

LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA COME QUALIFICAZIONE URBANA.

Giuseppe Campos Venuti *

Io sono un architetto che da quaranta anni si occupa di urbanistica e da trentacinque anni se ne occupa in modo esclusivo, non avendo più disegnato neppure il progetto della mia casetta all'isola d'Elba. Eppure non ho mai smesso di sentire che la mia formazione originaria di architetto è stata decisiva per il mio lavoro di urbanista.

Non ho mai dimenticato che in Italia l'urbanistica moderna è legata all'architettura e fortemente condizionata dai suoi compiti iniziali, che erano quelli di adeguare le città storiche alle prime domande della trasformazione industriale, più ancora che di programmarne la espansione oltre le mura rinascimentali. Né ho dimenticato che in Italia l'urbanistica contemporanea è nata nelle scuole di architettura e che il termine "urbanistica", con cui fu definitiva la nuova disciplina, era fortemente legato ad una città considerata come insieme di architetture ed escludeva il territorio esterno alla città, la campagna; pensata quest'ultima come "non città", cioè come il luogo dove le architetture mancano o, se esistono, sono l'eccezione invece della regola.

In Italia il piano urbanistico è stato obbligato con legge ad occuparsi di tutto il territorio comunale solo da mezzo secolo, perché prima non lo faceva di proposito. E comunque i piani urbanistici hanno cominciato ad occuparsi seriamente del territorio, da appena trenta anni: eppure noi non abbiamo cambiato il nome alla disciplina e, secondo me, abbiamo fatto bene. Da qualche anno, poi, i piani

* GIUSEPPE CAMPOS VENUTI, Arquitecto y Profesor del Politécnico de Milán, prestigioso Urbanista italiano de trayectoria amplia y reconocida internacionalmente, tanto por sus trabajos en planeamiento, como por sus numerosas publicaciones, ligadas en los últimos años a la fundamentación de la que él denomina "urbanística reformista". El presente texto corresponde a la conferencia pronunciada en la E.T.S. de Arquitectura de Valladolid, en octubre de 1995, dentro de las Jornadas "Planificar la ciudad, Proyectar la Arquitectura".

urbanistici hanno preso ad interessarsi al paesaggio e poi ancora di ambiente e infine -apertamente- di ecologia. Ma io insisto che non dovremo cambiare quel nome, urbanistica, con cui chiamiamo ancora la disciplina che si è tanto -e giustamente- dilatata.

Certamente so che in Francia l'urbanistica è nata dalle scuole di geografia, che in Germania ha ricevuto un'impronta fondativa dagli ingegneri dello spazio, che nei paesi di lingua inglese non si riesce a trovarne facilmente il confine con il "regional planning". Ma so anche che in tutti questi paesi sono spesso gli architetti ad occuparsi di urbanistica: e che questi architetti-urbanisti sono indotti sempre più spesso a confrontarsi con un approccio scientifico sistemico, cioè multidisciplinare. Il che, spero, non farà perdere di vista ai nuovi urbanisti i fattori ereditari dell'architettura, sui quali innestare la capacità di dialogo con le più nuove discipline.

Queste mie convinzioni -di cui cercherò di spiegare le motivazioni- si sono, però, dovute misurare in diversi momenti con la polemica discriminatoria di colore che insistono a leggere l'architettura come antitesi dell'urbanistica. Ma per la verità, mi è successo anche il contrario, cioè di dover criticare la tentata emarginazione dell'architettura, da parte di una interpretazione totalizzante dell'urbanistica.

Io sostengo, invece, che il rapporto fra architettura ed urbanistica è un rapporto dialettico indispensabile, da sviluppare alla pari senza egemonie e subalternità: e che lo stesso carattere dialettico deve mantenersi fra progetto e piano, ma anche fra forma e contenuto. Rifiutando, però di considerare legati esclusivamente alla forma l'architettura e il progetto, esattamente come rifiuto di pensare all'urbanistica e al piano condizionati soltanto dal contenuto.

Ricordo che in Italia all'inizio degli anni Sessanta l'impegno per la riforma urbanistica spinse per qualche tempo i suoi sostenitori a trascurare le problematiche morfologiche; sulle quali però l'associazione degli urbanisti tornò presto ad organizzare un importante congresso nazionale. Qualcuno volle interpretare quel congresso come il risultato della sconfitta della riforma che si era verificata un anno prima; ma io continuo a pensare che, nella storia della cultura, sia fisiologica l'alternanza del pendolo, dall'interesse per i contenuti, all'interesse per le forme.

Era inevitabile -ad esempio- che il Sessantotto, con il suo appassionato radicalismo, ma anche con il suo giovanile estremismo, preferisse l'urbanistica all'architettura. E qualcuno allora, per la verità, sostenne addirittura che la stessa urbanistica era, in quanto tale, una scienza borghese e reazionaria. In generale però, sotto accusa erano nel Sessantotto gli architetti, accusati in Italia di "professionismo", cioè paradossalmente rimproverati, tutti indistintamente, per la disciplina che avevano scelto. Non si capiva che l'architettura non può essere privata dei suoi contenuti e la si identificava soltanto per il suo aspetto formale; e addirittura si confondeva la forma con il formalismo, che della forma è invece l'esasperazione patologica. Una teoria aberrante, che giungeva, infatti, alla conclusione insensata di combattere la stessa disciplina dell'architettura.

Nel corso degli anni Ottanta il pendolo delle vicende culturali è tornato a privilegiare l'interesse per l'architettura e a proporre l'ostracismo per l'urbanistica. In tutta Europa, questo avviene mentre cade la spinta alla espansione urbana e cresce

l'esigenza di trasformare la città dall'interno, nelle sue parti degradate socialmente, o invecchiate da punto di vista funzionale. Si tratta di condizioni oggettive e fisiologiche della vita urbana, per le quali, però, l'aspetto formale del cambiamento finisce oggi purtroppo il più delle volte per prevalere sulle questioni di contenuto.

Non è difficile vedere che, molto spesso anche se non si può dire sempre, la disputa culturale nasconde espliciti interessi economici: e che tali interessi economici coincidono generalmente con quelli della rendita urbana e della speculazione immobiliare, piuttosto che con quelli produttivi del profitto industriale delle imprese di costruzioni. E che, dunque, per comprendere il posto occupato dalle nuove forme architettoniche nella città, bisogna anche studiare e comprendere i contenuti economici e funzionali di quelle architetture.

In Italia, gli anni Ottanta sono stati devastati dalla corruzione e il sistema delle cosiddette Tangenti -cioè del prezzo della corruzione- è venuto in parte alla luce soltanto in questi anni Novanta. Ma se i processi de "Mani pulite" hanno colpito molto spesso gli appalti per le opere pubbliche, assai raramente è stato smascherato il sistema di varianti a ripetizione e di irregolarità abituali, che tanti guasti urbanistici e brutture architettoniche ha prodotto nelle città italiane.

Eppure i grandi progetti di architettura urbana sono stati usati in Italia in modo diffuso, per giustificare le varianti e le irregolarità: regalando ad un'area una cubatura doppia che all'altra, patteggiando una cessione di terreni per uso pubblico pari in un caso alla metà che in un altro caso, applicando contributi per le opere di urbanizzazione che cambiavano di volta in volta. E quasi sempre, queste diversità di trattamento hanno avuto come giustificazione soltanto il progetto di una grande architettura urbana: la valutazione della quale si continuava ostinatamente a dare soltanto sul piano formale, rifiutando qualunque verifica dei contenuti.

A me sembra, però, che l'esperienza italiana sia una esperienza estrema; e non mi sento di generalizzarla ad altre nazioni d'Europa, alla Germania, alla Francia e alla stessa Spagna. Ciò mi spinge a ripetere che, in qualche misura, l'ultima oscillazione del pendolo dall'urbanistica all'architettura, presenta comunque anche aspetti fisiologici. Così almeno ho vissuto personalmente il dibattito spagnolo all'inizio degli anni Ottanta fra progetto e piano, identificato dal confronto fra Barcellona e Madrid.

Io mi trovo, non certo casualmente, dalla parte di Madrid, ma mi sono sentito sempre positivamente stimolato dalle sollecitazioni che venivano da Barcellona e che ho rielaborato successivamente nei miei lavori in Italia. Per esempio: la necessità di restituire spazio alla componente morfologica anche nel piano urbanistico, che l'aveva per troppi anni sacrificata; oppure il bisogno di ridurre la rigidità generale delle scelte urbanistiche e di introdurre nei piani larghi spazi di elasticità regolata; o ancora l'esigenza di affidare nei tessuti urbani la nascita di nuove centralità, non soltanto a particolari funzioni, ma anche -e talvolta specialmente- a determinate forme.

Chiunque voglia esaminare il rapporto fra urbanistica e architettura negli ultimi quindici anni, dovrà riconoscere, comunque, una forte e diffusa prevalenza della seconda sulla prima. Ma questa prevalenza non ha certamente migliorato la qualità

urbana delle città nei paesi sviluppati; così come la qualità urbana non era migliorata nel precedente periodo, in cui c'era stata prevalenza dell'urbanistica sull'architettura.

Da questa valutazione io ricavo la conferma della mia ipotesi iniziale. E cioè che la qualità delle città e di tutto un territorio, non è dovuta alla prevalenza della cultura architettonica su quella urbanistica o viceversa; ma è dovuta alla qualità delle forme e dei contenuti che prevale in entrambe le discipline, al di là della vera o apparente prevalenza dell'una sull'altra. E che, anzi, la migliore qualità urbana è stimolata dall'esistenza di un concreto rapporto dialettico fra l'architettura e l'urbanistica.

Durante la generazione urbanistica della espansione delle città e forse a maggior ragione durante la successiva generazione della trasformazione urbana, la mancanza di rapporto dialettico fra architettura e urbanistica, fra progetto e piano, ma anche fra forme e contenuti in generale, ha prodotto disastrosi risultati sulle città europee; tanto più gravi, quanto più questa dialettica è mancata.

L'urbanistica e l'architettura razionaliste si sono scontrate con l'impianto culturale ottocentesco per guidare la seconda grande espansione urbana; e tutte le volte che il razionalismo ha fallito, il rapporto fra contenuti e forme era debole o assente. Nella pratica, ma anche nella teoria: a cominciare dalla grande, sacrosanta battaglia razionalista contro i tuguri, dove le demolizioni necessarie per l'igiene urbana diventano il Plan Voisin parigino di Le Corbusier, che propone la distruzione della città, la salvezza di pochi monumenti e la ricostruzione di isolati grattacieli nel verde.

La salvaguardia dei centri storici, il loro risanamento architettonico, la difesa dei ceti sociali deboli e l'ostilità contro la totale terziarizzazione dei centri storici, è stata la tesi che i riformisti hanno contrapposto alla estremistica utopia corbusieriana. Ma abbiamo dovuto spiegare -in primo luogo a noi stessi, che eravamo tutti razionalisti per nascita- che la forma storica della città andava protetta e restaurata per il suo incancellabile contenuto culturale: che la distruzione delle architetture storiche suggerita dai razionalisti, era soltanto l'esasperazione delle distruzioni ottocentesche patrocinata dagli urbanisti accademici; e che, infine, el contenuto delle distruzioni e delle successive ricostruzioni, era principalmente rappresentato dagli interessi della rendita urbana.

In questo caso si può dire che la dicotomia fra forme e contenuti è stata sostanzialmente superata nel dibattito culturale; e che proprio per questo -al di là delle frequenti manomissioni nella pratica- la teoria della salvaguardia morfologica dei centri storici è prevalsa in Europa. Ma ancora una volta, in questo caso, gli insuccessi sono rappresentati dalle fratture fra contenuti e forme: cioè da tutti quei casi -e sono la maggioranza- in cui alla difesa delle architetture, non ha corrisposto una difesa contro la terziarizzazione prevalente dei centri storici, contro nuovi contenuti funzionali e immobiliari che sono in profondo contrasto con le forme delle architetture conservate.

Non sarebbe difficile, passando dai centri storici alle espansioni periferiche, scegliere il caso degli squallidi quartieri sorti ai margini di una qualunque città europea: ricordando la totale frattura fra contenuti e forme, la monofunzionalità e l'emarginazione sociale implicite dei piani urbanistici, che le progettazioni spesso ambiziose fingevano di riscattare senza naturalmente riuscirci.

Preferisco, invece, parlare di un caso positivo, che conosco da vicino, quello della crescita periferica di Bologna negli anni Sessanta e Settanta: una periferia di qualità, in cui urbanistica e architettura hanno ben dialogato, ottenendo buoni risultati complessivi. Ma dove la sottovalutazione di importanti questioni formali, ha nascosto la difficoltà ad affrontare le corrispondenti questioni di contenuto e ha prodotto difetti di qualità urbana, che soltanto dopo sono stati compresi.

A Bologna si erano fatte negli anni Sessanta delle scelte corrette di strategia urbanistica: quelle di usare le leggi allora vigenti per acquisire da parte del Comune numerosi terreni agricoli destinati all'espansione, in modo da dirigere concretamente tutta l'operazione della crescita urbana. I terreni acquisiti erano quelli più vicini al centro della città e sono stati utilizzati per le abitazioni pubbliche, per quelle delle cooperative e per quelle degli operatori privati che accettavano di calmierare i prezzi di vendita e di affitto: alle operazioni immobiliari più ricche, sono così rimasti soltanto i terreni più esterni, rovesciando di conseguenza il tradizionale sistema di emarginazione sociale. Ricordo sempre che Allan Jacobs, di cui conoscete il piano di San Francisco, dopo aver visitato queste periferie, le definì "an incredible mixture", proprio per il ribaltamento sociale che hanno determinato nella città.

La proprietà pubblica transitoria dei terreni periferici, realizzata all'inizio degli anni Sessanta, espropriando o acquistando a basso costo, ha permesso anche di sopprimere a Bologna i prezzi pagati alla rendita urbana: così la densità dei quartieri ha mantenuto limiti ragionevoli, mentre i servizi collettivi ed il verde hanno avuto larghissimo spazio. Anzi, a proposito di forma, si può dire che l'aspetto formale più evidente di tutta la periferia bolognese di quegli anni, è rappresentato dalla grande abbondanza di verde, che avvolge completamente abitazioni, servizi e strade.

E proprio a questo punto, paradossalmente, cominciano gli aspetti negativi della vicenda. Infatti le scelte di morfologia urbana fatte per questa espansione sono quelle tipiche della tradizione razionalista: edifici sufficientemente distanziati, immersi nel verde, allontanati dalle strade, attribuendo implicitamente queste ultime tutte al traffico automobilistico. L'anatema contro la "rue corridor" pesa evidentemente ancora, a Bologna negli anni Sessanta: gli edifici di abitazione si allontanano da tutte le strade e perdono così l'uso del piano terra per i negozi e le botteghe artigiane, mentre questi ultimi si concentrano tutti nell'edificio del centro commerciale privato, contrapposto a quello del centro sociale e amministrativo pubblico.

Soltanto a cose fatte ci cominciammo ad accorgere dell'errore commesso e di quanto questo errore avesse ridotta la qualità urbana delle periferie bolognesi, che per molti aspetti -almeno per l'Italia- è assai notevole. La città degli anni Cinquanta, aveva edifici ad alta densità, pochi servizi e niente verde, una città dunque altamente congestionata; ma lungo le sue strade piene di negozi, conviveva l'eccessivo traffico delle auto con un densissimo traffico dei pedoni, che dava a tutto il quartiere un aspetto di grande vitalità.

Passando alla città degli anni Sessanta e Settanta questa vitalità scompare, le strade sono usate per le auto e i pedoni vi passano, ma non le usano: l'uso commerciale e sociale della strada è scomparso, resta soltanto quello funzionale del traffico, ma la sua vitalità è diventata quasi patologica. Abbiamo sbagliato, no perché

abbiamo ridotto la densità e aumentato servizi e verde, ma perché non abbiamo saputo distinguere le strade residenziali da quelle del grande traffico: mantenendo nelle primer il tradizionale rapporto fra edifici, negozi e passeggio dei pedoni, che rappresenta la vita capillare dei quartieri.

Allora no avevamo ancora capito pienamente che la monofunzionalità, cioè una delle principali scelte di contenuto urbanistico, era un grave errore: che le abitazioni andavano mescolate ai negozi e alle botteghe artigiane e al terziario diffuso delle professioni e che soltanto così si combatteva concretamente quella malformazione della città, che chiamiamo “quartiere dormitorio”.

Abbiamo risolto positivamente il contenuto immobiliare che riduce il peso negativo della rendita urbana e ne abbiamo approfittato, ma non quello funzionale che garantisce la piena vitalità dei quartieri. Perché abbiamo dimenticato il rapporto che c'è fra quel contenuto e la forma della strada residenziale-commerciale, con gli edifici affiancati pieni di abitazioni, di uffici e di negozi, che può non essere più un “corridoio”, ma deve restare un’arteria vitale, garanzia preziosa di qualità urbana.

L'esempio non sospetto, mi consente anche di sottolineare l'impossibilità di ricercare le responsabilità di questo errore strategico, nella forma piuttosto che nel contenuto, nel progetto piuttosto che nel piano, nell'architettura piuttosto che nell'urbanistica. Si è sbagliato ad abbandonare una forma, la strada con edifici affiancati -chiamatela pure strada corridoio se preferite- e a scegliere un'altra forma, la strada residenziale che corre immersa nel verde, lontana dagli edifici. E si è sbagliato a non capire che dietro a questa forma vi erano i contenuti di un quartiere monofunzionale; e che il contenuto immobiliare risolto abbattendo la rendita urbana, consentiva non solo di ridurre la densità abitativa e d'aumentare i servizi e il verde, ma anche di conservare il valore sociale e commerciale delle strade residenziali, senza trasformarle necessariamente in un corridoio.

Cercherò di sviluppare il mio ragionamento tenendomi, per quanto è possibile, lontano dalla polemica come ho fatto fino adesso, anche affrontando la situazione che si è creata con la terza generazione urbanistica, quella della trasformazione della città. Quanto meno continuando a sviluppare una tesi che non risponde “occhio per occhio” ai sostenitori dell'egemonia dell'architettura sull'urbanistica, i quali vogliono azzerare i valori del piano e dei contenuti; una tesi che ritiene questa disputa di basso valore culturale, suggerendo piuttosto la ricerca dei vantaggi che può produrre il dialogo fra le due discipline, la cooperazione fra il progetto e il piano, l'interazione costante fra forme e contenuti.

Desidero ripetere che considero oggettivo il processo di trasformazione urbana -caratterizzante, appunto, la terza generazione del dopoguerra, dopo la Ricostruzione e l'Espansione- e che ritengo comprensibile l'interesse accentuato che la trasformazione induce verso le problematiche formali. Perché con la trasformazione le operazioni più significative nella città, sono quelle che tendono a sostituire parti di città già costruite; e che, dunque, devono confrontare la nuova forma proposta con la vecchia.

Vorrei, però, sottolineare il fatto che l'attuale dibattito sulla cultura urbana, riflette il più generale dibattito imperante nelle culture occidentali sull'importanza

prevalente dell'immagine, dell'apparire rispetto all'essere. Personalmente, pur accettando consapevolmente di dovermi misurare sempre più spesso con il problema dell'apparenza, continuo a pensare che questa non possa essere separata dalla sostanza. So bene che oggi -in Italia e credo anche in Spagna-, personaggi e problemi ignorati dalla televisione è come se non esistessero; però so anche che la guerra o la fame nel mondo, il Nord ed il Sud, i ricchi ed i poveri, le crisi economiche e quelle ecologiche, nonché i disastri urbanistici ed ambientali nelle città e nel territorio, esistono anche se la televisione non li mostra o li mostra in modo sbagliato.

E quindi, credo, che anche per le trasformazioni urbane sia sbagliato non confrontare insieme forme e contenuti. Per fare di nuovo un esempio, ricordo un'altra esperienza positiva bolognese: nella quale una trasformazione negativa della città è stata evitata, partendo da motivazioni prevalentemente di contenuto, ma arrivando a conclusioni di alto valore formale.

Nei primi anni del Novecento in molte città italiane, subito fuori dai centri storici, si sono sviluppati "quartieri giardino": edifici destinati alla borghesia, da due a quattro appartamenti, con due o tre piani, circondati da un giardino alberato di media dimensione, insomma dei quartieri di grande qualità urbana. A Bologna due di questi quartieri erano sorti ad est e ad ovest del centro storico, adiacenti alle antiche mura demolite: talvolta con gradevoli architetture liberty, ma spesso con architetture "manieriste" di pregio assai minore.

Nel boom delle costruzioni degli anni Sessanta questi quartieri sono stati distrutti in quasi in tutte le città italiane e sostituiti da edifici con densità tre o quattro volte superiore, eliminando naturalmente anche le alberature ormai grandi. Ma a Bologna il rifiuto a seguire la corrente è stato inizialmente dettato dalla volontà di evitare nuove pesanti formazioni di rendite differenziali; e insieme dall'intenzione di impedire che nuovi carichi urbanistici congestionanti fossero collocati ai margini del centro storico, stringendolo in una morsa di cemento.

E questo obiettivo è stato effettivamente raggiunto: ma con il tempo ci siamo resi conto di aver realizzato una grande conquista formale. Non tanto per la difesa delle singole architetture, quanto per la conservazione di un vasto tessuto urbano, di grande valore intrinseco e ormai rara presenza in Italia di una forma urbanistica quasi scomparsa. L'attenzione alle tipologie architettoniche, ma anche alle tipologie urbane, rappresenta del resto un recente approfondimento della ricerca in Italia,¹ dimostrando sul piano dell'analisi scientifica, l'impossibilità di praticare una frattura fra l'urbanistica e l'architettura.

Sempre restando nell'ambito della trasformazione urbana, vorrei citare un'altra esperienza bolognese, purtroppo gravemente negativa quest'ultima e riguardante l'attualità. Allo scopo di ricordare i pessimi risultati che si ottengono si usano pretesti formalistici per nascondere contenuti che non si vogliono confessare: con cattivi esiti

¹ "Composizione architettonica e tipologia edilizia", di Gianfranco Caniggia, tradotto in castigliano e in corso di stampa. Celeste Ediciones, S.A. Madrid, 1995.

per la forma, come per il contenuto. Un'altra vicenda della trasformazione urbana, compromessa dall'uso distorto della dialettica forma-contenuto.

Anche in Italia tema centrale della terza generazione urbanistica è quello delle cosiddette "aree dismesse", cioè di quelle aree che ospitano industrie, carceri, mattatoi o altri edifici invecchiati e abbandonati e che -trovandosi nel vivo dei tessuti urbani- attendono, giustamente, una nuova utilizzazione. Fra queste aree sono numerose quelle ferroviarie, che la proprietaria società statale vuole valorizzare per contribuire al finanziamento del Treno ad Alta Velocità. Obiettivo lecito, ma non quando la valorizzazione viene prodotta con l'introduzione di insediamenti di altissima densità, in zone della città già oggi fin troppo congestionate.

A questa discutibile proposta non è sfuggita Bologna, dove le Ferrovie Statali con la costruzione del TAV vogliono realizzare una nuova grande stazione, ma vogliono anche valorizzare le proprie aree assai vicine al centro storico della città. Si tratta di aree di cui il Comune da oltre trenta anni rifiuta l'edificazione, applicando piani regolatori coerenti con la nota politica bolognese di decentramento urbanistico.

Il progetto delle stazioni del TAV in Italia sono stati tutti affidati a grandi architetti e quello di Bologna è toccato al catalano Ricardo Bofill, discusso, ma indubbiamente famoso progettista di fama internazionale. Alle esigenze di valorizzazione immobiliare delle Ferrovie Statali, il Comune di Bologna non ha però avuto il coraggio di contrapporre la sua politica di decentramento urbanistico; rinunciando a porre limiti e condizioni ad un progetto delle Ferrovie, che propone di edificare volumi pari ad un quinto di tutti quelli attualmente previsti dal piano regolatore vigente.

Per giustificare l'operazione, Bofill ha proposto di completare la circoscrizione urbana del vecchio piano bolognese del 1.889, un'arteria a tracciato esagonale, che ovviamente attraverserebbe zone assai centrali della città e la cui forma è destinata soltanto a giustificare la densa costruzione delle aree ferroviarie da valorizzare. Un disegno formalistico, perché evidente solo sulla carta, che sarà molto difficile da percepire percorrendo la linea spezzata della nuova arteria e la cui esigua sezione da completare non riuscirà neppure a smaltire il traffico generato dalle nuove edificazioni.

Purtroppo i grattacieli già presentati da Bofill per la stazione hanno ancor più attirato il dibattito dei cittadini sugli aspetti formali dell'operazione: e allora si discute se i grattacieli possono sorgere ad un chilometro dalle torri medievali, o se l'architettura deve essere post-moderna o funzionalista e così via. E sono invece emarginate le preoccupazioni di coloro che ritengono assai pericolosa la ripresa dell'accentramento urbanistico e chiedono una severa analisi preventiva della congestione e dell'inquinamento provocato dalla colossale operazione: e che, siccome l'intervento capovolge l'intera strategia del piano regolatore vigente, sostengono che non è lecito approvarla con una variante, ma è necessario un nuovo piano regolatore per sancire l'inversione di rotta di una trentennale politica urbanistica.

Sembra, insomma, che anche a Bologna si scelga la strada disastrosa prevalsa a Milano durante la "deregulation urbanistica" degli anni Ottanta. A Milano non una,

ma oltre cento varianti servirono a capovolgere un piano invecchiato, senza adottare apertamente la nuova strategia urbanistica: attribuendo con le varianti alle aree di trasformazione, quasi venti milioni di metri cubi di nuova edificazione in gran parte terziaria, spesso con pochi servizi e verde e con elevate densità, ma sempre con criteri urbanistici di volta in volta diversi. Con la copertura di progetti di architettura dagli autori prestigiosi e a favore di non meno famose proprietà: la Montedison e l'Alfa Romeo, la Pirelli e le Ferrovie Statali e perfino il Comune di Milano che, coperto addirittura da un concorso internazionale, ha così reso edificabile l'ultima area interna della città che il vecchio piano regolatore destinava a verde. Operazioni tutte che utilizzano l'architettura e l'importanza della forma in modo strumentale, compromettendone il valore e la stessa legittimità; rischiando di produrre in futuro, alla nuova oscillazione del pendolo, ostracismi patologici di segno contrario a quello attuale, messo in atto contro l'urbanistica, il piano, il contenuto.

Dopo aver ricordato alcune vicende negative, la mia natura mi spinge a concludere citando un'esperienza personale positiva, impegnata questa a cercare percorsi possibili nel difficile dialogo fra architettura ed urbanistica. Ricorderò allora il tentativo in atto a Roma, da parte del giovane sindaco Rutelli; eletto direttamente dai cittadini a capo di uno schieramento di centro-sinistra, sulla base di un coraggioso e innovativo programma di qualificazione urbana. Quel programma, già in corso di attuazione, sta applicando una politica di piano e di regole, ma rifiuta ogni degenerazione burocratica e inutilmente vincolistica; sta formulando uno schema direttore metropolitano, ma insieme ne precisa le direttive urbanistiche comunali; e contemporaneamente ha scelto di anticipare i progetti urbani di maggiore importanza, utilizzando apertamente anche un approccio formale ed architettonico.

Si è detto che l'operazione tentata a Roma non è un piano, ma una "macchina": per intendere che sono già state fissate le strategie metropolitane, ma che queste sono in corso di approfondimento senza rinunciare a portare avanti il piano comunale e che quest'ultimo è in corso d'avanzamento pur anticipando la progettazione delle principali architetture urbane. Una operazione che rifiuta il tradizionale processo a cascata, della pianificazione per fasi successive affidate ad istituzioni di diverso ordine e grado: e tenta invece un processo che vuole coinvolgere contemporaneamente diverse entità pubbliche e che impiega contemporaneamente gli strumenti disciplinari dell'urbanistica, dell'ambientalismo e dell'architettura.

Si tratta di una scommessa politica rischiosa e assai difficile, ma anche di una esperienza culturale avvincente, alla quale son felice di poter partecipare. Non posso immaginare quali saranno i risultati dell'operazione romana, ma indubbiamente essa ha fra i suoi presupposti essenziali il dialogo sistematico fra contenuti e forme, fra piano e progetto, fra urbanistica e architettura. E darà, comunque, un contributo positivo al superamento di una frattura culturale che ha prodotto tanti gravi danni alla città, al territorio e all'ambiente.



Figura 1. Plan Regulador General de Bologna de 1986, en el que se destaca la primera fase del metro ligero intercomunal.

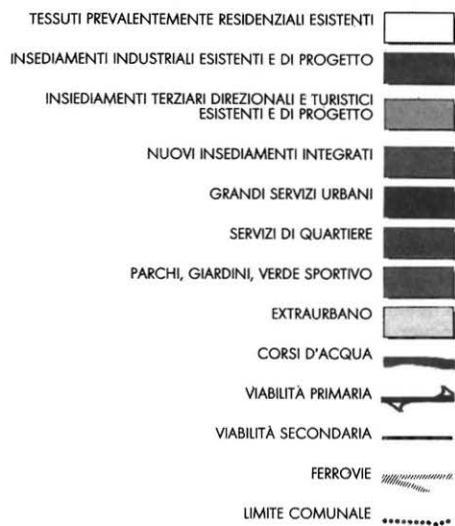


Figura 2. Leyenda del Plan.



Fig. 3. Avance de la Modificación del Plan General de Bolonia, de 1995, en el que se destaca el transporte rápido municipal.