

## SAPER PROGETTARE

Progettare città non consiste nel coordinare in un quadro unitario le domande più diverse, da quelle propriamente materiali – il piano del traffico o quelli del rumore o dei servizi - a quelle manifestate dai cittadini nelle occasioni più disparate, a quella di nuove case rappresentata dagli imprenditori immobiliari o a quella della grande distribuzione con i suoi *shopping center*, perché ciascuna di queste domande ha motivazioni sue proprie, tra loro diverse e incommensurabili, sicché il loro realizzarsi o il loro declinare o il loro modificarsi cambiano di per se stessi i presupposti del quadro del quale cerchiamo la coerenza, un quadro con la pretesa di essere stabile nel tempo che non è tuttavia in grado di imprigionare una realtà mobile.

Il fine cui codesto quadro affida la legittimità della propria pretesa di coordinare i comportamenti futuri dei cittadini anche a dispetto dei loro effettivi desideri è quello di perseguire la loro “vera” felicità, consistente in alcuni diritti universali e immutabili - scuole, ospedali, mobilità, verde – da collocare nella città con i criteri di una razionalità distributiva ispirata all’efficienza tecnica.

Ma la città europea è il terreno della libertà e quale sia il “vero bene” dei cittadini è un campo aperto pertinente alla *civitas*, che quotidianamente lo affronta con le procedure della sua democrazia: sicché, ogni volta che immaginiamo quale dovrà essere il comportamento *a priori* più conveniente trattiamo gli uomini non come fini – dei quali ampliare le *chance* di scelta - ma come mezzi, perché ipotizziamo un criterio di funzionamento della città che considera prevedibili (e quindi di fatto coartabili) i comportamenti, riducendone implicitamente la libertà: i piani più rigorosi sono quelli dei regimi totalitari, quelli che registrano la disperazione dei sudditi e che diventeranno subito obsoleti appena riconquistata la libertà

"La premessa esplicita di Le Corbusier è infatti la ricerca della felicità. Nessun dolore resiste, dice Le Corbusier, quando uno destandosi tre mattine di seguito ha nella faccia lo splendore vivificante del sole che sorge – commenta Gianfranco Contini che h assistito a una sua conferenza - Dimentichiamo altamente il diritto di piangere contro ogni meteorologia che ce ne vorrebbe frodare; e in un ottimismo ben più ampio e fondamentale chiediamo che il *bonheur*, e dico uno stabile *bonheur*, trovi origini assai più fragili e imponderabili fino dentro al buio urbano...Il suo *bonheur* è un *bonheur* moscovita, lo svago è obbligatorio, legislativo e collettivo, e dittatorio è l'invito a una natura di Stato"

Ogni piano che pretenda di avere costruito un quadro di coerenza verrà in seguito smentito, perché la maggioranza che lo approva – tirandolo spesso da tutte le parti come una coperta corta per superare i dissensi – pretende di sottrarre quel campo di decisione alle maggioranze future, le quali hanno tutto il diritto di rivederlo, fin dal

giorno seguente alla sua approvazione, interpretando nuove domande o ribaltando la loro precedente gerarchia: come le regole degli *standard* urbanistici che da tempo non intercettano una domanda sociale reale e le cui tracce restano nelle città come dinosauri estinti e innominati rottami.

Il campo proprio del *magister urbis* è certamente quello di redigere piani, ma non integrando i molteplici punti di vista dei soggetti e delle tecniche in un quadro coerente, bensì ricorrendo a un suo proprio sapere, indipendente da ogni altro che non inerisca alla sua propria tecnica – le larghezze delle strade, le proprietà dei suoli, le regole degli espropri, i vincoli idrogeologici ecc. -, sedimentato e definito nel corso di questo millennio e che ha come fine di *progettare una bella città*: è quindi un'arte fondata, come tutte le arti, su un *mestiere* definito, con le sue specifiche conoscenze, che concernono l'ossatura teorica, gli strumenti operativi, la casistica delle città, precisamente analoghe a quelle che potremmo sperare possieda il medico al quale affidiamo la cura della nostra salute.

L'ossatura teorica consiste nella consapevolezza che la bellezza della città viene espressa *nelle sequenze dei temi collettivi* sedimentati nel corso di questo millennio, sequenze che coinvolgono l'intera città esistente e sulle quali dovremmo innestare quelle dei nuovi progetti (che solo nel caso eccezionale di lontani centri satelliti possiamo immaginare di creare *ex-novo*).

Temi collettivi e strade e piazze tematizzate, ciascuno con un suo proprio nome e una propria riconoscibilità, costituiscono una sorta di catalogo al quale ricorrere per progettare una bella città, un catalogo comune a tutte le città europee che si è andato formando lentamente, arricchito generazione dopo generazione con lenti ritmi, dei quali non possiamo accelerare i tempi con la pretesa di modernizzarla.

Acquisiti alla nostra conoscenza per il fatto stesso di averli imparati abitando le città i temi collettivi maturati in questo millennio sono per noi simili alle parole della nostra lingua, che impariamo parlandola e delle quali intendiamo il significato anche senza conoscerne l'etimologia, e hanno per questo tutti piena cittadinanza nel lessico contemporaneo della città, simboli della *civitas* anche senza conoscerne l'origine, sempre pienamente attuali nella loro intera gamma e sempre disponibili al desiderio espressivo della generazione presente, attraverso ai quali le città continuano a confrontarsi in un universo senza tempo.

L'intera gamma dei temi collettivi è infatti tuttora disponibile per intero, e anche se taluni sembrano per il momento dimenticati forse verranno ripresi, e come abbiamo visto di recente ricomparire nuove porte della città o nuove fontane forse vedremo nuovi castelli o nuove mura, come nelle scherzose forme degli *outlet*.

Quando una città desidera esaltare la propria bellezza ricorre ancora oggi alla realizzazione di un nuovo palazzo municipale (vecchio di sette secoli), di una nuova biblioteca (vecchia di sei secoli), di un nuovo teatro (vecchio di cinque secoli), di un nuovo cimitero monumentale (vecchio a Pisa di sei secoli ma altrove di soli due secoli), di un nuovo giardino pubblico (vecchio di quattro secoli), di un nuovo parco (vecchio di due secoli), di un nuovo stadio o almeno di un campo sportivo, sul tappeto soltanto da un secolo.

I temi collettivi sono poi legati in sequenze *dalle piazze e dalle strade tematizzate*, anch'esse prodotte con le medesime modalità e appartenenti al medesimo catalogo, costituite seguendo regole maturate anch'esse nel corso dei secoli per renderle esteticamente più efficaci.

Strade e piazze tematizzate, nate per corrispondere a un tema sociale definito, sono subito diventati i termini con i quali costruire una bella città, e il loro impiego prescinde da altri scopi che non appartengano alla sfera propriamente estetica: se infatti nelle passeggiate alberate disegnate oggi nessuno converge più la sera con le carrozze come in quelle originarie del Cinquecento, nondimeno quelle e queste hanno oggi ancora proprio il medesimo effetto di ravvivare l'aspetto estetico della città. E' vero che anche le passeggiate più nobili e consolidate – come gli Champs Elysées o la Castellana – sono oggi devastate dalle automobili, ma non avrebbe senso disegnare una nuova passeggiata per farne un canale essenziale al traffico cittadino, così come nuove piazze non possono venire progettate oggi perché favoriscano gli incontri tra persone sconosciute: un tempo la piazza era il luogo dei brogli elettorali, dei teatranti di passaggio, del gioco del pallone, di corse di cavalli, delle corride, di terrificanti esecuzioni, di bancarelle, e nella misura in cui vengano ancora oggi adibite ad uno scopo che costituisca un terreno di socializzazione predefinito saranno un luogo di incontro – la mia sconosciuta vicina al mercato mi insegna ambiziose ricette di cucina, i giovani tessono ancora corteggiamenti negli strusci serali delle città meridionali – ma è piuttosto un determinato comportamento a scegliere il proprio sito privilegiato, peregrinando da un sito all'altro senza che possiamo sapere il perché.

Tuttavia, se i singoli temi hanno scopi pratici di rilievo secondario e soprattutto modificabili col tempo, la bellezza della città, della quale sono gli elementi portanti, incorpora a sua volta il fine sociale primario, connotato stabilmente ai suoi tempi millenari, di fare dell'*urbs* l'*habitat* appropriato di una *civitas* – unica al mondo - aperta, mobile, democratica ed egualitaria: i temi collettivi, per il loro intrinseco carattere di espressione dell'intera *civitas*, costituiscono infatti un riconoscimento simbolico immediatamente percepibile dell'appartenenza di una casa all'*urbs* - e dunque della famiglia che la abita alla *civitas* - riconoscimento consistente in modo visibile nella loro evidente prossimità, così marcata nelle *silhouette* di certe città medievali, dominate e protette dalle guglie delle loro cattedrali.

Chi progettava le città faceva tutto il possibile perché anche i quartieri più lontani dal centro fossero connessi alle sequenze cittadine, così da sottolineare un sotteso principio di eguaglianza, e questo medesimo obiettivo deve essere ancora oggi il fine ultimo del nostro progetto per una nuova zona di ampliamento della città o per la riforma di una zona esistente - dove vecchi edifici industriali siano stati dismessi o dove quartieri costruiti frettolosamente cinquant'anni fa meritino di venire demoliti -, assicurando loro una soddisfacente tematizzazione e a tutti i loro abitanti il riconoscimento pubblico e immediato della dignità di cittadini, evitando quell'emarginazione simbolica dal contesto dell'*urbs* - quasi appartenessero a qualsiasi altra città - che talvolta, soprattutto nelle città più grandi, è anche emarginazione sociale.

Il motivo fondamentale della persistenza nel tempo dei principi estetici della città dipende dal fatto che l'*urbs* deve venire realizzata con un linguaggio comune a tutti i cittadini perché sono essi stessi a deciderla e ad apprezzarla, e i cittadini hanno appreso non solo la gamma dei temi collettivi ma anche la forza delle loro sequenze abitando fin da bambini e senza ricorrere a questo linguaggio consolidato non è possibile immaginare e giudicare la sua bellezza.

E nei temi collettivi, come percepiamo la bellezza dell'*urbs*, così leggiamo la volontà della *civitas* di rappresentare la concorde volontà di tutti i cittadini, che vi riconoscono l'espressione della propria identità, come dimostrano le reazioni inviperite quando tentiamo di manometterli.

\*\*\*\*\*

A progettare le città vorrei evocare una figura nuova con un atteggiamento mentale diverso da quello dell'urbanista contemporaneo, non immaginato più come un esperto con una verità da imporre ma piuttosto che dolcemente *suggerisce* - il *magister urbis* - che non ritiene e neppure desidera di *insegnare* o di *costringere*, che ha tenerezza per la città e per i cittadini, e che crede di avere il compito essenzialmente gioioso di incoraggiare tutti a sognare la propria *urbs*: i cittadini devono trovare in lui chi dà suggerimenti rendendo palese a loro stessi quello che avevano nel fondo del cuore, che lascerà in tutti con le sue idee una traccia di affezionato rimpianto anziché l'amarezza degli eccessi vincolistici o la lontananza dei punti di vista strettamente disciplinari.

Il *magister urbis* legge lo stile della città per individuare le sequenze esistenti cui legare le nuove, indi traccia il proprio disegno ricorrendo al catalogo consolidato: tuttavia, salvo casi particolarissimi, non potrà conoscere quali nuovi temi collettivi verranno decisi in seguito dalla *civitas*, perché il loro desiderio emergerà in maniera imprevedibile nella sfera della politica cittadina, sicché dovrà affidarsi soprattutto alle

strade e alle piazze tematizzate, con la cui disposizione delineare siti privilegiati dove localizzarli mano a mano che si presenteranno.

Comporrà dunque le strade e le piazze tematizzate quasi come un *puzzle*, provando e riprovando – anche ricorrendo alla citazione di altri analoghi casi – per individuare quale disegno risulti più efficace per tematizzare la nuova città, quella più audace e gradevole nella successione delle visuali, e nel contempo la connetta meglio alle rete delle sequenze e dei quartieri esistenti: e questo disegno, invenzione che altri avrebbe forse potuto immaginare diversa ma che possiede l'intima coerenza dell'opera d'arte, sarà il suo progetto.

\*\*\*\*\*

Il progetto della città deve rispettare anche esigenze materiali, come per esempio quelle del traffico - proprio come ci aspettiamo che una casa non crolli e che abbia servizi igienici convenienti -, ma tenendo presente che codeste richieste corrispondono a una sfera tecnica connotata da un progresso fondato (contrariamente alla scienza) sulla negazione o sul superamento dei suoi risultati precedenti, sicché le relazioni fondate sulla razionalità strumentale – come quella che connette un centro commerciale a un quartiere e a una strada o a una ferrovia – saranno un giorno rese obsolete dal mutamento delle convenienze commerciali e delle preferenze dei modi di spostarsi, oltre che dalle propensioni residenziali: perché i criteri della convenienza tecnica implicano un comportamento dei cittadini fondato su una regola di razionalità oggettiva che forse, in una *civitas* fondata sulla libertà, non condideranno né ora né mai.

La forma dell'*urbs* è destinata a durare per secoli e deve dunque rispondere a principi che, per essersi dimostrati validi nei secoli passati, offrono la garanzia di durare per altrettanti secoli a venire: sicché non dovremo farla dipendere da momentanee esigenze funzionali, che certo prenderemo in considerazione purché non condizionino in modo plateale – come nei progetti di città lineari – la sua coerenza.

E' possibile che oggi la mancanza di un soddisfacente universo simbolico, la sfiducia che la modernità sia capace di realizzare città così belle come quelle del passato induca da un lato ad affezionarsi morbosamente non soltanto ai centri storici ma a qualsiasi modesto reperto di cascinali vecchi o di capannoni dismessi, e dall'altro a chiedere alla città nel suo insieme soprattutto l'efficienza meramente meccanica di un congegno progettato per soddisfare bisogni materiali, rivendicando strade, asili, scuole, ospedali, piste ciclabili, metropolitane e quant'altro, tutte cose che tuttavia – come i gasometri o gli acquedotti o gli altri ordigni che la tecnica mette sul nostro cammino e che svettano talvolta sul suo *skyline* – appartengono alla sfera del necessario e sono privi di qualsiasi significato simbolico.

Ma questi bisogni materiali è in realtà la tecnica stessa a crearli, suggerendo la prospettiva che ai suoi estremi limiti potrà soddisfarli tutti, e poiché ciò non sarà possibile perché da un lato questi limiti costituiscono di fatto una frontiera irraggiungibile - come il vago orizzonte dell'immortalità - in quanto la tecnica non può mantenere tutte le promesse che noi le attribuiamo, e dall'altro i bisogni così maturati nelle attese dei cittadini sono conflittuali tra loro, le città diventano un terreno di estenuanti e contraddittorie frustrazioni.

Al contrario noi abbiamo soprattutto bisogno - come ogni specie vivente - nel nostro *habitat* appropriato e l'*habitat* appropriato alla *civitas* europea non è tanto quello del nostro corpo - che è poi il nostro corpo animale - ma è quello della nostra specifica cultura, che appunto dagli animali ci distingue, la sua *urbs*, l'universo simbolico dove noi siamo persone la cui identità è socialmente riconosciuta, frutto e manifestazione della volontà estetica dei suoi cittadini come individui nelle facciate delle nostre case e come *civitas* nei suoi temi collettivi e nelle loro sequenze, espressione compiuta e sedimentata nel corso di un millennio della sua mobilità e della sua democrazia. E sappiamo che questa *urbs* durerà per molte generazioni a venire, anche se non sempre riuscirà ad assorbire al meglio tutte le esigenze materiali che via via si presenteranno: ma si tratta di inconvenienti modesti, quel traffico e quel rumore che la intridono da mille anni e che rappresentano dopotutto il suo modesto costo e che forse è anche parte del suo contraddittorio fascino: perché altrimenti chi lo contesta non si ritira nella silenziosa solitudine di una campagna, del resto a portata di mano?

La consapevolezza che la bellezza dell'*urbs* è la sfera nella quale i cittadini dei diversi ceti vengono integrati in una immagine unitaria ci induce soprattutto a evitare che in futuro si rinnovi l'inconveniente di questi ultimi cinquant'anni, di periferie nelle quali sopravvivono cittadini privi del loro universo simbolico, strappati al loro *habitat* appropriato come gli animali selvaggi rinchiusi nelle gabbie degli zoo, e se codesto spaesamento non costituisce sempre il tema di una loro esplicita rivendicazione è perché, non essendo chiaro come potrebbero evitarlo, hanno rinunciato a prenderne coscienza, come forse il leone prigioniero non ha più nostalgia della savana: ma noi non vediamo perché dobbiamo essere così attenti alla solitudine degli animali selvaggi e così disattenti al nostro stesso *habitat*,

\*\*\*\*\*

Il quadro tematizzato dell'*urbs* tracciato dal *magister urbis* costituirà l'ancoraggio dei quartieri futuri - non più alla deriva come negli ultimi cinquant'anni - con una loro propria dignità simbolica, assicurata dai temi collettivi locali, la cui disposizione dovrà di regola seguire il principio generale da un lato di venire legati alle sequenze principali e dall'altro di venire esaltati al loro interno rendendoli visibili dovunque.

Ma, affermato questo principio, il *magister urbis* non deve pretendere di disegnare i progetti delle zone residenziali, deve anzi limitarsi al campo di sua propria specifica competenza, là dove possiede un sapere esclusivo, evitando di sconfinare in campi dove altri hanno competenze equivalenti e forse maggiori, soprattutto perché rappresentano la domanda espressiva dei cittadini nelle loro case e non il desiderio della *civitas* nel suo insieme.

L'*urbs* è l'espressione della volontà estetica dei cittadini come individui nelle facciate delle loro case e della *civitas* nei suoi temi collettivi, sicché il *magister urbis* sa bene che il suo compito consiste soltanto nell'ordinarli in appropriate sequenze - terreno di stretta pertinenza della *civitas* - e non solo non desidera sconfinare nella sfera dell'espressione individuale dei cittadini, nelle facciate delle case, ma considerandoli come fini del suo lavoro e non come mezzi per realizzare una propria città ideale cerca di aumentarne il grado di libertà, arricchendo le loro *chance* di scelta. La democrazia consiste prima di tutto nella possibilità di esprimere liberamente il proprio pensiero e, per quanto ci concerne, le proprie propensioni estetiche connesse alla dignità dell'essere cittadino nella propria casa, mentre i rituali del voto e delle elezioni costituiscono la procedura per prendere le decisioni inerenti all'intera *civitas*.

Per questo il *magister urbis* lascerà ad altri il disegno delle lottizzazioni, perché sarà sempre possibile che un gruppo di futuri abitanti o un imprenditore a loro nome continui a preferire le disposizioni libere ereditate dalla modernità, dove le case sono disgiunte dalle strade.

Se la nostra contrarietà a questo punto di vista non ci deve indurre ad estendere la competenza della *civitas* anche ad una sfera che concerne dopotutto la condizione di cittadini la cui appartenenza simbolica alla città è comunque assicurata dalle sequenze dei temi collettivi, non ci deve d'altra parte impedire di sostenere e di predicare quanto sia più consona alla nostra *urbs* europea la disposizione delle case lungo le strade, maturata nel corso di un millennio e rispondente alle specifiche caratteristiche della *civitas* europea.

Sarebbe corretto che le case venissero allineate lungo le strade, da un lato perché le strade - dove le case schierate una accanto all'altra sono la metafora di cittadini solidali nel corpo sociale della *civitas* - costituiscono un palcoscenico pubblico sul quale ciascuno mostra il proprio *status* nell'aspetto della facciata (ma anche nelle araucarie e nelle magnolie del giardino), e dall'altro perché la continuità delle strade e delle loro cortine murarie, che ci accompagnano dalla periferia verso il centro, rappresenta materialmente nella contiguità fisica dell'*urbs* la compattezza morale della *civitas*, che rende necessaria la sua democrazia.

Questo tollerante punto di vista a maggior ragione dovrà valere per le facciate delle case: stabilite alcune regole di mercato - l'altezza delle case in rapporto alla

larghezza della strada, la tipologia da adottare, la densità edilizia, il rapporto di copertura – i cittadini dovranno avere nelle facciate (e nella disposizione interna) delle loro case la massima libertà.

La varietà delle case individuali, dove si manifesta la diversità dei caratteri e delle aspirazioni dei cittadini, costituisce un motivo essenziale dell'*urbs*, perché il paesaggio frammentario e differenziato delle strade rispecchia il pluralismo della nostra *civitas*, la cui anima olistica ed egualitaria non si esprime unificando le case – come vorrebbero spesso gli utopisti totalitari da Moro a Le Corbusier - ma nel rispecchiare la propria orgogliosa consapevolezza di sé nei temi collettivi e nelle loro sequenze.

Prescrizioni architettoniche alle facciate delle case sono legittime soltanto quando occorra dar corpo a temi collettivi la cui consistenza simbolica comporta appunto il loro coordinamento estetico: come nelle strade e nelle piazze monumentali, tali proprio perché fronteggiate da edifici di cospicua qualità architettonica o addirittura di architettura uniforme, e recentemente del centro storico, il cui carattere è assicurato – quand'anche fosse d'invenzione - proprio dal fatto di essere costituito da case con una veste architettonica antecedente a quella moderna.

