trasformazione – sta a indicare l'inadeguatezza di un tipo di cultura, che, per essere più vicina all'individuo, finiva per ignorare la società, o, per lo meno, il suo 'ambiente' fisico e storico.

1 G. PICCINATO, *La città territorio: verso una nuova dimensione* (con V. Quilici e M. Tafuri), in «Casabella-Continuità», 270, 1962, pp. 16-25.

Dei due termini, di quella che Quaroni chiama l'attrazione ambivalente verso la grande città e verso gli spazi commisurati all'individuo, prevaleva sempre quest'ultimo. I richiami, per esempio, a una cultura comunitaria, organizzata attorno alla scuola primaria e al centro sociale, negli anni in cui si verificano movimenti grandiosi di migrazioni interne, spopolamento di interi territori e sviluppo violento di nuovi centri urbani, con tutte le trasformazioni socioeconomiche che comportano, acquistano un sapore patetico e inattuale fino a diventare, in ultima analisi, evasivi. Non vorremmo però essere fraintesi: ché non si tratta, qui, di opporsi a un certo tipo di organizzazione civile che, come vedremo, potrebbe anche essere salvaguardata all'interno della struttura della città territorio, ma piuttosto di chiarire come le sconfitte dell'architettura e dell'urbanistica italiana, e non solo italiana, non sono dovute soltanto a una carenza di strumenti operativi, dalla legislazione ai mezzi di indagine. Se non si è riusciti a incidere sulla realtà italiana, questo dipende, a nostro parere, in gran parte, dalla mancata comprensione che non i modi d'intervento erano carenti, ma la lettura stessa dei fenomeni reali cui applicare tali modi. Insomma, quel famoso 'aggancio' con la realtà del paese, che così spesso s'invocava nei discorsi degli anni Cinquanta, è mancato nel modo più definitivo, poiché mentre l'evoluzione si faceva sempre più irreversibile, le forze culturali si rifugiavano nell'invocazione di una pianificazione inadeguata nei suoi stessi limiti ideologici o, più concretamente, nell'elaborazione di microcosmi, i 'vicinati', assolutamente avulsi all'ambiente circostante in ogni suo aspetto.

Necessità di un 'salto' culturale. I primi tentativi

Che questo sia il senno di poi, poco importa; è necessario invece trasformare il riconoscimento di una sconfitta, che ci coinvolge tutti, ma in una più autentica e fondata prospettiva culturale. Poiché non si tratta, si badi bene, di un semplice aggiornamento degli strumenti d'intervento e d'indagine, ma piuttosto dell'individuazione di tutta una serie di temi nuovi e, più ancora, delle relazioni fra questi: che assumono le caratteristiche di una vera e propria trama strutturale, costituente l'ossatura delle nuove realtà. In questo modo il processo dalle passate alle nuove esperienze non sembra continuo, anzi sembra un salto innegabile, nel tipo stesso di problematica che ora ci si pone. Pure, a queste nuove convinzioni in qualche modo si è giunti, e ritrovare i momenti salienti di questo cammino ha un valore che supera quello cronistico. Siamo convinti, infatti, che quel mutamento di scala cui ci riferiamo ci è stato in qualche modo proposto, quando non imposto, dall'esterno. Ancora una volta, cioè, la realtà si è evoluta in modo assai più rapido e, in fondo, creativo di quanto le forze culturali non siano state in grado di prevedere. La scissione verificatasi, tra una prassi professionale strettamente limitata alle proposte del mercato (in mancanza di centri di studio e di sperimentazione) e un'opera di predicazione missionaria sui temi più generali (esaurienti in gran parte nel breve tempo dei congressi e dei convegni), ha impedito

il verificarsi di quello scambio tra i due piani di discussione da cui solo possono nascere delle concrete prospettive di azione. Man mano che si facevano sempre più evidenti gli ostacoli a una pianificazione limitata, sia in senso orizzontale che verticale; man mano che, a esempio, diventavano di comune dominio i compromessi e le trattative snervanti cui erano condizionati i piani regolatori comunali; che, soprattutto, passando gli anni, anche i piani considerati migliori non si realizzavano, o erano deformati o, palesemente, si rivelavano inadeguati, quella fede che sosteneva nei primi tempi la nostra cultura urbanistica si veniva attenuando. Nello stesso tempo, concretandosi la cosiddetta 'politica del quartiere' nella costruzione di tutta una serie di nuclei coordinati, se ne constatava la vita povera e chiusa e, infine, inutile all'ambiente urbano nel quale pur essi si inserivano; mentre si facevano sentire – anche se più dall'estero che da noi – le prime tesi discordi alle tesi urbanistiche di estrazione anglosassone e scandinava. Il piano di Londra – e Carlo Doglio fu uno dei pochi a intuirlo – sia pure con ragioni assai diverse dalle nostre, era uscito, dall'ultima revisione, sostanzialmente minato: l'accento è posto sul *replanning* in una esaltazione anche enfatica dei valori urbani. I capolavori di Chandigarh proponevano un metro espressivo assai più dilatato e fertile e inquieto delle soluzioni intimistiche del neoempirismo, che rivelavano così la loro artificiosità evasiva. Tutti questi motivi, componendosi in modo sia pure confuso, non sono rimasti però senza conseguenze, sì che manifestazioni sintomatiche se ne possono trovare in varie occasioni, e citiamo il libro di Samonà, la Tavola rotonda al VII Convegno dell'INU di Lecce, il concorso CEP di Venezia, talune indicazioni del Codice dell'Urbanistica, la formazione di istituti quali l'ILSES e l'IREs. Tralasciando momentaneamente questi ultimi, che meritano un accenno particolare, e più largamente inquadrato, sarà bene ricordare i motivi più significativi accennati nei primi. Samonà, riferendosi ai recenti sviluppi urbanistici di Parigi, azzarda un'ipotesi già precisa sulla città-regione del futuro, sia pure muovendo da impressioni preminentemente visive:

«diversamente accadrebbe se le radiali di penetrazione veloce e le anulari di grande distribuzione, che dovrebbero formare la maglia principale del sistema circolatorio, riuscissero a integrarsi così intimamente col tessuto della futura città, secondo la previsione del nuovo piano, da amplificarne le relazioni senza estraniarsene; riuscissero, cioè, a permeare nella variata struttura le molteplici attività con una distribuzione descrittiva dei suoi caratteri e delle sue esigenze di vita locale e di movimento. E tutto ciò mantenendo i flussi circolatori in una trama lineare, che renda agevoli gli spostamenti veloci, fra zone anche lontane, alle grandi masse ogni giorno in movimento da un punto all'altro per ragioni di lavoro, socialmente interessate, in una metropoli come Parigi, a liberarsi dalla tirannia del vincolo fra posto di lavoro e abitazione. La creazione di questo sistema potrebbe costituire il principio motore della coscienza di una nuova grande dimensione urbana, conseguibile con le intime relazioni fra la grande maglia

circolatoria e le aree che vi sono incluse, qualora, nella saturazione strutturale delle varie attrezzature, che costituiscono la lenta messa a fuoco dell'ambiente, l'attività generalizzante del piano e quella individualizzante dei privati (qui indispensabile a caratterizzare le complessità della vita associata) sappiano trovare un equilibrio in armonia con la dimensione data agli elementi della città dalla trama viaria e dalle nuove destinazioni, di cui il nuovo piano con la sua voluta flessibilità lascia aperte le soluzioni definitive»².

Qualche mese dopo l'uscita del libro di Samonà, il concorso nazionale per il quartiere residenziale di Venezia-Mestre alle Barene di S. Giuliano forniva l'occasione per puntualizzare – anche se non per approfondire, considerato il poco tempo a disposizione – alcuni convincimenti ormai diffusi sull'inadeguatezza di interventi coordinati e totali. Nelle soluzioni migliori, infatti, anziché raggruppare l'edilizia d'iniziativa pubblica in un'isola, si preferisce disseminarla nel contesto urbano, sottolineandone con enfasi le qualità formali per farne, urbanisticamente e visivamente, l'ossatura fondamentale dell'urbanizzazione. Così come, in più di un progetto, le strade, gli snodi, le vie d'acqua, improntano fortemente di sé il volto della città nuova; la quale, a sua volta, è prevista come un centro di servizi per un *hinterland* che va assai al di là dell'edilizia adiacente prevista. Nella Tavola rotonda del Convegno di Lecce, sempre nel 1959, fra Giancarlo De Carlo, Piero Moroni, Eduardo Vittoria e Ludovico Quaroni, si diceva tra l'altro:

«È cambiata la *scala*, nella scena urbana, come è cambiata nella vita, nelle opere, nello spazio fisico, reale, oltretutto nella concezione di queste cose [...] Ne è derivata o ne può derivare la dilatazione, la fusione delle città nella città-regione, ne deriva una pratica pluralità di funzioni e di aspetti, e le dimensioni, fisiche e non solo fisiche, della città aperta e dei grandi spazi, la ricchezza e la continua integrazione del nuovo ambiente di vita, complesso e completo, strumento efficientissimo, seppure non perfetto, per la risoluzione di alcuni, almeno fra i più gravi, problemi sociali»³.

Siamo ancora sul piano delle intuizioni e non poco nebulose, tuttavia quei motivi che conducono a una nuova integrazione di urbanistica e architettura, fondendo la ricerca espressiva su basi sociologiche e tecnologiche, sono già indicati. Nello stesso tempo, ma con maggior tono di ufficialità, si elaborava il Codice dell'Urbanistica, che appariva ben presto l'atto conclusivo di tutta la battaglia politico-culturale che l'Istituto Nazionale di Urbanistica è venuto svolgendo in questi anni. Si cerca, col Codice e – pur attraverso ben maggiori compromessi – con le ultime redazioni ministeriali del progetto di legge urbanistica, di inserire le varie pianificazioni settoriali in un generale quadro di programmazione. Siamo, comunque, in que-

2 G. SAMONÀ, *L'urbanistica e l'avvenire delle città*, Laterza, Bari 1959, pp. 190-191.

3 *Atti del VII convegno nazionale dell'INU*, in «Urbanistica», n. 32, 1959, p. 7.

sto campo, a una svolta di fondamentale importanza. Non si può perciò evitare di porci il quesito: la nuova legge sarà sufficientemente duttile, così da favorire la formazione di quelle città-territorio che oggi cominciamo a intravedere? O non rischiamo noi di trovarci in breve con uno strumento nuovamente sorpassato?

Allo stato attuale delle nostre cognizioni è comunque difficilmente ipotizzabile una soluzione di ricambio; si può tuttavia riconoscere che la città-territorio sposta il suo campo di applicazione 'dalla pianificazione urbanistica totale all'individuazione dei punti sui quali far leva', nel senso di un intervento diretto sull'elaborazione, a esempio, delle infrastrutture: ciò che però non rifiuta, certo, un piano urbanistico a scala territoriale. Crediamo però che l'urgenza di precisare la nuova dimensione della città-territorio ci sia stata imposta, come prima si accennava, dall'esterno. E cioè dall'evidenza con cui una somma di trasformazioni, tecniche e socioeconomiche, sono avvenute: poter constatare, cioè, nel modo più diretto la stessa inadeguatezza di alcune nostre ipotesi di sviluppo; osservare, senza possibilità di dubbio, come territori per i quali i nostri piani prevedevano timidi e lunghi assestamenti, siano divenuti d'improvviso i più produttivi solo perché vi si è potuto localizzare alcune nuove attività industriali. Pensiamo, a esempio, al peso e all'interesse grandissimo che ha avuto l'elaborazione della teoria dei poli di sviluppo (derivata dal pensiero di F. Perroux) e delle aree marginali negli ultimi due anni di politica del mezzogiorno; l'ANIC-Gela è sorta, e rapidissimamente, in questo quadro. Pensiamo, d'altra parte, quali e quanti mutamenti si stiano verificando nella nostra vita associata; la distruzione del paesaggio delle coste e dei litorali è certo dovuta a una speculazione abbandonata a se stessa, ma è innegabile che la spinta è venuta dal diffondersi di un certo tipo di svaghi di massa che fa sì che molti pretendano di ritrovare, in ogni condizione, la varietà di contatti e di scelte che la città ci offre. La televisione diffonde e unifica gli stessi modelli e gli stessi miti in tutto il paese; le *human relations* e la *job evaluation* da una parte, l'automazione e la cibernetica dall'altra, mistificando o obiettivando, tendono comunque a elevare lo standard di vita socioeconomica di certi settori pur se rendendo più stridente il contrasto con quello delle aree sottosviluppate.

Necessità di strumenti amministrativi più adeguati

In questo quadro s'inseriscono altresì le difficoltà, sempre maggiori, che gli Enti locali incontrano nella loro politica economica e urbanistica. Deve essere tuttavia ben chiaro che – nella struttura in formazione che noi ora andiamo esaminando – le circoscrizioni comunali, a esempio, diminuiranno sempre di più di significato: trattandosi di fornire a ogni abitante una eguale quantità di scelte possibili indipendentemente dalla localizzazione dei centri di produzione e di servizio; né è pensabile un regresso da quella condizione di *affluent society* in cui, almeno nelle zone più avanzate, ci troviamo, con tutte le sue implicazioni psicologiche e sociologiche. Il problema sarà quindi quello, assai più complesso, del controllo e della direzione democratica di tali potenzialità, non già il loro rifiuto o la passiva registrazione.

Coscienza di una 'nuova' necessità espressiva

Tutto ciò comporta evidentemente, anche un diverso approccio al problema della forma. Già la pittura del gesto era passata rapidamente da una sorta di testimonianza post-espressionistica a oggettivarsi, suggestivamente, cosa tra cose. In Rothko è essenziale una ricerca strutturale, nei più giovani 'l'impasse del gesto' tende a essere superato addirittura in una 'nuova figuratività'. Da questa vicenda, per altro confusa e aggrovigliata, possiamo tuttavia trarre una indicazione di fiducia nella possibilità di raggiungere, al di là dell'alienazione industriale, una eticità espressiva. In termini non dissimili, anzi più espliciti, ci sembra sia da inquadrare l'interesse suscitato dal dibattito apertosi sul «Menabò», nn. 4 e 5, sul tema *Industria e letteratura*. L'invito di Vittorini ai letterati di aderire anche fantasticamente «al mutamento a livello industriale che la 'cosa' industriale comporta in ogni altra specie di cosa», è trasferibile quasi integralmente nell'architettura e nell'urbanistica italiana che, di fronte a tali nuove realtà, sembrano così distratte e, al più, descrittive.

«Il mondo industriale, che pur ha sostituito per mano dell'uomo quello 'naturale', è ancora un mondo che non possediamo e ci possiede esattamente come il 'naturale'. Esso ha ereditato da questo il vecchio potere di determinarci fin dentro alla nostra capacità di trarne dei vantaggi, e deve quindi subire una trasformazione ulteriore che lo privi appunto del potere di condizionare le nostre scelte e determinarci. Ora una letteratura che fosse pienamente all'altezza della situazione in cui l'uomo si trova di fronte al mondo industriale, conterrebbe tra l'altro l'istanza di questo passaggio ulteriore, e non ideologicamente, ma nelle cose per il fatto stesso che la rappresentazione comporta sempre [...] un minimo di progettazione, quale a esempio il progetto di libertà ogni volta nuovo che ogni immagine non approssimativa né astratta di servitù ha sempre incluso nelle sue linee, ecc., ecc.»⁴.

Gli sviluppi della città contemporanea

Se lo sviluppo storico della città, che si è andato configurando dalla prima fase industriale a oggi, non è, di per sé, né da accettare, né da rifiutare in blocco, perché contiene, al suo interno, elementi contraddittori, si può oggi riconoscere che lo stesso sviluppo neo-capitalistico della metropoli contemporanea, anche se a costo di gravi scompensi sociali, si muove verso forme più evolute di organizzazione territoriale che non sono, in fondo, molto lontane da certe anticipazioni e profezie dell'urbanistica moderna ma, nello stesso tempo, non possiamo a priori sapere se la città-territorio assumerà forme di evoluzione socialmente positive, o il loro contrario. A noi preme oggi fornire, e non soltanto alle forze culturali, alcune indicazioni che siano capaci di 'orientare e determinare in senso progressivo lo sviluppo futuro della città'. Così il contenuto ideologico della razionalità proclamata dal Movimento moderno si è spento, man mano che la società è venuta assorbendolo,

4 E. VITTORINI, *Industria e letteratura*, in «Menabò», n. 4, 1961, pp. 17-18.

tuttavia rimane indiscutibile che – in quel particolare momento storico – il Movimento moderno seppe individuare gli elementi che potevano agire in senso progressivo, e non importa se quegli stessi elementi (la ‘funzionalità’, a esempio), in una società diversa quale potrebbe essere quella attuale, hanno svolto o svolgono tutt’altra funzione. L’attuale evoluzione della struttura urbana è confermata anche dal rapido mutamento che ha subito – dalla primitiva fase di sviluppo industriale a oggi – il rapporto residenza–produzione–servizi. La città è passata da una configurazione compatta – che raccoglieva l’intera molteplicità di funzioni entro un unico sistema, caratterizzato da stretti e diretti rapporti di sudditanza tra le classi e dall’immediato contatto delle zone urbane produttive con quelle consumatrici, residenziali e commerciali – a una configurazione più aperta, in cui le zone produttive sfumano nel territorio, provocando smagliature e grandi ‘vuoti’ entro la propria struttura. Inoltre, mentre nella città tradizionale si distinguevano tre zone, in un rapporto a catena di sudditanza – il centro, la periferia, il territorio suburbano –, con una netta prevalenza dello sviluppo delle attività produttive su quelle terziarie, in quella attuale si assiste a un’espansione del centro cittadino, con un aumento considerevole delle attività direzionali e commerciali, riconducibili, appunto, al settore terziario, mentre gli edifici che le ospitano si accentrano in alcune zone. Contemporaneamente, si assiste a un decentramento delle attività produttive, che tendono sempre più a trovare la loro sede nel territorio. A questi rapidi cambiamenti nella distribuzione delle attività e degli insediamenti rispondono altri fenomeni, più complessi, nel tipo di vita delle diverse classi entro l’area metropolitana, come già si è accennato. Se lo scarso sviluppo che poteva avere l’edilizia commerciale nella città tradizionale era accompagnato dalla relativa povertà dei consumi, ristretti alle sole classi produttrici, l’espansione della stessa nella città contemporanea è, al contrario, determinata dalla facilità che hanno acquisito anche le classi lavoratrici a compiere rapidi spostamenti entro tutta l’area urbana e semi-urbana e a partecipare in maniera sensibile alla consumazione dei prodotti industriali. Oggi assistiamo a un vero sconvolgimento del paesaggio, sia urbano che territoriale e all’affacciarsi di una nuova scala nei tipi di insediamento e nelle loro interrelazioni, ma, soprattutto, a un mutamento sostanziale nei rapporti tra città e campagna. Al passivo rapporto di sudditanza della seconda alla prima si va infatti sostituendo, e non senza gravissimi scompensi economici, un allargamento della maglia cittadina che porta a una progressiva, totale, urbanizzazione del suolo. Si assiste a un processo di ipertrofizzazione della città, entro maglie sempre più estese che coprono il territorio.

Nuove indicazioni di metodo

È su questa realtà che si deve intervenire e fornire quelle indicazioni di metodo e di scala di cui, poco fa, si parlava. Per noi, posti di fronte a un fenomeno che possiamo dire storico di trasformazione strutturale nel tipo degli insediamenti, ha senso, oggi più che mai, parlare di intervento. Fornire, cioè, quei dati e quei

programmi che possano portare a una forma della città-territorio, piuttosto che a un'altra. Se è vero che il nuovo tipo di città è il «luogo degli insediamenti di diversa specializzazione resi omogenei dall'esistenza d'interrelazioni sociali ed economiche» e che «si configura come un luogo di situazioni omogenee in continua maturazione, secondo ogni fase dello sviluppo»⁵, 'ciò non deve portare a considerare il territorio come una superficie su cui ogni punto sia perfettamente equivalente ogni altro' e pronto ad accogliere la funzione o la destinazione che, nel tempo e nello spazio, gli si 'può' attribuire. Non vorremmo cioè che divenisse, secondo un'immagine assai significativa che è stata usata, come un quadro elettrico in cui si possa, a ogni minuto, innestare una spina. Per noi, al contrario, è necessario che si giunga a provocare, entro il territorio, 'le necessarie differenziazioni tra le zone', secondo rapporti, anche formali, ben determinati. Occorre, cioè, precisare il concetto di omogeneità del territorio, che, secondo noi, non deve portare a una forma indifferenziata. Se non dovranno esservi tra le zone diversi salti qualitativi (nel senso che attraverso l'intenso sviluppo dei mezzi e delle reti di comunicazione, la complementarità delle funzioni nei vari punti del territorio – e delle attività nell'economia generale di esso – farà sì che ogni parte sia posta al medesimo livello potenziale), ciò non significa che non sussistano differenze tra esse, che a ognuna di esse, cioè, sia destinata una 'situazione' diversa (sia pure entro un sistema elastico e trasformabile). Pensiamo, tra l'altro, che la definizione di territorio – quale sede delle attività produttive – e di città – quale punto d'incontro degli insediamenti direzionali e terziari – porti a una riqualificazione degli stessi due termini che implichi, qualora si affronti la totalità dei problemi, una soluzione democratica del conflitto città-campagna:

«L'idea di città-territorio non è una semplice codificazione di fenomeni attuali che già, in parte, presentano aspetti positivi e di un moto che porta spontaneamente verso nuove forme di produttività, ma comprende il raggiungimento di un nuovo assetto sociale e di quelle forme di equilibrio dinamico dell'economia che, sole, sono garanzia di progresso demografico»⁶.

La stessa potenzialità di movimento che si potrà ottenere in ogni punto e che porrà praticamente ogni insediamento nelle stesse condizioni di pariteticità rispetto vuoi alle zone produttive, vuoi a quelle residenziali, direzionali e di

5 G. DE CARLO, *Nuova dimensione della città: la città-regione*, in *Relazioni del Seminario La nuova dimensione della città: la città regione* (Stresa, gennaio 1962), s.n., Milano 1962, p. 140.

6 Relazione del II Corso di composizione architettonica della Facoltà di Roma al Convegno sul paesaggio industriale, organizzato dalla Facoltà di ingegneria dell'Università di Napoli, 5 aprile, 1962.

svago, tanto da annullare le differenze relative di distanza tra le varie zone, non ci deve illudere che si possa automaticamente pervenire all'eliminazione delle aree depresse. È chiaro che se non si operano scelte ben precise nell'ambito della complementarità tra le singole parti – per fornire a ognuna di queste una indicazione qualitativa – si riformeranno, a scala questa volta più vasta, gli scompensi della depressione sociale ed economica delle zone periferiche attuali. A esempio, centri residenziali minori, posti nel territorio e gravitanti attorno al nucleo urbano principale, potranno essere assorbiti, o trovare una loro particolare funzione, a seconda che, per essi, sia stata operata una scelta, entro il più vasto sistema territoriale, o meno. Questo problema, in particolare, può essere più marcatamente vivo nelle zone a sviluppo metropolitano del Centro-Sud, come Roma o Napoli, ove la situazione presenta caratteristiche affatto diverse da quelle del cosiddetto triangolo industriale. Qui, infatti, permangono numerosi aspetti della città tradizionale, che ha subito, in periodo relativamente breve di tempo, un grosso incremento nell'espansione fisica e nello sviluppo economico: la maggior parte delle attività produttive si svolge ancora a ridosso e dentro la città, mentre il territorio, in larghe zone, presenta gravi sintomi di depressione e, in altre, mantiene le caratteristiche agricole di partenza. È chiaro come in questi casi, in cui non sono ancora presenti tutte le condizioni per uno sviluppo verso le forme strutturali della città territorio, si può tuttavia intervenire affinché tali condizioni siano provocate. Si pensi all'impulso a trovare nuovi legami con zone a non immediato contatto (la Valle del Sacco e la stessa Val di Chiana) che subirà – dopo l'apertura dell'Autostrada del Sole – una città tradizionalmente isolata come Roma, o semplicemente allo sviluppo industriale che sta subendo la pianura pontina, evidentemente provocato dalla vicinanza di un grande centro di consumo. Pensiamo, in definitiva, che attraverso la ristrutturazione dell'ambiente urbano e territoriale della metropoli, entro un sistema elastico, le cui dimensioni sono, esse stesse, imprecisabili, si debba tendere alla massima caratterizzazione e qualificazione, sia dei valori urbani che di quelli territoriali. Sia, cioè, possibile recuperare la funzione sociale di luogo di scambio dei valori culturali e degli interessi economici che, tradizionalmente, è appartenuta alla città e fornire, con la localizzazione nel territorio delle attività produttive, quella vasta gamma di scelte di cui anche le classi lavoratrici devono poter disporre, strumentalizzando la loro, ormai acquisita, libertà di movimento. E si tratterebbe non soltanto di recuperare alcune funzioni tipicamente urbane o di accrescere alle masse il loro grado di libertà, ma piuttosto di riconfigurare lo stesso assetto fisico degli insediamenti. La città rimane, per noi, oltre che centro propulsivo della vita sociale e principale nucleo economico del territorio, un punto di concentrazione fisica dei valori architettonici e spaziali. E ciò indipendentemente dalle sue dimensioni, dalla sua struttura e dallo sviluppo che per essa si vuole adottare: tutti dati pertinenti al problema di determinare

la sua configurazione ottimale, per la quale non può evidentemente esistere un unico modello, per la molteplicità dei casi. In questo senso pensiamo possano valere le parole di Quaroni:

«L'idea stessa di scelta, che è alla base di ogni atto cosciente, e particolarmente alla base dell'idea di forma e di pianificazione, non deve necessariamente significare l'immobilizzazione, l'arresto di un processo: anzi, dovrebbe significare liberazione dagli ostacoli che si oppongono a quel movimento, a quella evoluzione: e non necessariamente l'idea di scelta deve portare alla 'unicità', perché potrebbe anzi portare alla molteplicità, perlomeno, a una certa molteplicità, a una certa integrazione»⁷.

Rapporti fra la città e il territorio

Rimane da stabilire quale possa essere il rapporto dei pesi e delle quantità tra zona urbana e territorio. E qui è evidente che sorgerà una seconda serie di molteplicità di casi. Ci sarà da distinguere tra zone urbane residenziali, che non dovranno necessariamente coincidere con il centro principale, zone cittadine vere e proprie, quali centri di attività terziarie e, infine, zone dei centri direzionali. C'è chi si oppone alla concezione stessa di centro direzionale e sostiene che tale idea è di tipo tradizionale e implica la formazione di una nuova periferia. Ma ciò non può più essere vero, ove si pensi al centro direzionale, ganglio, sì, della vita della città territorio, ma quale punto di 'pura condensazione quantitativa di una struttura qualitativamente omogenea', senza che esso si ponga, quindi, in posizione di egemonia rispetto alle rimanenti zone. Il centro direzionale, pensato in questi termini – che lo si ponga sia come parte delle strutture territoriali, lungo linee continue di sviluppo, dei luoghi di condensazione dei traffici – diverrà la sede, simbolica, delle molteplici funzioni urbane. È a questo punto che si chiude il discorso sulla funzione anticipatrice e 'pedagogica' del linguaggio, che era cominciato dalla constatazione dell'inadeguatezza della cultura attuale. Come non ricordare il messaggio, se si vuole utopistico, ma quant'altri mai fecondo di Kenzo Tange, di Louis Kahn, nei piani per Tokyo e Filadelfia, e di Chandigarh, quando immaginiamo una struttura metropolitana che deve necessariamente accrescersi per moduli relazionati alla scala territoriale? Il campo in cui oggi possiamo operare le scelte fondamentali è quello che si riferisce alle grandi strutture che sono quelle, sul piano più strettamente architettonico, dei 'grandi contenitori' e, sul piano dell'organizzazione territoriale, delle vie di comunicazione e dei centri di servizio; ed è il campo della qualificazione formale di questi elementi, che sono le vere 'costanti' della nuova realtà.

7 L. QUARONI, *Dinamica e forma della nuova città. Introduzione, in Relazioni del Seminario La nuova dimensione della città, cit., p. 131.*

Forma della città-territorio

Una prima evidente caratterizzazione formale della città-territorio (intendendo per 'formale' le qualità individuali della nostra ipotesi di organizzazione urbana) può essere suggerita dalla differente impostazione culturale da cui la stessa ipotesi di città-territorio prende forma: vale a dire dall'ampiezza delle dimensioni cui viene rapportato il problema territoriale e dal metodo stesso di impostazione. Avendo superato la sistematica di origine razionalista preoccupata di suddividere ogni complessa problematica in problemi particolari ognuno dei quali risolvibile separatamente (a meno di non ricreare la sintesi in un'organizzazione a posteriori), per attingere direttamente alla complessità e contraddittorietà di una realtà in cui operare (per inserirvi un dato modificatore interamente partecipe della drammatica situazione della società contemporanea), la prima caratteristica ormai tradizionale dell'urbanistica moderna – vale a dire il carattere di 'modello operativo' dato a ogni ipotesi di lavoro –, viene automaticamente a cadere. L'urbanistica europea, per la sua origine illuministica, ancor prima che razionalistica, non ha infatti saputo fare a meno sino a oggi di una metodologia basata sul rapporto diretto di ogni operazione a un modello formale nel quale veniva a sintetizzarsi il complesso delle ipotesi di fondo formulate in precedenza: non altro costituiscono le varie utopie ottocentesche, Fourier e Owen, fino alla città giardino howardiana, così come le ipotesi, già più metodologicamente formulate dalla cultura urbanistica più recente, dalla *ville radieuse* alla città nucleare, con tutte le conseguenti derivazioni e volgarizzazioni. Porre in una dimensione più ampia e diversa il problema dell'insediamento territoriale dovrà quindi portare come conseguenza 'l'introduzione di una ipotesi di lavoro che non si traduca in un modello', bensì si organizzi e si strutturi in una 'configurazione che assicuri una flessibilità' non solo alla scala del singolo settore urbano, ma anche principalmente alla scala dell'organismo generale. Il problema metodologico acquista quindi un nuovo valore: già impropriamente abbiamo usato il termine 'configurazione' per indicare il nuovo assetto dinamico degli insediamenti quando già da qualche parte si comincia a mettere in dubbio la possibilità, per la città-territorio, di assumere una sua forma individuante. La nuova dimensione urbana infatti, per quanto flessibile e dinamica, variabile nel tempo e nelle sue strutture mobili e caratterizzata dalla sua capacità di aderire alla mutabilità delle situazioni e dei rapporti fra i singoli settori, potrà conservare una sua qualificazione formale al livello delle relazioni internazionali e dell'organizzazione delle sue strutture fondamentali.

Valore ideologico della città-territorio

Ma da quanto si è già detto apparirà chiaro che la città-territorio non potrà più essere una 'conformazione' almeno nel senso tradizionale del termine, per acquistare invece la dimensione di un 'metodo di sviluppo'. Così si giustifica nel nostro discorso il valore particolare assunto da quegli 'elementi fissi' che formano l'ossatura generale della città-territorio, vale a dire 'le grandi reti di comunicazione'

nelle quali si concreta e prende forma la dimensione 'tempo', e le strutture direzionali, poste a cerniera delle varie qualità di insediamento (residenziale, produttivo, distributivo, ecc.) e che costituiscono quindi dei gangli di concentrazione funzionale ed espressiva posti a cardine dell'organizzazione urbana. Osserviamo ora quali sono le conseguenze, in campo ideologico, di una simile innovazione del concetto di forma cittadina. Senza dubbio il valore più autentico di quegli schemi e di quei modelli operativi, che abbiamo rifiutato per la nostra ipotesi di città-territorio, era riposto nelle loro premesse più specificamente politiche: la città, considerata come la massima concentrazione sociale e culturale, potenziatrice di energie politiche e sociali, non poteva che essere considerata il miglior strumento per chi intendeva agire sulle sue strutture e sulle istituzioni che in essa si concretano; e l'unica maniera per tentare un controllo delle evoluzioni e dei processi che prendono forma nella città sembrava essere quella dell'azione sulla sua dimensione fisica, sul suo aspetto figurativo. Si venivano così a identificare sociologia e urbanistica, istituendo un parallelismo fra i fenomeni causati dai rapporti sociali e quelli propri dei rapporti spaziali. Una simile relazione fra forme e modi di vita e di comportamento è del resto propria a tutto l'atteggiamento culturale che può genericamente essere sintetizzato sotto il denominativo di 'costruttivista', e la sua crisi coincide con la caduta dei miti che hanno sinora presieduto alla pianificazione della città. Così la città-territorio, proprio per essere un metodo di sviluppo dinamico; proprio per la sua nuova forma, che si concretizza addirittura in una variabilità dei suoi stessi limiti; nella sua aderenza totale ai processi continui e variabili della realtà, è la negazione di ogni astrazione utopistica o idealizzante. È, se si vuole, il superamento di un atteggiamento razionalistico che pretende di calare soluzioni aprioristiche su strutture – che non sono analizzate caso per caso nella loro complessità – per attingere, invece, a un processo continuo di razionalizzazione che tende a una verifica costante dei propri strumenti di analisi e di sintesi. E ciò non è in contrasto con quanto sopra si diceva circa la necessità di una nuova utopia, dato che il ricorso all'utopia è allo stato odierno un semplice mezzo di visualizzazione di una realtà che ha difficoltà a trovare concretizzazione solo per l'immatunità dei nostri strumenti politici ed economici di programmazione.

Strumenti di attuazione

Da ciò discende l'estrema importanza che assume lo studio dei mezzi di attuazione: è evidente che di fronte alla dimensione della città-territorio, tutta l'organizzazione politica e l'assetto socioeconomico oggi vigente divengono anacronistici e inefficaci. La realizzazione di una nuova forma della vita associata implica infatti lo studio di strumenti adeguati che corrispondano, sul piano dell'assetto politico, alle istanze espresse in quella nuova forma, dando a essa un contenuto e una realtà effettive. In tal senso è evidente, a esempio, che l'attuale dimensione del decentramento amministrativo e del potere autonomo degli enti locali non

appare più attuale; alla nuova dimensione urbana dovranno infatti corrispondere unità decentrate di diverso tipo e qualità: per un certo senso assai più limitate, sia per competenze che territorialmente, in modo da poter seguire, controllare e indirizzare una politica urbanistica e amministrativa alla scala dei vari settori qualificati e specializzati della città-territorio. Ciò anche per salvaguardare la flessibilità e la variabilità della sua dimensione fisica mutabile nel tempo, dato che in tal modo il coordinamento delle varie zone, al fine di provvedere a impianti o comunque programmazioni comuni, sarà enormemente facilitato. Un decentramento siffatto dovrebbe naturalmente tener conto delle varie differenziazioni qualitative della città-territorio, non solo in senso generale, ma anche secondo le più complesse caratteristiche che abbiamo già esposto in sede descrittiva. Accanto a tale minuto decentramento, dovrebbe al contrario aver luogo un ampliamento dei poteri locali all'intero territorio individuato funzionalmente, volta per volta, a seconda della variabilità delle situazioni nel tempo: con tutte le difficoltà che una flessibilità di tal genere può comportare dal punto di vista amministrativo. Comunque una nuova dimensione, anche in tale settore, è evidentemente auspicabile, e la soluzione – per quanto necessariamente generiche siano le indicazioni che allo stato presente possono essere date al riguardo – può essere individuata nella creazione di una serie di *planning authorities* capaci di programmare, di seguire, di controllare nel tempo ed eventualmente di modificare i programmi stessi, così da dar vita, finalmente, a quella pianificazione continua che si è ormai storicamente rivelata l'unica forma valida di pianificazione democratica. Per assicurare la quale la città-territorio, lo avvertiamo, non è che uno strumento possibile, l'unico che oggi ci appaia attuale: ma ancora uno strumento, che per essere pienamente e autenticamente reso una struttura progressiva e di liberazione dai miti e dalle tecniche alienanti della società classista, abbisogna di una nuova dimensione politica, come di una rinnovata rappresentatività amministrativa, dove la democrazia sia non più slogan ma reale acquisizione.

Le teorie dell'urbanistica italiana: un tentativo di analisi¹

A che punto siamo

Da qualche anno si registra, in alcuni paesi, uno sforzo di riflessione sulla natura, le origini e le caratteristiche del bagaglio teorico dell'Urbanistica contemporanea. Alla base di questo ci sono almeno due motivi:

- a) che, fra le ragioni della scarsa efficacia della politica urbanistica, ci sia anche quello di un'insufficiente chiarezza della disciplina in termini di obiettivi, campo di applicazione, metodologie; ciò comporta qualche difficoltà nel riferire la pratica alla teoria, cosicché sembra difficile anche trarre vantaggio dalle specifiche esperienze, in mancanza di un quadro comune di riferimento;
- b) che nell'ultimo decennio sono emerse impostazioni teoriche nuove o comunque contrastanti con quelle ritenute prevalenti e che tuttavia il grado d'innovazione non risulta sufficientemente chiaro, poiché non sempre le diverse posizioni sono esplicite e confrontabili.

Trasportare questo dibattito in Italia non è difficile, almeno nei suoi termini generali: lo è, invece, se si considera lo scarso materiale disponibile riguardante la pluralità di approcci adottati nell'ultimo decennio.

La letteratura su quest'argomento è da noi straordinariamente scarsa, talché il ricercatore finisce per convincersi che la disciplina si basa, con ogni probabilità, su una tradizione orale.

Poiché tuttavia una tale scelta fondativa contribuirebbe poco al suo status scientifico non sarà inutile avviare un primo esame sistematico dell'attuale stato dell'arte.

1 G. PICCINATO, *Le teorie dell'urbanistica italiana: un tentativo di analisi*, in «Urbanistica», 76-77, 1984, pp. 26-33.

Ci sono anche altri motivi che giustificano questo tentativo:

c) le basi teoriche su cui poggia la disciplina sono generalmente considerate assai deboli. Questa opinione si basa sia sulla genericità degli obiettivi solitamente indicati nei documenti di piano sia sulla varietà degli argomenti di natura economica, sociale, politica, ecc. che vi vengono sollevati;

d) mentre gli stessi documenti sollecitano di norma appassionanti dibattiti sulla loro correttezza per quanto riguarda le possibili scelte di ordine politico, sociale, funzionale e spaziale – verificabili soltanto negli anni a venire – molto scarsa è la riflessione sulle conseguenze specifiche di documenti e politiche di piano adottate in precedenza: la valutazione dell'efficacia del piano sembra di poco interesse, forse perché – a uno sguardo retrospettivo – ben altri appaiono gli elementi determinanti i processi di organizzazione spaziale;

e) i legami fra pratica professionale ed elaborazioni tecniche appaiono più velleitari che reali, spesso limitati all'uso di nomenclatura presa in prestito dalla letteratura di altri paesi, come il piano di struttura o lo schema direttore; ciò conduce a un crescente disagio fra gli esponenti dei due gruppi, che gli impegni pubblici legati all'estendersi delle amministrazioni di sinistra dopo il 1975 non sono certo destinati ad alleviare.

Da noi si dice: 'la cultura urbanistica'; nei paesi anglo-sassoni, più brevemente, 'gli urbanisti'. Nei nostri articoli si parla delle diverse posizioni prese dalla cultura urbanistica sugli argomenti interessanti il territorio, in quelli americani e inglesi si espone invece il parere di una categoria professionale.

Non si tratta però solo di una maggiore enfasi latina di fronte all'asciutto pragmatismo anglosassone, quanto di un tentativo di ampliare il significato dei temi territoriali ben oltre i limiti originari di campo nel quale si verificano gli eventi economici e sociali.

È un atteggiamento che ha pesato molto nella storia dell'urbanistica italiana, e che rischia oggi di pesare ancora di più, nell'accresciuta presenza dei tecnici urbanisti sul mercato del lavoro e all'interno dei processi decisionali del decentramento.

L'idea che l'urbanistica sia una sintesi nella quale si riconoscono e si riassumono tutti i 'progetti' – di diversa natura disciplinare – che incidono sull'assetto del territorio ha lungamente accompagnato, se non l'opera, la predicazione degli urbanisti italiani.

Il nuovo spazio organizzato coincide con l'immagine di una società senza conflitti, radicata in una storia ripercorsa attraverso le testimonianze dell'architettura (da conservare), e confortata dal consenso che deve necessariamente accompagnare il benessere e il progresso.

In questa idillica rappresentazione non c'è posto che per due caratteri fondamentali: i buoni (gli urbanisti) e i cattivi (gli speculatori). Ce n'è anche un terzo, per la verità – i pubblici poteri – ma si tratta di un carattere provvisorio, destinato a far lega col primo o col secondo.

Da la fine della guerra fino ai primi anni Sessanta gli urbanisti italiani – almeno quelli che contano – non si spostano molto da queste posizioni. Le esperienze (e le realizzazioni) delle socialdemocrazie scandinave, inglese e olandese che nella pianificazione territoriale, nella fondazione di città nuove e nella politica della casa sembrano (da lontano) un'ininterrotta catena di successi, sono lì a dimostrare che urbanistica, democrazia, buon governo, pace sociale e benessere economico sono tutt'uno.

Cultura urbanistica è dunque sinonimo di società civile e gli urbanisti non possono che esserne i *leader*.

Poiché una buona società si governa con buone leggi, la preoccupazione principale è quella di avere leggi urbanistiche sempre migliori (con il risultato di disattendere quella, non cattiva, esistente), mentre l'interlocutore privilegiato resta, per molti anni, il Ministero dei lavori pubblici, la cui influenza reale sulle trasformazioni territoriali è meno che scarsa.

«Urbanistica», rivista che si è sempre distinta per la lussuosa eleganza della veste editoriale e per l'aperiodicità del suo apparire, esprime compiutamente questo atteggiamento, regolarmente enfatizzato dagli editoriali.

Pure, che il *plot* non fosse così elementare qualcuno aveva già cominciato a sospettarlo. Benevolo, nel suo fortunatissimo *Le origini dell'urbanistica moderna* (1963) porta alle estreme conseguenze l'ipotesi della 'politicità' dell'urbanistica, negando ogni specificità, sia pure di campo, e condizionandone gli esiti al miglioramento dei rapporti economici e sociali.

Per capire il significato innovatore di tale posizione bisogna considerare che la letteratura urbanistica dei decenni precedenti, sia quella derivata dal movimento degli architetti moderni che quella promossa da riformatori e *planner* anglosassoni, non aveva mai messo in dubbio la capacità della disciplina – ove correttamente applicata – di elevare il livello di equità nella distribuzione dei benefici urbani. Non era che il primo segnale di un ridimensionamento che negli anni a venire, da punti di partenza diversi, avrebbe investito il linguaggio stesso dell'urbanistica: la compattezza del fronte cominciava a sfaldarsi, la felice sicurezza degli urbanisti italiani di 'essere nel giusto' era ormai confinata ai comunicati dell'I-NU. Tuttavia, la perdita di un presunto peso politico apriva la strada al processo di riflessione e di articolazione che immette stimoli nuovi, riferimenti a diverse interpretazioni dei processi di organizzazione territoriale, incroci e interferenze con altri campi disciplinari.

Negli anni Settanta queste differenziazioni si precisavano (e aumentavano) grazie soprattutto a un'intensa produzione editoriale – che faceva del nostro paese uno dei luoghi dove l'informazione urbanistica era più ricca e completa – e all'intervento sulla scena di nuove generazioni accademicamente più sofisticate anche se meno sperimentate nella pratica.

Aumentavano, almeno a partire dalla seconda metà del decennio, anche le applicazioni sul reale, grazie al rinnovato interesse per i problemi urbani e territoriali

che si affermava insieme al processo di decentramento regionale e all'impegno delle nuove amministrazioni comunali di sinistra.

Era, questa, una straordinaria coincidenza – e anche un segno dei tempi – che avrebbe potuto stimolare sperimentazione e verifiche: un'atmosfera, insomma, da Francoforte anni Venti.

Per ragioni molte e diverse – e sulle quali diversi e spesso antitetici sono i pareri – ciò che forse poteva accadere non è accaduto che in parte, cosicché ancora una volta ci troviamo a ragionare sui programmi, le intenzioni e le proposte e non, ahimè, sulle pratiche, ancorché imperfette. Ciò non toglie che le novità ci sono state, e che vale tenerne conto, cercando di identificarle e distinguerle.

Le 'scuole'

1. Non c'è dubbio che, in Italia come altrove, 'l'urbanistica disegnata' domina la scena almeno fino ai primi anni Sessanta. Si tratta di una metodologia che si esprime soprattutto – quando non solamente – nelle tavole di piano. Riguarda sostanzialmente l'uso del suolo – ivi comprese le previsioni di trasformazione ed estensione della rete stradale – la localizzazione delle attrezzature di servizio pubblico e di quelle industriali, ma soprattutto determina i nuovi ampliamenti residenziali, amministrativi e commerciali indicandone la localizzazione e – attraverso una elementare simbologia cromatica – i diversi indici di fabbricabilità. Benché coprano l'intero territorio comunale – a norma di legge – si tratta di veri e propri piani di ampliamento: costruiti su ipotesi di crescita continua dell'urbanizzazione, riservano pochissima attenzione al territorio che si prevede ne rimanga estraneo, mentre le aree già edificate sono prese in considerazione solo per quanto incidono nella ristrutturazione viaria.

Le amministrazioni comunali si vedono così dotate di una guida che è soprattutto l'immagine di uno stato futuro dell'organizzazione dello spazio edificato: investimenti pubblici e investimenti privati possono così essere commisurati alla domanda prevista, senza timore di variazioni inattese. Il piano regolatore, su cui s'incentra l'organizzazione disciplinare, esprime compiutamente l'emergenza sociale di amministrare le risorse in modo da evitare abnormi concentrazioni d'interessi economici in alcune parti della città a scapito di altre, o situazioni di congestione destinate a ostacolare l'ordinato funzionamento della macchina urbana.

Sappiamo tutti che le cose non sono andate proprio come previsto, ma questo, al momento, ci interessa poco. Più importante è invece rendersi conto che questo modo di 'fare' urbanistica è di diretta derivazione ottocentesca, fortemente marcato dalla manualistica tedesca di Stübben e di Neufert, ripresa, sinteticamente e con modesti aggiornamenti, nei manuali di Rigotti, Dodi e L. Piccinato. I legami strutturali tra tale approccio urbanistico e la formazione e realizzazione della rendita fondiaria urbana sono stati ampiamente dimostrati negli ultimi anni di ripresa degli studi sulle origini della disciplina. Di tali legami l'urbanistica 'disegnata' è certamente l'espressione più diretta ed efficace, ciò che non significa necessaria-

mente che il principale obiettivo indicato dagli urbanisti sia la regolamentazione della rendita. Anzi. Di norma gli urbanisti parlano d'altro: dell'organismo urbano, dell'unità di vicinato, dell'asse attrezzato, del neoempirismo scandinavo, delle *new town* laburiste. In realtà, il piano 'disegnato' consente di incorporare immagini di organizzazioni spaziali legate a contesti sociopolitici ben diversi da quello italiano. Un risultato certo, almeno per i piani più 'avanzati', è quello di suscitare una pubblica discussione sul futuro desiderabile della città: molto più vago è invece il dibattito sul futuro possibile. Le analisi dello stato di fatto dei problemi e delle prospettive che accompagnano i piani tendono a diventare sempre più dettagliate e a coprire l'insieme delle attività economiche e delle politiche sociali: la redazione del piano, in accordo con l'insegnamento di Geddes, si trasforma in un'occasione per approfondire la conoscenza della città, ma molto meno per esplorare le potenzialità reali della disciplina e dei suoi strumenti.

È questo anche il periodo d'oro per la libera professione dell'urbanista. Il piano, redatto in tempi brevi (L. Piccinato) o lunghi (G. Astengo) viene consegnato all'amministrazione comunale insieme a un elenco di raccomandazioni: il compito degli amministratori sarà d'ora in poi quello di adottare una 'politica di piano', in modo da garantire la formazione del tessuto urbano indicato nelle mappe che sono state loro consegnate. Se questo, qualche anno dopo, non si sarà verificato non resterà che richiamare il professionista (o un suo illustre collega) per incorporare il malfatto nelle tavole di piano e disegnare una nuova immagine per la città futura.

Ma l'organizzazione dello spazio urbano non esaurisce la politica cittadina. Tra l'indicare la localizzazione di un campus scolastico e il realizzarlo si possono incontrare ostacoli di ordine politico e legislativo il cui superamento coincide con l'effettivo governo della città; distribuire correttamente risorse finanziarie sempre insufficienti richiede una scelta costante fra opzioni diverse e quindi un'amministrazione attrezzata a raccogliere gli elementi necessari di giudizio; attività edilizia e speculazione fondiaria sono spesso elementi importanti nella composizione della base economica e hanno di norma un peso notevole nelle scelte pubbliche: temi come questi non sono affatto estranei a questi urbanisti, che ne discutono in convegni e sulle pagine delle riviste.

Il metodo col quale i piani vengono redatti non è tuttavia intaccato, e ricerche e riflessioni restano confinati agli allegati o alle relazioni di accompagnamento, senza che se ne possano trarre conseguenze di rilievo.

2. La seconda 'scuola' da esaminare (la classifica registra il 'potere' di mercato delle diverse scuole) è certamente quella, più confusa e problematica, che si può designare con l'espressione 'piano-processo'. Figlia dell'Italia riformista che si fa luce negli anni Sessanta insieme alla promozione del partito socialista al governo, l'urbanistica processuale si presenta – come spesso accade alle innovazioni – nelle vesti di una disciplina che rompe con un passato chiuso e provinciale.

L'accento è ora sulla programmazione economica; l'organizzazione spaziale viene assunta soprattutto in termini parametrici – densità, indici di fabbricazione, percentuali di sviluppo – e assai meno come disegno urbano (che diviene immediatamente più schematico e allusivo). Declina la popolarità delle socialdemocrazie europee, mentre gli Stati Uniti divengono il riferimento d'obbligo per i nuovi urbanisti: l'insoddisfazione che da tempo circola per la ristrettezza dell'ambito comunale che fa da cornice ai piani regolatori trova nuovo alimento nell'impostazione dell'ipotesi metropolitana, regolarmente attribuita a tutte le città italiane medio-grandi.

Si diffonde l'interesse per i metodi dell'analisi quantitativa, mentre diventa argomento di generale interesse quello della disponibilità e dell'attendibilità dei dati di base. Indagini campionarie, proiezioni, ricerca di nuovi indicatori sociali e spaziali caratterizzano questo approccio, che appare invece maggiormente in difficoltà quando si tratta di affrontare problemi specifici: la ricerca di paradigmi razionali cui riferire la realtà comporta un grado di generalizzazione molto più elevato di quanto richiesto, a esempio dalla metodologia tradizionale.

I documenti riferibili all'urbanistica processuale sono notevolmente diversi da quelli prodotti dall'urbanistica 'disegnata'. In primo luogo sono ostentatamente interdisciplinari, almeno nel senso di presentarsi come una collezione di documenti diversi per i diversi settori sommariamente ricapitolati in una sintesi.

Inoltre, esiste un'assai maggiore enfasi sulle analisi e sulle previsioni che non sulle prescrizioni, cui non sembra si attribuisca grande capacità d'incidenza.

Infine, i disegni di piano sembrano indicare modelli possibili di trasformazione complessiva, piuttosto che indicare soluzioni puntuali a problemi specifici: di qui il rimprovero, spesso avanzato di un'insoddisfacente capacità propositiva o, più velatamente, di un eccesso di analisi senza chiari obiettivi.

Si tratta, in realtà, di documenti 'aperti' il cui valore è spesso assai più metodologico – nel senso di fornire le basi a una riflessione sui singoli problemi – che non indicativo, ciò che potrebbe darsi soltanto attraverso una struttura permanente di rilevazione e controllo: non a caso il loro luogo di produzione sono soprattutto gli istituti regionali di ricerca, o organizzazioni di questo tipo, quali quelle istituite per alcuni piani territoriali. Le teorie localizzative e i modelli geografici entrano a far parte del bagaglio culturale degli urbanisti, qualifica che comincia a essere rivendicata anche da studiosi di economia, sociologia, politica.

Il nuovo approccio sembra richiedere l'identificazione delle diverse alternative possibili di politica urbana e territoriale, piuttosto che la definizione di quella più corretta: l'urbanista sembra abbandonare il vecchio atteggiamento moralista e si presenta come uno scienziato forzatamente neutrale.

L'urbanistica di parte è certamente il corrispettivo italiano dell'*advocacy planning*. Affermatasi negli anni caldi che seguono il Sessantotto, ha avuto un primo largo successo presso le generazioni più giovani e il patrocinio di qualche nome di fama. Benché sia, per sua propria natura, votata all'azione piuttosto che alla riflessione,

ha prodotto una abbondante letteratura – libri, articoli, pamphlet, volantini – volta a giustificare la decisa scelta di campo dei suoi adepti in favore dei gruppi marginali, di quelli non garantiti né rappresentati, dei subalterni di ogni tipo.

L'urbanistica di parte muove dal ribaltamento dell'immagine tradizionale di una disciplina mediatrice fra opposti interessi, alla ricerca del bene comune, per affermare la necessità di una collocazione – per l'appunto – partigiana: è proprio l'approccio tradizionale, sostengono i suoi teorici, che attraverso i suoi istituti e i suoi strumenti ha portato gli urbanisti a schierarsi sempre dalla parte del potere.

I movimenti sociali extraistituzionali – le occupazioni di edifici, le varie forme di auto riduzione, più in generale tutto ciò che ha preso il nome di lotte urbane – hanno fornito, e tuttora forniscono, il terreno di applicazione più caratteristico. Ciò ha contribuito a costruire un approccio spesso estremamente eterodosso e comunque sempre molto puntuale nelle diverse situazioni.

Maggiori sembrano essere invece le difficoltà nel definire una strategia in qualche modo unitaria: il dibattito ora in corso sui problemi dell'autocostruzione – con organici quanto stimolanti scambi di esperienze con altri paesi – lo dimostra a sufficienza.

L'urbanistica di parte sembra inoltre registrare la massima partecipazione di studiosi provenienti da discipline diverse: sociologi, in primo luogo, ma anche esperti di diritto o di materie ambientali, studenti in genere, e solo in parte di architetti.

3. È difficile dire se esiste un'urbanistica neomarxista. Esiste invece, sicuramente, un'analisi neomarxista, cui è riferibile l'attività di ricerca più considerevole degli anni Settanta.

Punto di partenza di tale approccio è l'analisi del ruolo del territorio nel modo di produzione capitalistico: l'organizzazione dello spazio urbano e regionale riflette i rapporti di potere esistenti fra le diverse classi sociali ed è il prodotto dell'opposizione fondamentale tra capitale e lavoro.

La verifica di tale assunto – l'articolazione, l'approfondimento – ha suggerito sia la costruzione di alcuni modelli interpretativi generali sia l'elaborazione di ricerche in settori specifici dell'attività economica e nei relativi esiti spaziali.

Queste ricerche hanno messo in luce, in primo luogo, la complessità delle relazioni che legano le attività economiche, i comportamenti sociali e politici, e le strutture territoriali; sono servite a dimostrare il significato politico di scelte, procedure o istituzioni la cui connotazione era finora strettamente tecnica; infine, si sono soffermate a indagare la distribuzione del potere nelle decisioni di carattere spaziale, contribuendo fortemente a demolire la figura dell'urbanista come tecnico *super partes* e del piano come momento/luogo delle scelte territoriali.

Su quest'ultimo punto la critica è estremamente decisa: riconosce che i giochi si fanno altrove, che il piano non è che uno degli elementi che vi partecipano (e quindi che gran parte delle sue indicazioni non sono che *wishful thinking*), che gli urbanisti hanno spesso svolto – magari inconsciamente – un ruolo di copertura

per operazioni utili soltanto a rafforzare la classe dominante, porta a rimettere in discussione la stessa struttura scientifica dell'urbanistica.

D'altro lato, il materiale prodotto da questa 'scuola' che in «Archivio di studi urbani e regionali» e in «Città Classe» ha avuto i suoi maggiori strumenti di diffusione si è, col tempo, notevolmente raffinato, almeno nel senso di usare strumenti d'indagine raffinati o comunque certamente aggiornati e di riflettere, con uso ampio ed esteso di dati e informazioni, sui processi politici e territoriali di grande rilievo. Non c'è dubbio che l'approfondirsi e l'articolarsi degli strumenti di analisi comporta *in nuce* – in un quadro di interazioni così complesse quale quello territoriale – indicazioni per intervenire nella pratica, sia pure in una prospettiva radicalmente diversa da quelle tradizionali: è un potenziale però ancora tutto da verificare.

Le pratiche recenti: modifiche, adattamenti e addizioni

Un tentativo di estrapolare alcune posizioni teoriche dalla scarsa letteratura esistente non ci porterebbe molto lontano, se non cercassimo di leggere anche tra le righe di alcuni fenomeni che pur non direttamente legati alla teoria, non possono comunque prescindere totalmente.

Si fanno, infatti, sempre più comunemente cambiamenti – rispetto ai passati decenni – nelle pratiche urbanistiche che sottendono naturalmente la scelta di strategie diverse e forse (ma questo è molto meno chiaro) anche orizzonti teorici diversi. Un primo cambiamento, verificabile un po' dovunque e certamente nelle amministrazioni locali più 'avanzate', consiste nell'accompagnare (quando non nel sostituire) il piano regolatore generale con strumenti urbanistici più limitati negli obiettivi e nei tempi, di nome e caratteristiche diverse: piani d'inquadramento, piani operativi, di settore (del commercio, dei servizi, degli insediamenti produttivi, dell'edilizia economica e popolare), piani di recupero, programmi pluriennali di attuazione.

Questo è certo il portato di una legislazione urbanistica che sembra preferire l'accumulo delle iniziative alla chiarezza dei risultati, ma indica anche uno spostarsi di attenzione da un'ipotesi generale di quadro delle trasformazioni (e quindi anche negli esiti relativi) a quella di una necessaria – ma in qualche modo casuale – continuità operativa. Un atteggiamento, insomma, che privilegia l'intervento a breve termine piuttosto che la correlazione fra i diversi interventi nel lungo periodo. Ciò significa naturalmente una diminuita fiducia nella programmazione in quanto tale, ma potrebbe d'altra parte anche voler dire un tentativo di trovare vie più immediatamente praticabili per intervenire in un campo – quello del governo urbano – su cui i grandi disegni sembrano incapaci di incidere. Anche qui dunque una sostanziale ambiguità, che il susseguirsi di leggi nazionali e regionali, che collegano l'intervento finanziario all'applicazione di specifici strumenti urbanistici, non è certo valso a chiarire.

La possibilità stessa di raggiungere risultati analoghi utilizzando strumenti e procedure diverse – è il caso fra l'altro degli interventi nei centri storici – non fa che

confermare uno stato di caotica sovrapposizione e confusione di obiettivi che ostacola certamente un'ipotesi programmatoria.

Un altro elemento deve anche essere preso in considerazione, per il suo carattere fortemente innovativo rispetto alla tradizione disciplinare: il fatto che un numero sempre maggiore di piani sono volti a governare il *containment* piuttosto che lo sviluppo.

Questo deriva certo dall'arresto della crescita demografica di gran parte delle aree urbane, ma sottintende anche una precisa volontà di opporsi a processi espansivi di vario genere nella convinzione che sia piuttosto necessario elevare le qualità dell'ambiente, e che ciò sia possibile solo in un quadro di piccoli numeri.

Ora, se riflettiamo che all'origine della disciplina è proprio la necessità di dare una risposta ai problemi posti dagli accelerati processi di crescita della città industriale (non a caso uno dei primi e fondamentali strumenti urbanistici è il piano di ampliamento), è evidente che la nuova impostazione dovrebbe – a lume di logica – mettere in crisi il sistema delle strumentazioni urbanistiche esistenti. Tanto più singolare è invece non solo che ciò non accada, ma che venga da tali documenti una specie di sostegno all'apparato disciplinare tradizionale sotto forma di operazioni di razionalizzazione e scrematura dei nodi e delle sovrapposizioni più evidenti nell'insieme dei provvedimenti fin lì adottati dalle pubbliche amministrazioni interessate.

Queste ultime hanno naturalmente bisogno di certezze per poter impostare programmi e politiche a medio e lungo termine e, soprattutto, per essere in grado di valutare (pur con estrema approssimazione) gli esiti delle decisioni prese. Di qui nasce il consenso (e l'istigazione) a quel processo di costruzione di un apparato urbanistico il più possibile configurato da leggi o da normative stabilite per legge, che solo di recente qualcuno comincia a mettere in discussione. La rigidità dell'apparato normativo costituisce un elemento rassicurante per l'operatore pubblico, ma è altrettanto certo che questo finisce per essere un dato estremamente condizionante e in sostanziale opposizione a ogni strategia di programmazione e di progetto.

E, dunque, non si configura così un radicale contrasto fra i due principi originari della costruzione disciplinare, quello dell'intervento in un quadro di flessibilità e quello della sanzione istituzionale di scelte prese *una tantum*?

Che questo contrasto sia reale – e sentito – si evince da diversi elementi: dalle contrastanti dichiarazioni di operatori pubblici e privati, dal consenso (spesso imprevisto) che iniziative e provvedimenti di legge di chiara connotazione 'di destra' di fatto raccolgano e, soprattutto, dallo scacco evidente nel quale è incorsa la 'sinistra' nel tentativo di ottenere per vie legislative quei risultati che non aveva mai raggiunto nelle pratiche di contrattazione del governo locale.

Sembra possibile affermare che il 'ritardo' della sinistra nei campi dell'urbanistica e della pianificazione territoriale coincide in realtà con un ritardo nell'elaborazione teorica, prima ancora di essere il risultato di uno scontro tra parti sociali contrapposte, nel quale la cultura urbanistica aveva compiuto una decisa scelta di campo.

Non è più credibile, infatti, una lettura del degrado ambientale e delle ineguaglianze territoriali come il segno diretto di una sopraffazione di classe, dopo aver preso ormai fin troppo vasta cognizione delle capacità di modificazione e di adeguamento delle società capitaliste, in confronto alla tetra rigidità delle altre. Tipica è, in questo senso, la difficoltà che incontra la 'cultura urbanistica' nell'assumere i cambiamenti in corso nei processi urbanizzativi in tutto il loro significato di rottura con i problemi e le pratiche che hanno profondamente segnato la storia passata. Così, l'inversione di segno che stiamo sperimentando e che cominciamo a riconoscere, dalla concentrazione al decentramento – nelle residenze, negli insediamenti industriali, nell'accessibilità ai luoghi della distribuzione e dello scambio, nei processi produttivi – toglie ogni residua credibilità all'identità tra accumulazione capitalistica, concentrazione territoriale e 'antiurbanistica', mettendo invece in campo nuove ipotesi di organizzazione spaziale in risposta alle trasformazioni sociali ed economiche in atto. E che a questo si continui a pensare di far fronte a colpi di normative sempre più dettagliate (precedute naturalmente da virtuose dichiarazioni d'intenti) la dice lunga sullo stato di smarrimento e di confusione dei nostri pianificatori.

Tale situazione si manifesta peraltro anche in un altro significativo settore: quello delle Leggi urbanistiche regionali. Esistono qui somiglianze e diversità che è impossibile far risalire a differenze strutturali fra le diverse regioni, o comunque a ipotesi diverse sul ruolo del territorio e della sua organizzazione nello sviluppo della società. Con quali parametri dunque giudicare tale apparente casualità in mancanza di riferimenti teorici attendibili? Certo, che si tenga conto delle differenze esistenti tra situazioni storiche e geografiche diverse nell'elaborazione di strategie di programmazione, sembra un elemento di concretezza, o comunque un modo per avvicinare l'istituzione alla realtà; resta tuttavia molto dubbio che questo possa giustificare disparità profonde in materia, per esempio, di obbligatorietà del piano regolatore, di raccordo con la programmazione economica attuativa o di tipologia degli strumenti urbanistici.

E poi?

I cambiamenti che abbiamo indicato nell'approccio ai problemi della pianificazione, per quanto lievi o di difficile identificazione, non sono però né casuali né tutti interni alla disciplina.

Sono invece – e come potrebbe essere diversamente? – legati all'affermarsi nella società di gruppi, interessi, istituzioni prima inesistenti, o comunque di minor peso. Tali eventi portano naturalmente con sé problemi e pressioni che vanno a spostare l'asse della riflessione o, perlomeno, della discussione sui principi e sui metodi.

Così non v'è dubbio che i movimenti del Sessantotto e del Sessantanove hanno inciso profondamente sul dibattito urbanistico, tanto da poter essere considerati all'origine di alcuni sviluppi teorici fra i più importanti, quali la riconsiderazione

del ruolo dello stato e, in genere, dell'ente pubblico, nell'organizzazione dello spazio e nell'analisi degli esiti spaziali delle scelte di politica economica.

Ciò ha sanzionato definitivamente l'ingresso nel campo dell'urbanistica di competenze considerate fino allora accessorie, come quelle di economisti, sociologi, geografi, ecc. e, soprattutto, ha gravemente intaccato l'egemonia degli architetti e del settore edilizio nella formazione dei documenti di piano.

L'idea che l'organizzazione dello spazio sia, se non sostitutiva, almeno la condizione necessaria per una profonda trasformazione della società – come aveva sostenuto un'intera generazione di urbanisti – perde improvvisamente ogni credibilità, per lasciare posto a quella esattamente contraria: che l'organizzazione spaziale sia il risultato delle strutture delle società e che la similitudine degli organismi spaziali tradisca le caratteristiche comuni di modelli di società apparentemente diversi.

Lo spazio fisico non è dunque più protagonista, e gli architetti possono riprendere la loro libertà, recuperando stili e immagini che erano stati banditi nella stagione del rigorismo modernista. Ma se il piano non è roba da architetti, può esserlo l'organizzazione dello spazio fisico e, di nuovo, l'architetto si ripresenta come colui che, dando forma, realizza col progetto una parte (l'unica davvero possibile?) del piano.

E così il cerchio si richiude; eravamo partiti dal piano disegnato e, attraverso negoziazioni sempre più radicali delle componenti morfologiche, abbiamo riscoperto l'autonomia della forma e il disegno di progetto.

È stato però un percorso lungo che, ramificandosi, ha dato accesso a campi, interpretazioni e conoscenze inizialmente impensabili.

Ricostruire un filo che colleghi e giustifichi queste esperienze è, mi sembra, essenziale per capire in che modo e in che misura anche noi siamo cambiati, e, di qui, scoprire le radici della nostra insoddisfazione di fronte a un apparato disciplinare che non si è trasformato in modo coerente con questo percorso.

Per uscire dalle nebbie degli slogan consolatori, delle opposizioni preconette e dell'indeterminatezza degli obiettivi, anche ricostruire la storia di un gruppo – gli urbanisti – e delle loro idee – le teorie – può sempre servire a dare spessore a tesi e a impostazioni metodologiche che spesso sembrano difficili da identificare e valutare.

E questo non è che un modo di riconoscere che le idee (le teorie) non nascono per caso ma, piuttosto, pur fra cento contraddizioni, per necessità, e che è questa da individuare storicamente.

The 20th Century Heritage: Pretty Theories and Ugly Practices¹

Sintesi

La maggior parte dei libri di storia dell'urbanistica ci racconta le idee di ribelli, anarchici, federalisti, architetti visionari, integralisti religiosi, giornalisti e romanzieri, tutti con regale indifferenza verso il meccanismo di costruzione della città reale, dove vivono oggi miliardi di noi. Non è necessario per questo guardare alle utopie urbane: limitiamoci a considerare alcuni dei principali slogan (o dovremmo dire teorie?) che hanno accompagnato la città del ventesimo secolo, come la città giardino, il centro storico, la città globale. Potrebbe essere utile riconsiderare la distanza tra idee, la loro descrizione e il loro uso nel vendere la città del ventesimo secolo e i suoi ideali. Molti successi potrebbero scomparire, mentre nuovi problemi sarebbero scoperti.

1. Io sono ancora fra quelli che sostengono la tesi che la città moderna è nata nel XIX secolo insieme al modello sociale nel quale la logica industriale diventa dominante. E anche della tesi che l'urbanistica moderna (quella che conosciamo o pratichiamo) è nata insieme alla città moderna. Anche se io so che norme igieniche esistevano nella città medievale, la speculazione edilizia nella Roma imperiale, le abitazioni per i poveri nella città barocca e i servizi urbani nel Rinascimento. Tuttavia, nella città moderna (industriale, capitalista, borghese, ecc.) tutti quegli elementi di tecnica sociale, edilizia e ambientale che hanno dato origine a quell'apparato che chiamiamo urbanistica, esistono contemporaneamente e sistematicamente. Ciò accade nel quadro di un mondo/Europa organizzato intorno allo Stato-nazione che è seguito al collasso dell'*Ancien Régime*. Lo Stato-nazione porta un significativo

1 G. PICCINATO, *The 20th Century Heritage: Pretty Theories and Ugly Practices*, in «Proceedings of the International Conference 20th Century Urbanisation and Urbanism», Bled, 2000, pp. 49-53.

ampliamento della base sociale: i poteri decisionali, anche se non immediatamente, passano dall'oligarchia (nelle sue varie forme: civile, militare, religiosa) a una forma sociale più ampia e, soprattutto, destinata ad ampliarsi nel tempo.

2. La fede nella scienza e nel progresso è ciò che caratterizza il diciannovesimo secolo, almeno agli occhi dei figli del ventesimo che oggi l'hanno persa. Eppure c'è chi sostiene che il XIX e il XX secolo appartengono a un unico ciclo, dove il secondo non è che la reazione a ciò che aveva dominato il primo: costruzione positiva e controllo degli istinti nel XIX, ribellione, critica demolitrice nel XX, il secolo della violenza. Anche del XX secolo abbiamo definizioni diverse: da quello breve di E. Hobsbawm (dal 1914 al 1989) a quello lungo (e più vicini agli interessi degli urbanisti) di Ch. S. Maier, dal 1860 al 1980. Più vicino a noi perché siamo soliti a collocare l'urbanistica moderna in quello stesso intervallo. Tale urbanistica lavora sulla terra, non sulla forma della città. Il suolo urbano è il principale strumento di quella grande impresa che è la costruzione della città industriale. L'organizzazione del suolo urbano è l'oggetto di pratiche disciplinari. Delimitare il territorio, assegnare le giuste funzioni a ogni sua parcella, assicurare a ogni parte certezza di diritti (e anche valore di mercato) è il compito dei poteri pubblici. Produrre ricchezza, all'interno delle regole pubbliche, spetta al privato.

3. I manuali tedeschi, dove per la prima volta le questioni urbane – circolazione, ambiente, uso del suolo – sono trattati in modo sistematico, stabiliscono le fondamenta della pianificazione moderna: lo fanno in un modo più convincente e comprensivo delle fin troppo citate leggi urbanistiche britanniche, non così differenti da tante regolazioni urbane europee. L'organizzazione dei servizi, il controllo delle regole (attraverso speciali corpi di polizia: *Baupolizei*) la costruzione di una moderna *governance* si trova tutta nei testi e nelle pratiche del Secondo Reich, e quasi tutti in Europa finirono per riconoscerlo. Questa linea disciplinare, che culmina nel piano regolatore urbano, è pienamente coerente con i principi di responsabilità, di ampliamento dei diritti e di definizione dei limiti territoriali e istituzionali che caratterizzano il nuovo Stato-nazione. Nella battaglia fra le diverse corporazioni professionali per impadronirsi del nuovo campo di operazioni ha vinto la logica delle professioni 'scientifiche', specialmente quella degli 'ingegneri', dopo i primi aspri conflitti con dottori, geometri, agronomi, architetti. È andata così in Francia, Germania, Italia, Spagna, dove vince lo Stato centrale. Questo tipo di pianificazione è diventato 'l'urbanistica'. Si svilupperà poi sempre di più come un corpo normativo all'interno del quale l'urbanistica ha dovuto adattarsi.

4. Eppure, se è vero che il modello dello Stato-nazione è quello storicamente vincente e che dovunque supera le istanze federaliste (e localiste), è altrettanto vero che la fede nel progresso e nella scienza, cioè nella rigenerazione dell'umanità su basi razionali non è esclusiva di quel modello. E se la scienza non è l'alternativa, può

ben esserlo la passione (o la religione). L'urbanistica che si trova nei libri di storia – Benevolo, Choay, Peter Hall, ma la lista è molto più lunga – è in realtà un'altra. È quella del dissenso, degli anarchici, dei federalisti, degli integralisti religiosi, degli architetti visionari, dei giornalisti, dei romanzieri. Con allegra indifferenza verso il meccanismo di costruzione e (almeno in parte di controllo) della città reale, si sono accumulate proposte, interpretazioni e teorie allo scopo di spiegare com'è ma soprattutto come deve essere la città contemporanea. I modelli che ogni volta si presentano hanno alcune caratteristiche comuni: muovono, come ovvio, da una critica dello stato presente per proporre soluzioni ai difetti identificati. Che questi modelli siano normalmente: a) soltanto parzialmente realizzati e b) certamente inefficienti è qualcosa che è stato spesso attribuito alle forze del male – ignoranza, corruzione, incapacità – che si nascondono nella società che non fa uso degli esperti. Che quei modelli siano stati usati per far passare realtà ben differenti da quelle sognate è ciò che cercherò di dimostrare.

5. Tralasciamo le tante utopie urbane del XVIII e XIX secolo (benché tutte reagiscano alla nuova città industriale) anche se da qui partono tutti i registi disciplinari. Limitiamoci al XX secolo e ai suoi slogan (dovremmo chiamarle teorie?). Prendiamone tre fra i più comuni: la città giardino, la città storica, la città globale (o città mondiale).

6. Già nel 1879 Jules Verne descriveva un modello di città che, partendo da considerazioni igieniche, finiva per assomigliare molto a una città giardino: suolo collettivo, case singole, bassa densità, una rete di servizi sociali di piccola dimensione, molti alberi e spazi aperti (il modello opposto è la città compatta ad alta densità). Questa città (dove non c'è traccia di conflitti) e gli abitanti vivono liberi delle tensioni e dei disagi tipici della vita urbana contemporanea, è descritta con una retorica non così diversa da quella che caratterizza il *suburb* americano, luogo fatato della *middle class*, monumento alla segregazione sociale, economica, etnica e culturale. Dove fasci di autostrade in cui le ore di punta sempre più si espandono e sono percorse a una velocità media di 15 miglia, ma si concludono in quei graziosi *boulevard* alberati che costituiscono l'ambiente delle disperate storie di Raymond Carver. Dove l'identificazione della comunità con il luogo si traduce in comunità sempre più ristrette in luoghi sempre più limitati. Qui è dove finisce il mito della città giardino.

7. Ma Garden Suburb, dove il sogno americano sembra trovare la sua più alta espressione spaziale è già, come ogni cosa che viene direttamente dall'Impero, un modello per tante imitazioni, dai *compound* per le corrotte élite africane ai villaggi turistici che hanno massacrato la costiera mediterranea dalla Spagna alla Turchia, passando per la Francia e l'Italia e ora infiltrandosi pericolosamente nei Caraibi. Dove, com'è tipico dell'industria turistica, ciò che si vende è l'esclusività (o meglio l'esclusione dell'altro) piuttosto che l'incanto dell'ambiente. In questo modo la co-

munità della città giardino di discendenza howardiana, come l'unità di vicinato di Clarence Perry e Lewis Mumford, avendo perso ogni carattere di solidarietà, offre il duro volto del potere, piccolo o grande che sia.

8. Consideriamo la città globale, ovvio prodotto della globalizzazione. L'Habitat Agenda di Istanbul 1996, con commovente innocenza, canta le lodi della globalizzazione economica come una straordinaria possibilità di crescita quando combinata con strategie di sviluppo locale sostenibile. Inneggiando al modello sempre vincente del libero mercato, urbanisti e studiosi di ogni disciplina puntano alle nuove prospettive per una città dove il settore pubblico cede le sue principali proprietà (compagnie di produzione: gas, luce, trasporto pubblico, sanità, ecc.) al settore privato, chiamato qui 'la comunità'. Questa tendenza è oggi inevitabile, grazie a una lunga storia d'inefficienza del settore pubblico, e sta realizzando una crescita della quantità e qualche volta (non sempre) della qualità del prodotto. Nessuno oserebbe negare lo splendore dei nuovi sviluppi nei centri direzionali di Londra, San Paolo, Kuala Lumpur, la crescita del PIL in un gran numero di paesi asiatici un tempo poverissimi, la crescita di nuovi posti di lavoro in aree una volta segnate da fame ed emigrazione. Ma anche gli urbanisti dovrebbero essere in grado di vedere quanto alti siano i costi sociali della globalizzazione proprio nelle città globali, per non citare poi quelle emarginate: bisognerebbe riflettere sul fatto che, secondo gli indicatori delle Nazioni Unite, le disparità di reddito più rilevanti si trovano in Africa e nelle città globali.

9. Così come visibile è diventata la differenza fra ricchi e poveri, altrettanto difficile è diventato circolare in una città dove la gente è straniera e ostile l'una con l'altra per paura di guai di ogni sorte. I cittadini chiedono più polizia (e molto spesso la polizia è violenta e corrotta), la sicurezza urbana è un problema sociale e politico al punto di avere un forte impatto sul mercato immobiliare: mentre le strade si svuotano, si riempiono gli *shopping mall* grazie al senso di sicurezza dovuto al gran numero di guardie private. Edifici di cristallo e d'oro per le attività finanziarie non possono nascondere una qualità di vita che è divenuta molto più bassa di quella che conoscevamo, la mobilità sociale è ostacolata da un accesso diseguale all'informazione e all'educazione, grazie al ridotto ruolo dello Stato e dei suoi poteri distributivi. Il risultato è una crescente frammentazione della città in termini sia sociali sia spaziali. Benché in alcune sezioni della città le politiche ambientali arrivino a proibire le sigarette o l'automobile nelle strade, altrove gli scarti dell'economia informale producono i dintorni più insalubri. Città globale? No grazie.

10. Il concetto di centro storico deriva direttamente dal processo di costruzione della moderna città industriale: la sua nuova dimensione e il ritmo di crescita ponevano una forte pressione sul vecchio centro. La crescita del valore immobiliare insieme a (o nascondendosi dietro) ragioni igieniche e funzionali fornivano lo sfondo per un rinnovamento sistematico dell'antico tessuto edilizio. Ci vorrà più di un

secolo perché la società riconosca il valore storico del tessuto urbano anche quando mancano importanti monumenti. In realtà soltanto negli ultimi decenni l'idea di mantenere i centri storici è stata accettata dalla società nel suo insieme (non soltanto degli intellettuali che erano all'avanguardia di tale processo). Alcuni risultati sono stati raggiunti: l'idea di conservazione oggi è universalmente accettata (non solo nella ricca Europa) ma sta anche allargando i suoi orizzonti fino a includere il XIX e il primo XX secolo insieme all'intero paesaggio. Più generalmente, possiamo dire che la dimensione storica del nostro ambiente spaziale è diventata parte della nostra vita quotidiana. Nello stesso tempo, anche lo sviluppo dell'industria turistica, specialmente di alcuni dei suoi componenti – il turismo culturale e quello religioso – è diventato uno strumento per rafforzare politiche di conservazione. Ancor più, il turismo è considerato una delle principali risorse di reddito per centri storici altrimenti mal ridotti. Ogni negoziante cerca di andare incontro alle richieste dei clienti e questo è ciò che i centri storici si sono obbligati a fare. Hanno cominciato a adattarsi all'immagine stereotipa che i turisti portano con sé: un luogo felice, dove mancano i disagi della vita moderna (per esempio le auto) ma il comfort (per es. i servizi) è modernissimo, dove tutti sorridono e tutt'intorno si gode di un'atmosfera festivaliera. Abbiamo uno straripante processo di omogeneizzazione nei modi di un pervasivo sfruttamento commerciale, dove ciò che si vende è stato prodotto dovunque nel mondo e le immagini locali non sono altro che icone pubblicitarie. Gli abitanti sono espulsi da prezzi crescenti orientati al mercato turistico, o indotti da nuovi arrivati in cerca di più prestigiose sedi, e da tutti i disagi portati dalla congestione turistica.

11. Perché tanti pregiudizi (una volta li chiamavamo anche ideologia) nei nostri libri? Ovviamente gli scrittori riflettono in qualche modo un atteggiamento comune, sia quello degli addetti sia quelli del pubblico in generale. Sottolineando i buoni sentimenti e i pensieri, che pure hanno accompagnato lo sviluppo della società contemporanea, essi cercano di porre qualche distanza fra alcuni pensatori e altri attori della scena urbana. Questi ultimi sono responsabili di tanti modesti risultati in termini di ambiente di vita, e gli intellettuali salverebbero se stessi come profeti inascoltati. Se gli urbanisti hanno ragione, la società ha torto, è così semplice. Tale attitudine, infatti, non è totalmente scomparsa tra i professionisti dell'urbanistica, ciò che può spiegare la straordinaria quantità di piani inutili imposti al mondo urbano. Tuttavia, mentre si lamentavano, la maggior parte degli urbanisti stava lavorando ogni giorno nel progettare i nostri ambienti e le relative regole. Quando la gente ha cominciato a comprendere quanto negativo e schizofrenico fosse quest'atteggiamento, anche gli urbanisti hanno cominciato a ripensare il loro ruolo nel processo di organizzazione dello spazio. Ora parlano di se stessi come mediatori, come facilitatori dello sviluppo nei suoi vari aspetti, spaziali ma anche ambientali, economici e sociali. Riconoscono che molti altri attori hanno o dovrebbero avere qualcosa da dire nella costruzione dello spazio, ma nello sforzo di essere neutrali per

facilitare il processo sembrano rinunciare alle radici etiche della loro stessa disciplina. Un'altra fuga intellettuale?

12. Per tornare là dove ho cominciato, quello che mi sembra mancare è una riflessione radicale sul modo con cui costruiamo la città contemporanea che rinunci a preconette scuse ideologiche. Dovremmo probabilmente renderci conto che la costruzione del nostro spazio è stata in realtà una straordinaria impresa che ha coinvolto enormi cambiamenti nell'economia, nei valori e nei comportamenti sociali, nella percezione estetica, negli atteggiamenti politici. Gli urbanisti hanno giocato un ruolo minore, ma la loro voce è stata talvolta significativa, anche perché erano coinvolti in operazioni fondamentali, e il loro dissenso, quando c'era, aveva il peso di un sapere professionale. Quel dissenso era basato su principi etici e perché non potrebbe essere così oggi? Come faremo posto a una popolazione urbana che si prevede raddoppi in venticinque anni? Possiamo pensare a un modo insieme realistico e soddisfacente di affrontare il compito?

“Justice, democracy, desire”¹

Negli ultimi decenni abbiamo dovuto abbandonare l’idea che la città sia un organismo: nella metropoli post-moderna non c’è coerenza interna, c’è piuttosto giustapposizione, coesistenza, diversità. Questo modo di vedere sembra negare il piano e le ragioni della sua pretesa di agire come strumento di controllo e riorganizzazione dello spazio in funzione di una giustizia etica, sociale ed economica. Sotto attacco è in primo luogo la zonizzazione, accusata di imporre monotonia e rigidità a una città che è nei fatti sempre più frammentata e mescolata. Questo giudizio ha le sue origini in una critica della modernità weberiana: contro l’inadeguatezza della razionalità noi riscopriamo il mito, contro una realtà elusiva ci accontentiamo della sua interpretazione. Ora noi sappiamo che la città non è soltanto la sua struttura materiale ma anche molto di più: un sistema di relazioni, un sistema di valori.

Eppure anche questo differente approccio può suggerire nuove e forse più efficaci direzioni. Se prendiamo il piano come un oggetto di governo piuttosto che il disegno di un modello concepito a priori, dobbiamo necessariamente attivare un dialogo fra gli attori e il piano agirà con una piattaforma per tale pratica. D’altra parte, il riconoscimento di una pluralità di attori coinvolge anche quello di una pluralità di obiettivi. Siamo altresì consci che l’identificazione di obiettivi avviene attraverso il disvelarsi di vari linguaggi che spesso oscurano, nella nostra cultura, desideri e passioni.

Che cosa significa questo in termini di urbanistica? Gli obiettivi quantitativi ai quali abbiamo nel passato delegato la ricerca di giustizia sono necessari, ma non sono i soli. Come altrimenti potremmo riconoscere un senso alle rivolte

1 G. PICCINATO, “Justice, democracy, desire”, in «AESOP Silver Jubilee», Ankara, 2012.

urbane, che spesso si trasformano in un immediato deterioramento delle condizioni materiali di quegli stessi attori? Dalle periferie di Londra, Napoli o Parigi riceviamo le stesse immagini di violenza, che ci mostrano un chiaro disincanto della gente col proprio ambiente spaziale.

L'architettura moderna, nel tentativo di creare uno spazio (e una società) di eguali aveva eliminato quell'apparato simbolico che ha tanta parte nella città tradizionale. Con grande e interessata lucidità abbiamo sostituito con i templi del consumo e del potere finanziario quelli delle istituzioni civiche e religiose. Nel fare questo abbiamo costruito uno spazio ostile, negazione di quel patto di coesistenza fra i cittadini di cui la città è sempre stata un'allegoria. All'interno del contesto generale della globalizzazione, che non possiamo ignorare, e le migliaia di contesti locali esiste un'infinita varietà di situazioni urbane. Questo è anche il significato del nostro lavoro: riconoscere le disparità, ampliare i diritti dei cittadini. Dobbiamo disegnare uno spazio di democrazia, incontro, innovazione, emozione. In questo senso può essere necessario ridare spazio alla presenza delle arti, che più di ogni altro elemento contribuiscono a suscitare emozione, e riconoscere che il diritto alla bellezza vale per tutti i cittadini. La democrazia è costruita anche su questi valori e, dopo tutto, è di questo che è costruita l'urbanistica.

Conclusione

Nelle pagine precedenti ho provato a ricostruire un percorso emozionale in cui l'esperienza individuale si confronta con i principali temi dei miei interessi di ricerca. La confusione che mi ha sempre accompagnato, aggravata ora da imperizia tecnologica, non mi ha permesso di ritrovare tutti gli scritti che nel tempo potevano testimoniare quella che è stata in parte una storia di formazione. Non avrei mai scritto nulla se non mi fossi prima trovato nella condizione di aver sperimentato una situazione o una convinzione. Non credo insomma di aver mai mentito né di essermi mai accodato a mode. Questo non significa che io non abbia usufruito del lavoro altrui: è proprio del ricercatore utilizzare i risultati di un lavoro che è sempre collettivo, anche se svolto in modo individuale. In realtà mi sarebbe difficile riconoscere quanto ci sia di altri in ciò che io sono venuto maturando, e questo mi esime dal riempire i miei scritti di interminabili bibliografie o citazioni più o meno rilevanti. Udi una volta Renato Nicolini, un intellettuale troppo presto scomparso, dire «e ora, come diceva Galvano della Volpe, andiamoci a prendere un caffè»: in una sola battuta irrideva all'ovvietà delle citazioni e all'omaggio obbligato verso l'intellettuale di partito (comunista). Per questo ho cercato di mettere in rapporto ciò che ho scritto con quello che ho vissuto. Ci penseranno i miei venticinque lettori (per lo più amici e parenti) a smontare questa temeraria ricostruzione.

Il libro raccoglie una breve antologia di scritti di carattere urbanistico apparsi in diverse riviste scientifiche o in occasione di congressi a coprire gli ultimi cinquant'anni. Raccontano una società, quella del mondo cosiddetto avanzato, attraversata da radicali trasformazioni che si riflettono, e sono rivelate, da cambiamenti altrettanto profondi nella forma e nell'uso dell'ambiente, costruito e no. Il libro ripercorre i temi fondamentali dell'urbanistica contemporanea, colti nelle loro prime e spesso anticipatrici ricognizioni. Ciò s'intreccia con le esperienze di vita e d'indagine di un ricercatore dove appaiono atmosfere, luoghi e persone protagoniste di un lungo periodo di storia disciplinare e non solo: quasi un racconto di formazione, estraneo a ogni retorica accademica ma ricco di riflessioni e di verità.

Giorgio Piccinato, professore emerito, ha insegnato urbanistica nell'Istituto Universitario di Architettura di Venezia e nell'Università Roma Tre. Ha tenuto corsi e seminari in numerose università europee e americane ed è stato consulente per l'Unione Europea e le Nazioni Unite.