

Progettare la città: come?

Nello scenario urbano che si è venuto a creare dalla seconda metà del XX secolo espressioni quali “la noncittà”, la “città disfatta” (Sernini, 1988), lo “spreco urbano” (Bevivino, 1991) ricorrono di frequente nel dibattito architettonico-urbanistico. Per lo più si parla di “nuovi modi dell’abitare”, di “città diffusa”, di “irreversibile fine della città tradizionale”.

Questa innegabile disfatta sembra coincidere con la nascita e l’affermazione dell’urbanistica razionalista, la scienza del controllo e del progetto del territorio urbano. Forse l’errore sta proprio in questo, nell’aver voluto razionalizzare (e perciò ricorrendo a delle semplificazioni elementari) un fenomeno estremamente complesso, a più dimensioni, quale è la costruzione della città. “L’individuazione delle funzioni fatta dagli urbanistiarchitetti del moderno è parziale, astratta, schematica, troppo semplice, e la sua meccanica trasposizione su parti monofunzionali di territorio arbitraria e nociva”. (Sernini, 1988 p.262)

Effettivamente i piani regolatori, basati essenzialmente su parametri statistico-quantitativi, hanno prodotto risultati sconcertanti, costituendo soprattutto un alibi per evadere i veri problemi progettuali. Quando un’amministrazione comunale dispone di un piano regolatore regolarmente approvato dalle autorità competenti si preoccupa solo di verificare che i singoli interventi edilizi rispettino le norme burocratico-quantitative e si sente peraltro esonerata da qualsiasi altra responsabilità. L’iter della pratica è automatico, l’estetica è un fatto puramente soggettivo, le commissioni edilizie (che per loro natura dovrebbero entrare nel merito dell’estetica e del corretto rapporto con l’ambiente) sono di fatto esautorate.

A questo aggiungiamo il peso che le grandi trasformazioni socio-economiche degli ultimi decenni hanno avuto nel far maturare una nuova (o diversa) esigenza di città. E mentre da un lato la città storica diventa oggetto di consumo alienato (turistico), dall’altro si producono nuove strutture con diverse concezioni funzionali e spaziali, aumenta la complessità, le relazioni si dilatano, si sgretola il concetto di identità (Coli et al., 1996).

Inoltre tra i fattori che hanno inciso sullo sviluppo recente della città emerge da un lato “lo spostamento di valori nella società, la tendenza ad accentuare l’importanza del privato, del singolo” (Coli et al., 1996), contrapponendo quindi due realtà separate tra loro incompatibili, l’individuo e la città (intesa come espressione della collettività) dall’altro il dominio dell’automobile, che ha permesso (o prodotto) un diverso modo di organizzare l’ambiente insediativo, una nuova dimensione dello spazio, cambiando (con la velocità di spostamento) il modo di fruizione ma anche la percezione dello spazio costruito.

Le trasformazioni nella società sono fisiologiche, ci sono sempre state (anche se il XX secolo ha visto un’accelerazione forse imprevedibile): quello che sconcerta è la nostra incapacità di governare le trasformazioni. Di fronte ad una periferia slabbrata, informe, fatta di oggetti disparati che non si rapportano gli uni con gli altri, dove lo spazio pubblico è diventato elemento “residuale” del costruito e del privato, noi architetti non possiamo non sentirci sconfitti: anche se qualcuno si appella ai frattali e alla teoria del caos per legittimare questa disperante realtà e dare alla sconfitta il significato di un nuovo successo. Di fronte alla congestione del traffico (le code, il rumore, l’inquinamento crescente,...) non possiamo non sentirci tutti penalizzati e insoddisfatti.

Come uscire da questa situazione di stallo? Il nodo centrale è riappropriarci del controllo della città, della progettazione fisica, concreta, reale dell’urbano. Ma attenzione: non solo gli addetti ai lavori ma anche la collettività che deve prendere coscienza del problema, deve riscoprire l’urbanità altrimenti rischieremmo di partorire nuovi mostri sacri (come il celebre Corviale di Roma, l’edificio lungo 1500 metri, o certe “villes nouvelles” dell’area parigina). E’ solo la collettività che può smuovere l’inattività delle amministrazioni, è la collettività che deve riscoprire i valori della dimensione urbana, anche a costo di qualche rinuncia, di qualche limitazione all’autonomia individuale. Se non si configura questa “domanda di città” è difficile che si riesca a cambiare rotta.

Dando per scontato che possa nel prossimo futuro configurarsi questa domanda a quali modelli di nuova urbanità potremmo fare riferimento?

Una consistente sperimentazione su nuovi modelli di città ispirati alle ideologie razionaliste si è già verificata nel secondo dopoguerra (anni 50-70) con la realizzazione dei quartieri di iniziativa pubblica.

*E' vero però che per lo più i quartieri di iniziativa pubblica sono stati demonizzati e considerati un fallimento: ma questo soprattutto per ragioni socio-economiche e politiche (la segregazione per classi, la mancanza di servizi essenziali, compresi i collegamenti pubblici col centro di queste aree in genere localizzate all'estrema periferia, in un periodo in cui le fasce più basse della popolazione ancora non disponevano dell'automobile; e poi gli immigrati cercavano la "città", non una simil-campagna), e anche per certe perverse ideologie del movimento moderno (l'attribuire luoghi separati alle diverse funzioni, in nome di una maggiore "razionalità"). Questi complessi sono diventati i quartieri-dormitorio per eccellenza, privi di vita sociale e spesso monopolio della micro-delinquenza. Questo ha dimostrato l'infondatezza dell'utopia degli architetti, che la qualità dello spazio urbano potesse condizionare in senso positivo i comportamenti sociali. Di qui una prima riflessione: **la città è un problema estremamente complesso, non è certo la "creatività dell'architetto" che può risolvere i problemi reali, occorre rifarsi a una multidisciplinarietà, ad una convergenza di saperi diversi capaci di leggere (e di governare?) la complessità dei problemi.***

Significative sono state anche le coraggiose sperimentazioni di un Ridolfi a Terni o di un DeCarlo a Urbino, di Libera a Roma, di Mario Passanti alla Falchera o di Gabetti e Isola alle Vallette dove la voglia di nuovo si conciliava con una sapiente reinterpretazione delle tradizioni (recupero dei materiali e delle tecniche locali). In questi studi il tema fondamentale era la rottura del classico rapporto tra strada e cortina urbana (preconizzata da Le Corbusier: basta con la rue-corridor!), in nome della libera composizione ("le jeu savant et magnifique des volumes assemblés sous la lumière) ma anche in nome della salubrità dell'ambiente urbano (proprio alla fine dell'800 era nata l'igiene edilizia, che vedeva nell'aerazione e soleggiamento degli ambienti abitati una delle strategie per sconfiggere il male del secolo, la tubercolosi). Si sgretola quindi l'isolato tradizionale, scompaiono i cortili chiusi, acquistano un nuovo valore gli spazi di relazione tra gli edifici.

*Il prof. Astengo all'epoca ci proponeva dalle pagine della rivista 'Urbanistica', una riflessione sugli errori elementari che si sono commessi e che solo oggi, a distanza di tempo, siamo in grado di cominciare a leggere: la forma come elemento concluso in sé, rigido, non aperto alla trasformabilità nel tempo, forma che peraltro è stata in seguito inglobata nelle maglie della periferia spontanea, con una accentuazione di dissonanze. Quindi una seconda raccomandazione potrebbe essere: **non puntare alla forma assoluta, ma ad una continua ridefinizione di nuove forme di equilibrio dinamico.** La città "deve restare aperta a ciò che essa è, consapevole di non sapere che cosa sarà" dice Derrida (1993). "Le identità non possono essere semplicemente riconosciute, né tantomeno conservate, ma devono essere reinventate, continuamente prodotte. L'identità si afferma quando la costruzione della città e del territorio diventano 'opere collettive', quando cioè chi vive e abita sul territorio riesce ad appropriarsene in maniera partecipe, consapevole e creativa". Un'altra utopia anche questa, destinata a restare sulla carta, a non diventare mai realtà effettiva?*

Forse una ragionevole mediazione tra progettazione a grande scala, calata dall'alto, e iniziative individuali singole si potrebbe intravedere nel metodo che tanti anni fa Christopher Alexander (1987) aveva chiamato "pattern language" o in quello delle "shape grammars". Si tratta di tentativi di codificare dei "linguaggi architettonici", delle regole cioè capaci di costruire dei veri e propri "testi", degli insiemi coerenti e decodificabili, cioè leggibili. Questo filone di ricerca ha sedimentato un notevole spessore (pubblicazioni soprattutto su Environment & Planning B), perlopiù però astratto-teorico, senza applicazioni concrete.

Richiamo una ricerca condotta presso il MIT di Cambridge, Massachusetts, da J. P. Duarte (1998, 2001) con la quale si tenta di applicare il concetto di 'shape grammar' all'insediamento

residenziale di Evora in Portogallo, realizzato su progetto di Alvaro Siza. Si tratta di una applicazione per così dire 'al contrario', cioè per la lettura del contesto costruito, e non in fase di progetto. Comunque è interessante in sé il fatto che si sia cercato di codificare, secondo regole matematiche, le molte possibili varianti del tipo base, la casa mediterranea a patio, che Siza è riuscito a realizzare, per far fronte alle esigenze dei singoli utenti. Un altro aspetto interessante è che queste varianti possono verificarsi anche in stadi successivi, garantendo l'adattabilità e la trasformabilità della struttura insediativa; infine che il quartiere è il risultato di una 'progettazione partecipata', ha coinvolto i destinatari della struttura insediativa, che hanno avuto la possibilità di esprimere in qualche modo le loro esigenze (vedi Frampton, 1993). Accusato di essere "incapace di concludere", proprio perché il suo piano prevedeva spazi interstiziali vuoti, in attesa che maturassero le condizioni per la localizzazione di nuove funzioni e servizi, Siza replica: "La fretta di completare ogni cosa nell'architettura e nelle città d'oggi mi colpisce: mirando a soluzioni definitive si trascura la ricerca della complementarità tra le diverse scale, tra monumento e tessuto urbano, tra spazi aperti e costruiti.

Al giorno d'oggi qualsiasi intervento, per quanto modesto, deve possedere un'immagine conclusa; questo spiega le difficoltà con cui le varie parti della città si compenetrano." Cioè in pratica: non progettiamo la città dei nostri sogni a tavolino: la vera città è il risultato di un processo complesso, che si svolge nel tempo. Un processo peraltro controllato, non lasciato al caso, ai singoli individualismi.

Altro fatto di importanza non secondaria nel progetto urbano di Siza, al di là delle regole che stanno alla base del tessuto, sono gli 'eventi eccezionali', i segni forti che costruiscono il paesaggio urbano nel suo complesso, che costituiscono dei riferimenti visivi capaci di 'orientare'. Quante volte noi ci siamo persi, nelle nostre informi periferie, nelle labirintiche stradine progettate per singoli interventi, che regolarmente si perdono negli immancabili 'cul-de-sac'. Quanto ci servirebbe una leggibilità di sistema, basata sulle gerarchie stradali ma anche su degli 'oggetti' forti di riferimento: La Mole, Superga, o magari il grattacielo Lancia o il serbatoio dell'acqua di corso Telesio a Torino. O, passando ad altre periferie, le torri satellitari realizzate da Luis Barragán a Mexico City, pensate proprio come "landmark", con la collaborazione dello scultore austriaco Göeritz.

Al di là dell'esempio di Evora, dove ha influito soprattutto la personalità di Siza, che tutti conosciamo come architetto di grandissimo livello, c'è da domandarsi se le shape grammars effettivamente potrebbero essere lo strumento valido per fornire possibili soluzioni, non strettamente vincolanti, aperte ad opzioni diverse e trasformabili nel tempo. Ovviamente si tratta solo di uno strumento concettuale per una gestione non troppo rigida del processo di costruzione della città, alla base del quale comunque dovrebbe esserci una progettualità di alto livello, basata su sinergie di saperi diversi. Sulla base di un progetto-processo si tratterebbe di individuare le regole tipo-morfologiche (struttura e possibili dimensioni degli edifici, il modo di rapportarsi tra loro e con gli spazi aperti, definendo tessuti e nuove urbanità) alle quali assoggettare i singoli interventi attuativi, che portino ad edifici non necessariamente identici ma che comunque sconfiggano l'individualismo sfrenato che oggi caratterizza molti oggetti edilizi. Il nodo più difficile, la vera sfida, consiste nell'individuazione dei reali caratteri fondativi, che non è così immediata come potrebbe sembrare. A volte queste regole si creano quasi spontaneamente, per effetto di riferimenti comuni o per il valore carismatico di certi modelli. Alla Falchera molto ha inciso il recupero della tradizione rurale, radicato nello spessore degli studi storici di Mario Passanti.

Molti di questi temi (la coerenza, la leggibilità, la tensione fra tradizione e innovazione) sono stati affrontati da Oriol Bohigas per il quale il vero efficace strumento attuativo è il progetto urbano, riferito a singoli casi, a singole aree; il piano regolatore generale può indicare gli obiettivi da perseguire, ma lo strumento attuativo è il progetto.

In conclusione se la complessità della città di oggi è da considerare un valore, un fattore positivo, un'offerta di molteplici opportunità, la vera sfida è come governare la complessità. Secondo Derrida, quello che noi chiamiamo caos in realtà sarebbe un ordine più complesso che non abbiamo ancora imparato a decodificare. Non è facile credere a questa teoria, forse per la nostra mentalità che ci porta a considerare l'ordine come un processo razionale, non frutto della casualità. Tuttavia il rigore razionale può portare a sua volta a delle semplificazioni arbitrarie, come spesso è accaduto. Accettare la complessità delle relazioni che caratterizza il vivere contemporaneo non vuol dire comunque rinunciare a governarla.

Altro elemento chiave dovrebbe essere la disponibilità a leggere e interpretare i luoghi, a riconsiderare con urgenza i problemi ecologici.

L'eccessiva dispersione dell'edificato periferico porta ad un crescente consumo di suolo, all'egemonia del trasporto privato con relativo inquinamento. Ma non meno importante dovrebbe essere la sperimentazione tipo-morfologica. La lottizzazione a villette è il classico elemento 'straniato', che si pone come il 'nuovo' in contrapposizione alle strutture tradizionali. Per andare incontro alla voglia di autonomia dei privati che cercano un fittizio 'ritorno alla campagna' si potrebbe fare riferimento a certi modelli anglosassoni, in cui le case unifamigliari, perlopiù a schiera, si organizzano in unità compositive complesse, definendo spazi di relazione. Si potrebbe consultare il manuale di Unwin, ripubblicato recentemente (1995), per sconfiggere le classiche 'file parallele' delle nostre periferie. Un esempio interessante viene anche dai tetti blu di Cascine Vica, dove i due tipi della torre e della casa a schiera si rapportano in modo inedito dando luogo a spazialità nuove e significative.

La città non è mai stata pensata come un'entità definitiva e conclusa, ma ha sempre subito processi di adattamento e di modificazioni successive. Il progetto perciò deve avere un'apertura al cambiamento, alla trasformazione, all'innovazione. La società evolve rapidamente, nuovi scenari si susseguono e richiedono risposte (l'immigrazione piuttosto che l'informatizzazione, ecc.).

Non dobbiamo farci cogliere impreparati di fronte alle nuove sfide.

Gli utenti reali della città poi hanno diritto a far valere le loro aspettative: non devono per forza accettare i 'mostri sacri' partoriti dalla cultura accademica. E qui si tratta di instaurare un dialogo, di aiutare i cittadini a prendere coscienza dei problemi, al di là di indefinite situazioni di 'malessere': e solo gli addetti ai lavori possono contribuire a far crescere questa consapevolezza.

Altro tema di grande rilevanza è il rilancio dello spazio pubblico. Non siamo più capaci di pensare lo spazio pubblico: gli schemi tradizionali di strada e piazza hanno perso il loro significato, espropriati in pratica dall'automobile. La strada è diventata canale di traffico, la piazza spesso è solo uno svincolo, un'intersezione di strade; il giardino pubblico spesso si identifica con una piccola area marginale, di risulta, che i privati hanno ceduto gratuitamente come contributo alle opere di urbanizzazione. Quali sono allora i luoghi di incontro, di socializzazione per le aree periferiche? Già parecchi anni fa il geografo Relph (1987) faceva notare come i luoghi di incontro tendessero a spostarsi in spazi confinati, come il supermercato, la galleria commerciale, il bar ecc. Un po' come la Cinecittà di Roma descritta da Bevivino (1991): ambiente artificiale, votato al consumo e al 'loisir', controllato da vigilantes e telecamere, simbolo della privatizzazione dello spazio collettivo; mentre la massa delle aree scoperte è l'universo di una mobilità congestionata, di un degrado crescente, di una desolazione senza fine.

A che cosa possiamo fare riferimento per ripensare i luoghi pubblici della città nuova? Innanzi tutto non dobbiamo dimenticare che lo spazio aperto vive in stretta relazione con gli edifici che lo delimitano, quindi sempre più il gioco tridimensionale di relazione tra i volumi deve essere controllato anche in funzione delle spazialità esterne che si vengono a creare (in questo un maestro è Leon Krier, anche se criticabile per le sue tendenze passatiste). Ma altro ingrediente indispensabile per l'effetto città è la commistione di funzioni, la coagulazione di strutture di servizio, culturali, ricreative, in grado di attirare il pubblico. Oggi nella periferia gli 'eventi' tendono a distribuirsi lungo gli assi di traffico più frequentati, per acquistare visibilità (la stradamercoledì di cui parla Lanzani; in Boeri et al., 1993); ha senso riproporre una nuova 'centralità',

destinata probabilmente a generare congestioni di traffico e problemi di parcheggio? In che modo possono convivere in noi lo spirito del nomade automobilista e quello del pedone cittadino? Non ci sono soluzioni assolute per tutti questi problemi: l'importante sarebbe rilanciare un interesse concreto per la progettazione urbana, che possa innescare un nuovo processo di sperimentazione e di monitoraggio, una sorta di 'laboratorio permanente' capace di dare vita ad una nuova 'cultura dell'abitare'.