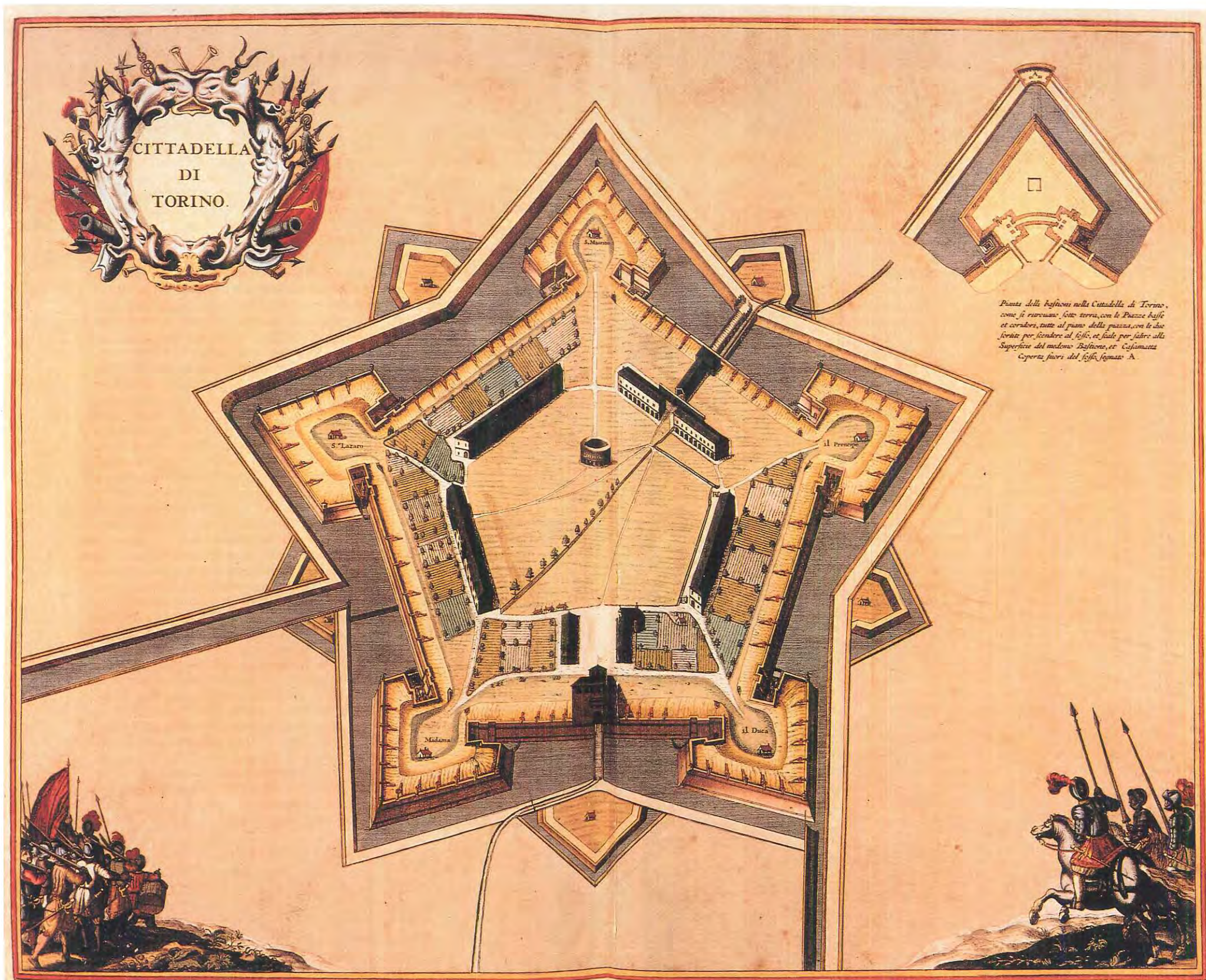


PRG

Con il News PRG, la Città di Torino predispone uno strumento di informazione sulle linee di elaborazione del nuovo PRG e sulle riflessioni culturali che il Piano parallelamente stimola. Il News inaugura dunque una comunicazione diretta con il grande pubblico torinese per far conoscere, in forma diffusa, i temi di governo e progetto, di storia e cultura che il piano offre al dibattito cittadino. Nel primo numero si presentano alcuni fra gli argomenti che Torino propone all'attenzione con l'avvio del dibattito sulla città: il Sindaco Maria Magnani Noya e l'Assessore all'Urbanistica Piergiorgio Re illustrano gli orientamenti dell'Amministrazione per la redazione del piano regolatore; Augusto Cagnardi

e Vittorio Gregotti introducono alcune questioni generali che investono l'impostazione di un piano per Torino, Gianni Vattimo sottolinea l'importanza della rappresentatività che una città e il suo piano devono esprimere, Leonardo Benevolo svolge un confronto storico sulla prospettiva nell'urbanistica barocca fra Torino e altre città europee, Guido Martinotti inquadra le trasformazioni sociali in atto, Giuseppe Dematteis esplora il significato dei luoghi urbani come geografia di valori collettivi, Guglielmo Zambrini affronta il conflittuale rapporto fra città e traffico, Franco Mellano illustra esperienze di pianificazione straniera sui problemi della città oggi.



Presentare una nuova pubblicazione, un nuovo foglio-notizie è cosa che si fa sempre con piacere e grande soddisfazione.

In questo caso poi l'evento è particolarmente significativo perché intende stimolare il dibattito attorno ad un fatto di decisiva importanza per il futuro della città: il Piano Regolatore.

Questo strumento urbanistico che è uno degli obiettivi più qualificanti dell'Amministrazione Comunale e sul quale si misura la visione politica della città, dovrà guardare a una Torino che si sta velocemente sviluppando con modalità diverse rispetto al passato.

La trasformazione subita in questi anni è in via di costante evoluzione, vede la capitale Subalpina sempre meno polo industriale tradizionale e sempre più città delle nuove tecnologie, del terziario avanzato e della finanza.

Gli Amministratori Torinesi sono pienamente consapevoli che il Piano Regolatore modellerà la città dagli anni 2000, una Torino che dovrà necessariamente proiettarsi verso una dimensione europea: ecco l'occasione per aprire un confronto politico-culturale sul futuro della nostra comunità.

Questo "foglio" intende, quindi, stabilire un contatto diretto con i cittadini, per diventare un veicolo di informazione necessario a stimolare un dibattito sulle proposte che verranno presentate e a determinare le scelte che l'Amministrazione Comunale dovrà compiere.

Aiutateci a realizzare queste premesse con la Vostra partecipazione.

Il Sindaco

Maria Magnani Noya

Nel programma dell'attuale Giunta di Torino uno dei punti più qualificanti è sicuramente quello relativo alla preparazione di un nuovo strumento urbanistico in linea con le esigenze che la Città in tutti questi anni ha manifestato. Non è sicuramente un problema semplice affrontare oggi ipotesi di cambiamento in relazione, soprattutto, a situazioni consolidate ma che hanno frenato lo sviluppo negli ultimi anni. La necessità di un nuovo PRG è sentita da tutti gli Amministratori, dagli Operatori, dai Cittadini.

In quest'ottica, ed in considerazione dei numerosi dibattiti fino ad oggi intervenuti sull'argomento, è auspicabile un contributo collettivo alla ricerca delle soluzioni più idonee.

Gli Amministratori non possono e non devono isolarsi su un tema di tale importanza, ma devono cercare con ogni mezzo la più alta partecipazione.

Nei prossimi mesi tutte le forze interessate saranno coinvolte dal Progetto Piano Regolatore e lo strumento del News, di cui questo è il primo numero, si propone di mobilitare in questa grossa occasione l'intelligenza ed il pensiero civile della Città.

News dovrà ospitare i momenti di più alto confronto sul PRG, non dovrà, invece, assumere un semplice ruolo notarile.

News dovrà interpretare il momento della sintesi e dovrà porsi come strumento per servire ed approfondire la ricerca, per ristabilire rapporti con Enti e Uomini, per stimolare la più ampia e variegata partecipazione al dibattito.

Se con questo strumento riusciremo a cogliere e filtrare il meglio dell'intelligenza e competenza che ruotano e gravitano attorno a questo progetto, e se riusciremo, grazie all'apporto della gente e delle più accorte componenti cittadine, a farlo diventare piattaforma ed anticamera dei dibattiti che le Forze Politiche cittadine dovranno affrontare nelle sedi istituzionalmente competenti, News avrà fatto centro.

Torino, da sempre laboratorio per la sua particolare composizione, per le ragioni che la pongono sempre in prima fila e all'attenzione nazionale sui grandi temi, questa volta è chiamata a ridisegnarsi e sarà un modo, un'occasione per proiettare nel futuro le sue radici.

Assessore all'Urbanistica

Piergiorgio Re

Non vi è paese in cui l'uso del progetto sia così spregiudicato, in cui il mestiere del progettare segua talvolta percorsi così autonomi dal mestiere del costruire.

Sempre più frequenti sono i progetti che trovano origine e finalità in altro che non sia il cantiere, in cui la funzione di raffigurare l'opera e quindi di comunicare i modi dell'esecuzione è sostituita da altri obiettivi più limitati, ma talvolta non poco significativi.

I concorsi di architettura italiani sono grandi alimentatori di progetti senza esito. Solo raramente o per congiunture eccezionali portano ad un esito operativo. Ma ad esiti non operativi sono indirizzati anche progetti direttamente commissionati da enti pubblici e da privati. Non sono operativi i progetti illusione e i progetti pubblicità che spesso le amministrazioni promuovono quando non è possibile realizzare le opere o è sufficiente annunciare l'intenzione di fare. Così pure non hanno carica operativa i progetti privati del tipo allusivo, del tipo pressione, del tipo sondaggio utilizzati per saggiare reazioni, per aprire varchi, per sperimentare possibili consensi. Il progetto nelle utilizzazioni più spregiudicate diventa semplicemente uno strumento di comunicazione, un mezzo per condurre operazioni che nulla hanno a che vedere con il mondo delle costruzioni e assai poco con quello dell'architettura.

In particolare i progetti di fattibilità, che per definizione dovrebbero verificare e provare anticipatamente l'operatività, vengono spesso usati in modo strumentale. Il termine, certo, non garantisce esiti sicuri, ma la loro mortalità è alta e ancor più nei casi in cui i progetti intendono sostituirsi ai piani che orientano lo sviluppo urbano. Nonostante i molti tentativi non è facile trovare esempi in cui la sostituzione del progetto al piano abbia sortito un esito pieno.

Questa situazione viene letta come effetto dell'inefficienza e dell'incapacità di decisione da parte dell'amministrazione pubblica oppure, al contrario, come tentativo di prevaricazione da parte di progettisti e di operatori e non meriterebbe un'attenta valutazione se non rivelasse qualche precedente illustre e se non alimentasse soluzioni prospettate come la vera riforma in campo urbanistico, il modo rapido e certo per arrivare alle decisioni sulla città e alla sua costruzione.

La Londra thatcheriana fa testo da questo punto di vista. La ristrutturazione delle rive del Tamigi occupate dai docks affidata a promotori in competizione tra di loro nell'avanzare proposte senza alcun limite o vincolo di piano ha già mostrato efficaci risultati operativi ed altri ne potrebbe produrre. La concretezza degli interventi e la rapidità di esecuzione sono innegabili, così come la piena aderenza tra proposte operative e condizioni di mercato.

Precedenti illustri, anche se non altrettanto avanzati, si trovano pure in Italia, dove si è fatto ricorso al concorso internazionale come strumento di promozione e di definizione dell'intervento, a Torino con il Lingotto, a Milano con la Bicocca.

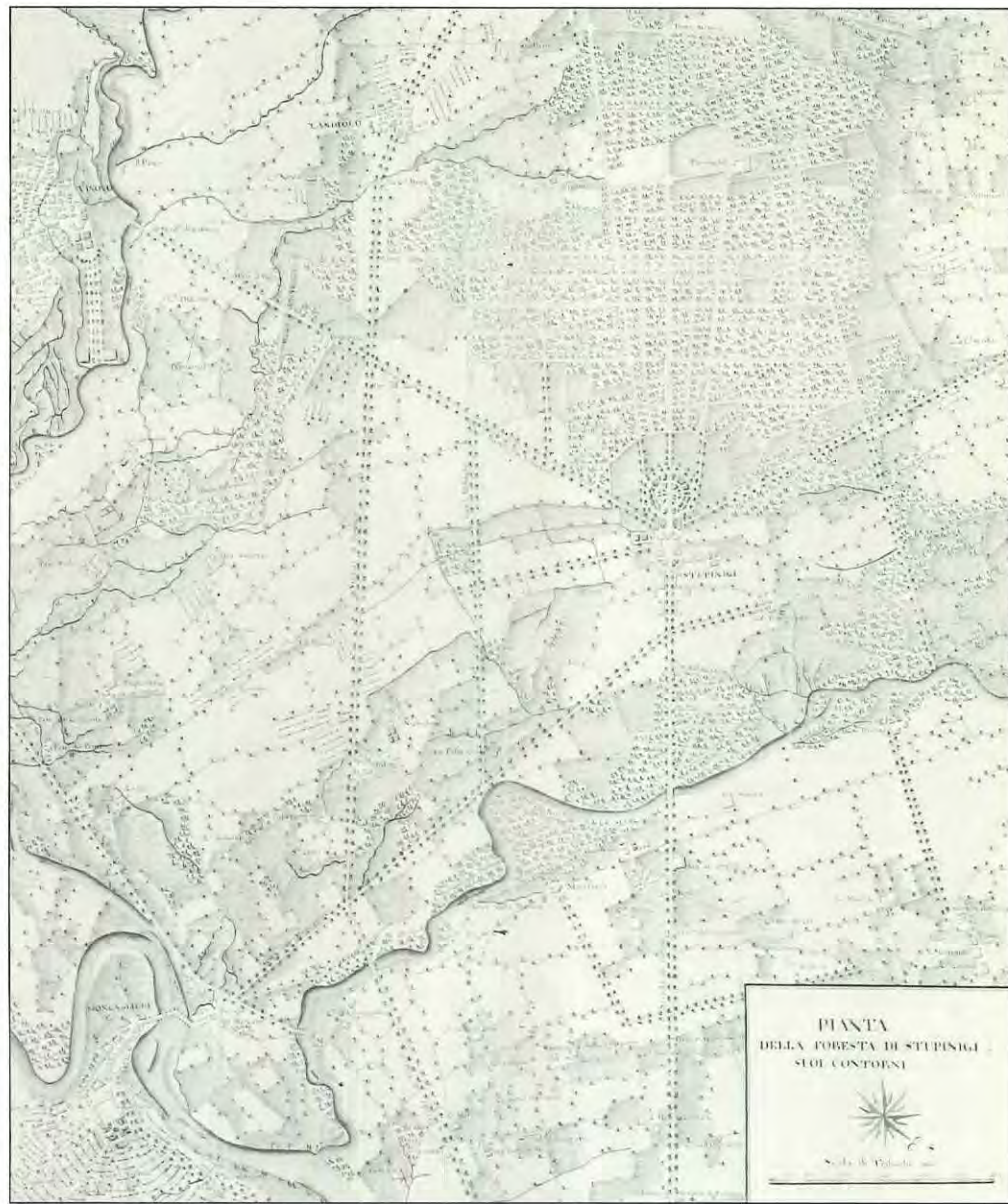
Nel primo caso il tema del recupero dell'edificio industriale ha portato a scegliere utilizzazioni divenute la base per la revisione della strumentazione urbanistica.

Per la Bicocca, la prima fase del concorso ha consentito all'amministrazione di votare una variante e la seconda fase dovrebbe portare alla scelta di una proposta da tradurre in strumento di intervento.

In entrambi i casi il progetto non ha sostituito il piano, ma è stato utilizzato come catalizzatore ed acceleratore di decisioni. Tentativi nella direzione inglese vengono proposti nelle iniziative ultime.

La recente legge sul recupero edilizio in Lombardia è stata interpretata ed utilizzata in modo estensivo come laboratorio per esercitazioni in questa direzione.

La rapidità delle operazioni, il coinvolgimento di risorse private con interessi pubblici, la quantità di risorse mobilitate, sono risultati positivi sotto il profilo operativo,



Pianta della foresta di Stupinigi e suoi contorni, c. 1780, presso l'Archivio di Stato di Torino, Sez. Corte, Carte topografiche segrete, 36 A.V. rosso.

da verificare con attenzione sotto il profilo dei rapporti tra pubblico e privato e sul piano della qualità urbana. Qui, però, non interessa giudicare l'operazione quanto far emergere un aspetto di riflessione.

L'esame dei progetti avanzati attraverso questo nuovo meccanismo, rivela che le proposte, quando sono estese a parti di città, più o meno grandi, affermano una sostanziale autonomia rispetto ai problemi urbani. Le proposte più radicate nell'esistente non riescono a superare una sorta di mediazione tra le condizioni esterne. L'innovazione procedurale è tesa ad accelerare progetti di trasformazione puntuale, non si fa carico ovviamente di obiettivi più generali, quelli che appartengono alla storia della città, alla sua dimensione evolutiva più generale.

Da queste esperienze scaturiscono operazioni di trasformazione forse buone, ma certo anche progetti senza orizzonti.

Gli stessi limiti non sembrano essenti nelle ultime operazioni di progettazione in corso a Torino — aree tattiche, aree di riambientazione — che, per quanto pregevoli sotto il profilo tecnico, sono impossibilitate ad assumere un ruolo strategico nella trasformazione della città.

Se non si vuole perdere questo ruolo, se si ritiene necessario il contributo di ogni intervento alla trasformazione strutturale della città, occorre fare riferimento ad un disegno più generale, ad un'elaborazione che proponga le tappe successive del cammino della città. Questa elaborazione altro non è che un disegno generale, quel disegno che fa propria l'interpretazione storica della città e rilancia nuove prospettive e nuovi orizzonti attraverso ed oltre le trasformazioni prevedibili, che non si limita a programmare il tempo delle trasformazioni prevedibili, ma si misura con il tempo dei cicli evolutivi urbani. Un simile disegno può sopperire ai limiti precedentemente rilevati in quanto riesce ad orientare edificazioni realizzate in tempi diversi e quindi a perseguire nel tempo un disegno che richiede atti plurimi di intervento, a

dare continuità al disegno urbano, a far concorrere centinaia di progetti disparati e diversi, grandi e piccoli, verso un determinato miglioramento della qualità urbana. Ma perché questo disegno non corra il rischio di risultare inefficace, astratto, o semplicemente non aderente alla realtà è bene sia affiancato da progetti che verifichino coerenze e compatibilità, che illustrino gli ambienti previsti, che esprimano un interesse operativo.

Il disegno generale ed i progetti possono trarre vantaggi se vengono elaborati contemporaneamente aprendo spazi alla reciproca stimolazione, al confronto di esperienze diverse.

Il progetto per parti di città diventa positivo se risolve i problemi del campo che affronta a partire da orizzonti segnati ed in direzione coordinata con quella di altri progetti, di altri interventi in altro tempo realizzabili.

In questa situazione si apre uno spazio legittimo per i progetti di studio prima della fase operativa. Progetti per conoscere la città, per sondare la costruzione degli orizzonti, che diventano studi di intervento per dimostrare e far conoscere le trasformazioni previste ed anche per costruire correttamente il consenso.

In questo bagaglio di elaborazioni che, per comodità, definiamo piano, i progetti attuativi troveranno spunti e modalità per dimostrare la propria coerenza con il profilo generale della città, con un disegno elaborato ad una scala superiore all'intervento, al singolo progetto, con orizzonti altrimenti indefinibili.

Molte voci e non solo all'interno dell'architettura e dell'urbanistica parlano sempre più insistentemente di crisi della civiltà urbana, anzi di crisi del modello stesso di città. I segni di questa crisi, una volta rintracciati ed allineati, formano effettivamente nel loro insieme un quadro clinico abbastanza delineato.

Meglio che di quadro clinico, che implicherebbe l'idea di crisi come malattia, sarebbe opportuno parlare di tracciato di una trasformazione in atto. I temi della comunicazione e della mobilità fisica e sociale che muovono in modo significativo al di fuori del fatto urbano come luogo fisico dotato di concretizzazione ed identità riconoscibile, ne sono i segni più intensi. Ma si discute anche della capacità della città di legittimarsi in futuro come monumento collettivo, della progressiva secolarizzazione dei valori che si raggruppano funzionalmente attorno a tematiche non urbane, del valore planetario e sempre meno differenziato della civiltà scientifico-tecnica in formazione.

La stessa smisurata crescita urbana propria dei paesi in via di sviluppo fa pensare alla formazione (comunque temporanea) di agglomerati la cui realtà fisica sarebbe comunque troppo lontana da ciò che pensiamo per tradizione millenaria come città, sia come "civitas" che come "polis". Simmetrico ragionamento potrebbe essere compiuto di fronte ai fenomeni di dispersione della città sul territorio in paesi avanzati. Questa linea di trasformazione ha una curvatura assai lenta, chiunque parli oggi di città ed in particolar modo della città europea, ed agisca su di essa è in qualche modo influenzato reattivamente dalle prospettive della sua traiettoria a far assumere grande significato, proprio al permanere della natura delle qualità fisiche dell'immagine della città, così come essa si è costruita in cinquemila anni di storia.

Vi è su questo tema, in differentissime forme una nuova, fin troppo comune, sensibilità che sembra si sia accentuata, almeno tra gli specialisti con la presa di coscienza di alcuni gravi sintomi autodistruttivi, vere fenditure che si sono prodotte nella città europea in questo dopoguerra. Sono i guasti prodotti da un'espansione selvaggia, di pronto soccorso e di profitto, da una ricostruzione delle parti della città più distruttiva degli stessi danni della guerra, da una pianificazione teatro di scontro di ideologie e di interessi più che terreno di preo-

cupata difesa dell'identità urbana e del suo ragionevole sviluppo e, più di recente, dalle nuove condizioni produttive ed infrastrutturali nonché dalle diverse esigenze collettive in termini di differenziazione qualitativa dei servizi.

Ma le colpe più gravi sono certamente quelle delle insufficienze culturali: non solo di pigri burocrati e di distratti amministratori e politici ma della stessa cultura architettonica ed urbanistica che ha maturato e diffuso con troppa lentezza ed insufficiente autorità un'idea sui modi di intervento nella città: sulla gerarchia dei suoi valori, sulle strategie insediative, sulla capacità di ridisegnare mantenendo aperta la discussione critica con le condizioni, assumendo la coscienza dell'intervento architettonico come modificazione qualitativa, capace di coinvolgere relazioni tra parti in modo altrettanto attento quanto la costruzione dei singoli elementi.

La presa di coscienza della nuova condizione del progetto urbano sembra essere accompagnata da nuove forme di dialogo tra gli specialisti (architetti, urbanisti, geografi, tecnici economisti, sociologi) che si occupano della città, un dialogo teso a sviluppare anziché una sintassi deduttiva una metodologia interattiva tra i vari livelli di intervento, caratterizzata dall'interrogazione più che dall'affinamento delle tecniche di previsione, da un'idea di piano come esplorazione di possibilità (il possibile e non solo il necessario) e del progetto come strumento operativo di conoscenza concreta di quelle possibilità. Il progetto come strumento esplorativo non è solo una questione di scala, ma soprattutto di verifica di verità in una condizione materiale, fisica e spaziale.

Questo nuovo atteggiamento si appoggia a due giudizi che vengono dati sulla condizione attuale dell'urbano. Il primo riguarda la convinzione di aver raggiunto, almeno per la città europea, un certo equilibrio nello sviluppo fisico-economico, e quindi di poter immaginare un futuro relativamente rassicurante, almeno sul piano di violenti cambiamenti nell'assetto fisico: fatta eccezione forse per le minacce ambientali.

Fatta questa relativamente rassicurante premessa è quindi possibile pensare sostanzialmente al piano come miglioramento qualitativo dell'esistente, e riattribuire maggiore importanza ai risultati morfologici della costruzione della città, tornare a

fare di essi testimonianza in cui è possibile positivamente riconoscersi.

Anche se questa ipotesi è sempre aperta ad improvvisi e non improbabili sconvolgimenti (emigrazioni in massa dai paesi in via di sviluppo, crisi economiche o energetiche, conflitti avanzati sotto diverse forme, ecc.) essa si offre tuttavia come un quadro relativamente stabile rispetto alla lunga traiettoria di crisi del modello urbano che abbiamo posto come premessa alla nostra riflessione.

La seconda considerazione riguarda la presa di coscienza della lunga durata delle trasformazioni fisiche operate dall'architettura, e come tale stabilità positiva e negativa dei segni e rigidità del deposito materiale si misuri su un tempo assai più lungo di ogni programma o previsione. Anzi, noi siamo a priori convinti che la costruzione (ed in particolare la costruzione dotata di qualità significativa) ha la quasi-certezza di sopravvivere molto più a lungo del programma che l'ha generata: qualche volta il programma si esaurisce addirittura prima che la costruzione stessa sia terminata. Anche le condizioni contestuali possono, sia pure più lentamente, subire la stessa trasformazione, in tal caso l'architettura costruita sulla base delle relazioni con esse diventa a sua volta generativa delle nuove relazioni contestuali: in certo qual modo essa, incorporando la memoria della condizione precedente salda la catena della continuità urbana come continua interpretazione testuale. Il piano cioè come strumento di interpretazione del territorio-testo "dove viene detto, per la prima volta, secondo un paradosso a cui non si sfugge mai quel che tuttavia era già stato detto, ripetendo instancabilmente per mezzo del progetto ciò che nondimeno, non era mai stato detto". Deve essere ben chiaro tuttavia che il futuro possibile cambiamento delle funzioni dettate dal programma e dal contesto non autorizzano ad alcuna indifferenza rispetto al rapporto strutturalmente costitutivo che essi svolgono nella costruzione del progetto: elevare la flessibilità a matrice dell'architettura urbana, e pensare all'organismo architettonico come contenitore indifferenziato o, all'opposto, far leva sullo scollamento tra progetto, programma e contesto per proporre un'autonomia formalistica dell'architettura non hanno sinora portato ad alcun risultato positivo: né per la città, né per l'architettura.

Quando parliamo qui di programma non

ci riferiamo naturalmente solo al programma funzionale dell'edificio, ma principalmente al posto che esso occupa (o dovrebbe occupare) nel più vasto programma rappresentato dal piano, momento comunque costitutivamente necessario alla costruzione del luogo fisico e materiale preminente nella costruzione della qualità architettonica specifica. La necessità del piano non è solo una necessità teleologica, ma la sostanza stessa della confrontazione per mezzo della quale è possibile misurare i processi di costruzione fisica della qualità architettonica della città.

Questa qualità, non va mai dimenticato, si produce poi attraverso un lungo perfezionamento, ad una stratificazione che è il prodotto di una visitazione progettuale iterativa: la città si solidifica e risolidifica, si aprono improvvisamente possibilità inattese, capaci di proporre modificazioni di vaste parti urbane o di piccoli punti strategici, passa da abbozzi (che cosa è la nostra periferia se non un grande abbozzo su cui operare progettuamente per precisare, serbare, definire, aprire, mettere e levare?) a quadri di permanenza.

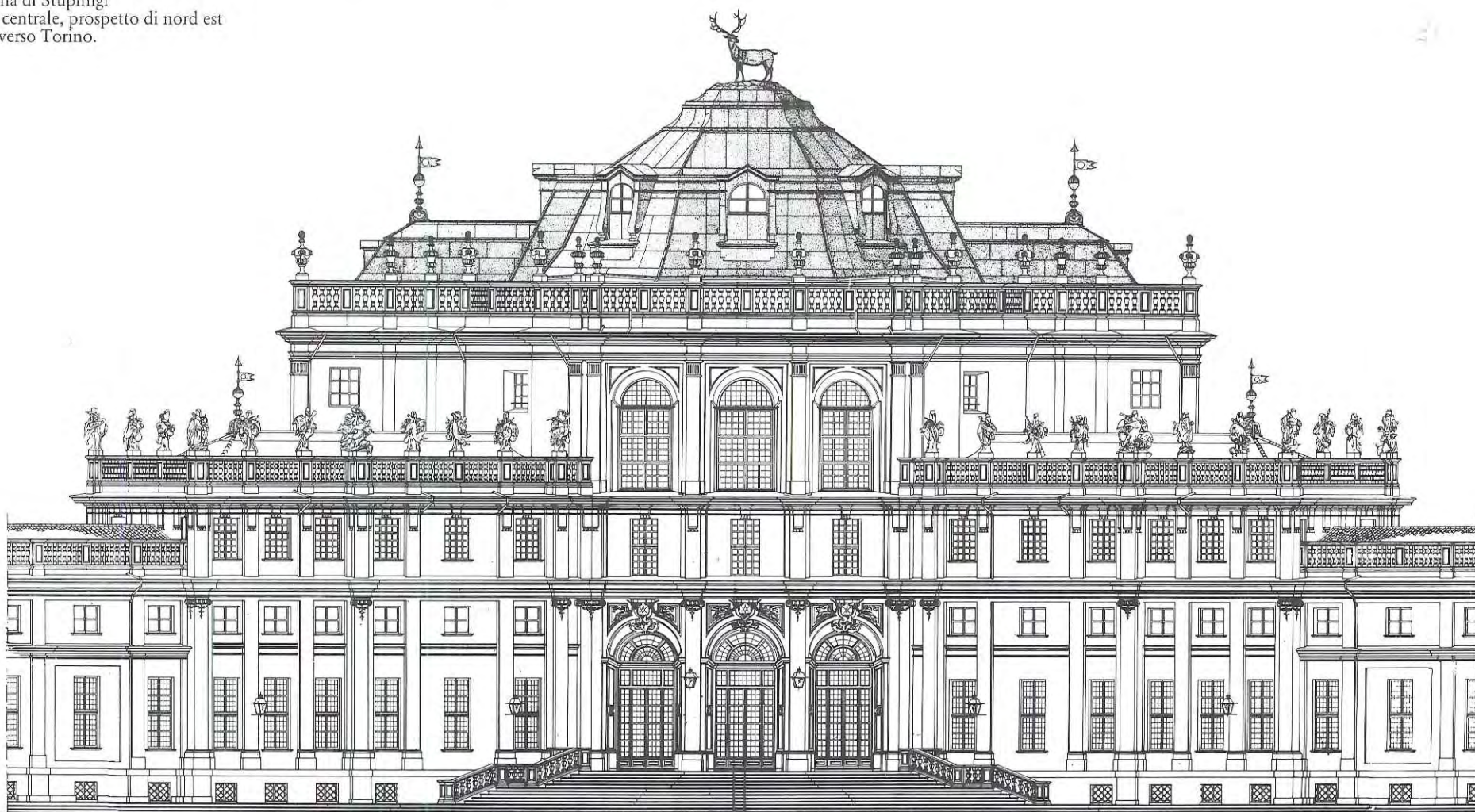
Il significato collettivo delle parti urbane si concentra e si sposta, assume forme diverse, occupa e dà senso agli spazi aperti della città, al loro abbellimento o alla loro decadenza. La città non appartiene al cittadino nel suo insieme, ma per parti frastagliate, mobili ed irregolari, che lasciano tracce fisiche al loro spostamento: un lastricato, una colonna, una piazza, la fronte di un edificio. Né tecnica, né decorazione, ma solo l'architettura domina e dà forma ai nodi di questa narrazione urbana.

Se da lungo tempo abbiamo cessato di pensare alla città come ad un organismo unitario, tuttavia la sua conformazione storico-geografica è ogni volta particolare e differenziata: nei principi insediativi, nei caratteri e con essi è necessario, per ogni progetto di architettura urbana, aprire una discussione, una contesa. Ciò presuppone ancora una volta l'idea del progetto di architettura come strumento di interrogazione e conoscenza.

La discussione e la contesa finiscono sempre per segnalare differenze, e con esse la presenza dell'altro come elemento indispensabile della discussione.

La qualità dell'architettura è spesso la qualità (cioè specificità e particolarità) dell'interpretazione di quelle differenze. Anche tra la città immaginata e quella reale.

Palazzina di Stupinigi
Corpo centrale, prospetto di nord est
fronte verso Torino.



Il piano regolatore di una città – forse specialmente di una città come Torino, che negli ultimi anni è diventata particolarmente “autoriflessiva”, profondamente interessata al problema della propria identità (per qualche ragione, molto più di altre città italiane) – comporta aspetti tecnici, urbanistici, economici e sociologici e artistici, ma anche *retorici*. Con questo termine, mi pare si debba intendere in generale tutto quell'apparato di “discorsi” che deve accompagnare, preparare e seguire, la stesura del progetto vero e proprio, e senza di cui il progetto non ha, letteralmente, senso. È anzitutto un problema di legittimazione, nel significato più vasto della parola: è vero che il committente – in questo caso il Consiglio e la Giunta comunale – rappresenta a tutti gli effetti i bisogni, gli orientamenti e le aspettative della città espressi a livello politico. Ma i “tecnici” incaricati della preparazione del piano sono chiamati a formulare proposte che implicano, anche solo a livello propositivo, scelte che non sono tutte decidibili in base ai criteri generali indicati al momento dell'affidamento dell'impresa. È evidente che al di là della rappresentanza politico-amministrativa dei bisogni e degli interessi della città da parte del Comune, e al di là delle competenze tecniche, e anche più in generale “estetiche”, degli esperti a cui è affidato il compito, c'è una sfera di aspettative, preferenze, orientamenti, bisogni e interessi della “società civile” della città, che, per loro natura, non trovano espressione precisa nella rappresentanza politica, e che devono invece avere un ruolo importante nella

costituzione del piano. La legittimità che il piano riceverà, a livello formale, dall'atto (o dai vari atti) con cui il Comune lo adotta, sarà tanto più sostanziale quanto più sarà sorretta da quest'altra specie di legittimità che proviene, per vie non formalizzate, dall'insieme di contenuti che sono depositati nella autorappresentazione della città che si esprime nella cultura e nella coscienza comune.

Se si tiene presente tutto questo, si vede che ciò di cui si tratta in questi aspetti retorici del piano non è solo, o anzitutto, un problema di organizzazione del consenso pubblico intorno al piano, anche se questo è una questione non indifferente. Vedere la cosa in questi termini significa assumere la retorica nel suo senso più strumentale, come apparato di mezzi per persuadere, per far accettare un insieme di decisioni prese in altra sede e in base a logiche che sfuggono alla discussione dei “destinatari”. Retorica non come arte dell'argomentazione, ma piuttosto dell'ornamentazione e del mascheramento sofisticato. Nella retorica ha certamente un peso determinante l'arte del persuadere: ma conferire a un argomento una portata persuasiva significa anche – il che spesso si tende a dimenticare – metterlo in forma, e non solo con artifici ingannevoli.

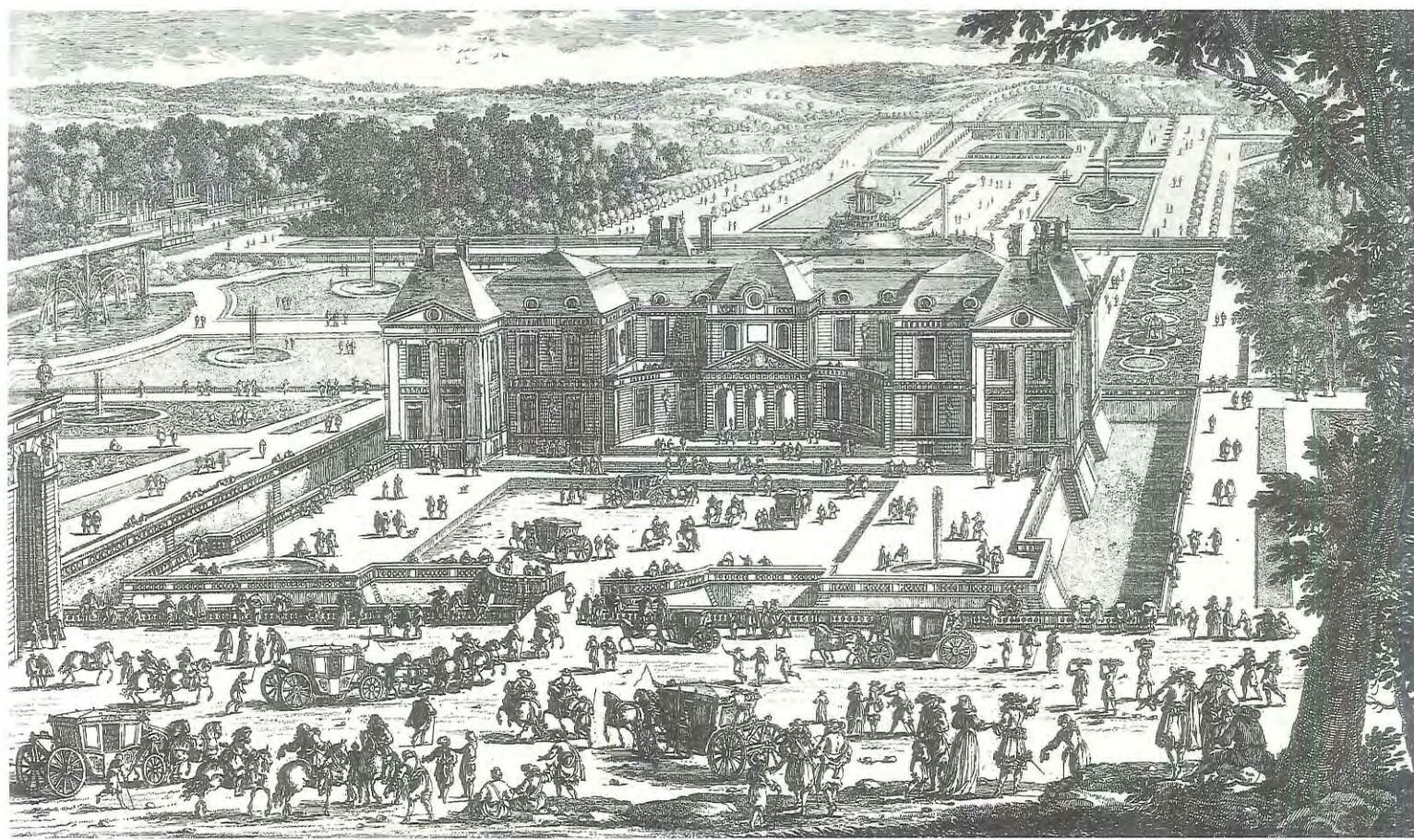
Il primo senso in cui si può, e si deve, parlare di una retorica del piano è quello che fa riferimento a un livello di legittimazione discorsiva che accompagna e riempie di contenuto la legittimazione formale che deriva dagli atti degli Enti locali. I “dati” da cui i tecnici incaricati della redazione del

piano partono non sono solo le indicazioni del Comune, o le informazioni “obiettive” reperibili in fonti di vario tipo (economiche, sociologiche, urbanistiche, ecc.); occorre loro un rapporto con l'autorappresentazione viva della città, autorappresentazione che, a sua volta, è attendibile solo nella misura in cui è già “lavorata” internamente da una retorica. Ci sono certamente bisogni e interessi di base che si possono descrivere e quantificare obiettivamente in modi relativamente rigorosi: un certo fabbisogno di spazio-abitazione, di spazi-verdi, di spazio verde, ecc.; e così si possono prevedere e dedurre, in base a ragionamenti e analisi sociologiche, interessi e orientamenti di scelta di gruppi, classi, corporazioni. Ma il difficile della pianificazione, credo, consiste nel fatto che non si può né far riferimento in modo definito a bisogni fissati una volta per tutte, per esempio secondo calcoli standardizzati dei vari tipi di spazi necessari pro capite, né proporsi di produrre un equilibrio meccanico tra interessi di gruppi e categorie, assunti dogmaticamente come tesi solo a farsi valere in contrasto con tutti gli altri. L'autorappresentazione della città, per quanto sfuggente possa apparire un tale fatto, è già una “messa in forma”, in termini di presentabilità discorsiva, di pretese di validità generale, in cui bisogni e interessi si esprimono in una forma non più immediata e brutale; ma non perché nascosti e mascherati dai veli dell'ideologia, bensì perché, proprio in quanto sono “messi in scena”, sono spogliati dei loro aspetti più duramente particolaristici; il passaggio alla presentazione

pubblica degli interessi, nella forma capace di persuadere, non è solo mascheramento sofisticato, ma è un vero e proprio passaggio all'universalità.

Tutto ciò appare più chiaro se si riflette, per esempio, al problema della *monumentalità*. Come si può stabilire, in base a un puro calcolo astratto dei bisogni e degli interessi in gioco, il “fabbisogno” monumentale, o anche, con un altro termine, il suo “fabbisogno” estetico? Se un tale calcolo può ancora apparire possibile per bisogni estetici più legati a fatti biologici elementari – per esempio, il verde – nel caso della monumentalità vera e propria tutto ciò non ha senso. La monumentalità che le città moderne hanno ereditato (e che segna così profondamente la nostra stessa immagine di che cos'è, in generale, una città) era espressione di un sovrano, non solo dei suoi bisogni o interessi, ma della sua autorappresentazione, della immagine che aveva di sé, di come “voleva” apparire attraverso lo specchio della sua capitale. Questo è immediatamente visibile nella pianta barocca di Torino: le residenze suburbane dei Savoia fanno da punti di riferimento per i grandi assi che tagliano la città da Nord a Sud e da Est a Ovest (corso Francia guarda a Rivoli, corso Regina a Venaria, l'asse via Roma-corso Stupinigi alla Palazzina di caccia, ecc.). La vita e l'articolarsi dell'esperienza della città è così profondamente determinata, secondo una forma specifica di “astuzia della ragione”, da un fattore “casuale” come l'immagine che il sovrano ha voluto imprimere alla propria capitale, immagine ispirata assai verosimilmente da considerazioni solo in piccola parte legate alla funzionalità piuttosto che ai “bisogni” dei cittadini o altro, e invece condizionata dal modo di concepire la propria regalità, il proprio potere, l'immagine pubblica di sé, e così via.

A questa autorappresentazione del sovrano, e insieme all'immaginario dei signori privati capaci, economicamente, di segnare impronte decisive nel tessuto urbano, che cosa corrisponde in una grande città moderna e in regime democratico? Una amministrazione democratica sembra condannata per la sua stessa natura a orientarsi secondo criteri rigidamente *funzionali* – come giustificare altrimenti davanti agli elettori una spesa “monumentale”, e come scegliere, poi, fra diversi possibili tipi di monumento? Una amministrazione “democratica” sembra per definizione incapace di scelte “di gusto”. Piuttosto paradossalmente, o forse non tanto, le spese per beni artistici che oggi le amministrazioni pubbliche trovano più ragionevoli e giustificabili sono quelle dirette alla conservazione del patrimonio ereditato – proprio le opere d'arte, i castelli, le biblioteche, dei sovrani più o meno assoluti di altri tempi, che potevano e sapevano ancora muoversi secondo motivazioni “di immaginazione”... Il paradosso, del resto, è solo apparente: è verosimile infatti che l'esigenza di monumentalità, e l'esigenza estetica in genere, anche e soprattutto a livello collettivo, siano inscindibilmente legate al bisogno di radicamento storico. Un monu-



Castello di Vaux
prospettiva del Parco allestito da Le Nôtre,
Le Vau, Le Brun fra il 1656 e il 1660

Incisione di A. Perelle
Parigi, Bibliothèque Nationale.

Testo e disegni
di Leonardo Benevolo

La cattura dell'infinito

La prospettiva è il procedimento riflesso – scientifico e artistico – utilizzato dal '400 per rappresentare, controllare e modificare lo spazio fisico. Fra i due aggettivi che oggi usiamo (“scientifico” e “artistico”) la cultura rinascimentale non fa distinzione: uno sottolinea l'oggettività dell'approccio, l'altro l'applicabilità operativa di un medesimo procedimento. Teoricamente, la prospettiva prende in carico tutto lo spazio esistente; praticamente, rispetta le gerarchie tradizionali vigenti in questo spazio: la cornice celeste, il paesaggio terrestre, le opere umane inserite in questo paesaggio. L'infinito – nel senso moderno di una

estensione inesauribile, aperta verso l'ignoto – non entra in questo quadro, perché la struttura dello spazio corrisponde agli oggetti che lo occupano, e i cieli stessi s'incurvano intorno alla terra fino al soffitto invariabile del Primo Mobile. Dunque, l'apparizione del punto di fuga nell'immagine del mondo non comporta tensione a uscire dalle dimensioni usuali dell'esperienza; il punto all'infinito non è un traguardo, ma un parametro ordinatore. In pratica, gli ambienti allestiti dall'architettura rispettano un limite dimensionale che coincide, press'a poco, con la soglia lontana della visione binoculare, che

permette la percezione del rilievo (circa 300 metri). È la stessa regola osservata nel mondo classico, che dà all'architettura la sua giusta dimensione nello scenario naturale. Le più grandiose sistemazioni rinascimentali – il cortile del Belvedere, piazza S. Pietro – applicano la simmetria e la regolarità geometrica senza superare questa soglia. Quando un'opera di architettura è percepibile da una distanza maggiore – ad esempio la cupola di Firenze, visibile da molti chilometri – essa entra in rapporto con tutto il giro dell'orizzonte, e mai secondo una visuale privilegiata, come gli altri oggetti che popolano il mondo geografi-

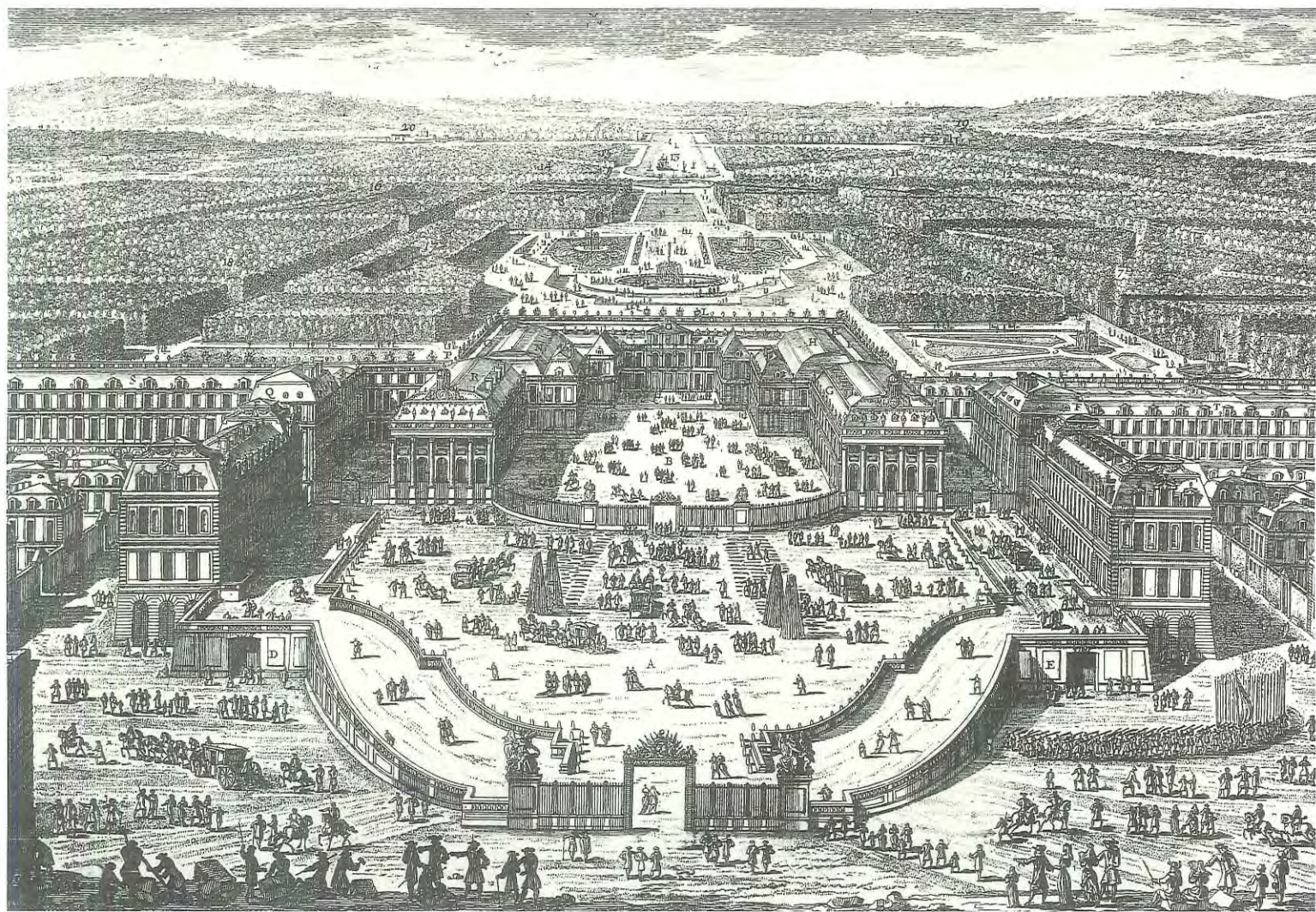
co (Vasari paragona la cupola fiorentina alle montagne circostanti). Anche i giardini, se hanno un asse di simmetria, non lo prolungano oltre la stessa misura, mentre spesso incorporano come sfondo lo spettacolo del paesaggio lontano, come a Tivoli, e più anticamente nelle sistemazioni ellenistiche e romane (Pergamo, Palestrina, ecc.). Ma il mondo gerarchico e finito della tradizione tolemaica è contraddetto dalla ricerca scientifica, che fra il tardo '500 e il primo '600 scopre un universo infinito e continuo, dove tutti gli oggetti si muovono con le stesse leggi matematiche. Questa nozione, irrefutabile, non soppiana ma

mento, per definizione, è qualcosa che proviene dal passato, e l'opera d'arte ha certamente anche sempre un carattere monumentale.

L'esempio della monumentalità e del fabbisogno estetico – se ci possiamo permettere questa brutta espressione – è uno dei terreni su cui più evidente risulta l'esigenza di una retorica del piano. Senza il riferimento a questo "fabbisogno", il piano si riduce alla ricerca di un equilibrio economico e funzionale tra bisogni e interessi diversi; ma una tale ricerca di equilibrio è destinata a fallire, o a dare risultati sempre precari e instabili, con conflitti risorgenti, nella misura in cui manca un momento *rappresentativo*: né i cittadini si aspettano dalla città solo la soddisfazione di bisogni standard o la conciliazione puramente meccanica di interessi economici in contrasto (perché sono sensibili a un insieme di esigenze largamente "estetiche", che vanno sotto il nome di "qualità della vita"), né la conciliazione di bisogni e interessi, in ultima analisi, è realizzabile se non alla luce di una "rappresentazione" che non si limiti a tradurre in cifre, destinazione di aree, distribuzione di spazi, bisogni e interessi presi nella loro immediata capacità di pressione. Quel che in altre epoche era la volontà costruttiva e rappresentativa del sovrano, o anche dei grandi committenti privati ciascuno nella propria sfera, o dei "regimi", può avere un corrispettivo nelle società democratiche solo a patto di passare attraverso una intensa attività discorsiva – giacché il "soggetto" non è più né il sovrano, né il signore privato, né l'autocrate, ma una comunità articolata che però sarebbe sbagliato immaginare come incapace di scelte di gusto e definita solo da bisogni e interessi nel senso strettamente economico dei termini. Fare un piano significa attivare in qualche modo questo "soggetto" etico-estetico *sui generis*, anche con la consapevolezza che le risposte che verranno non avranno più il carattere stilisticamente unitario, forte, della volontà costruttiva dei sovrani d'altri tempi.

La prima conseguenza di tale consapevolezza è che bisognerà mettere in moto "intorno" al piano una serie di attività "di parola" che offrano all'autorappresentazione diffusa della città l'opportunità di manifestarsi. Qualcosa di questo genere, a partire dal mondo della cultura sia umanistica sia scientifico-tecnologica, si era tentato qualche anno fa, in riferimento al progetto di una mostra su Torino da tenersi al Parco della Villette a Parigi. Si erano svolti una serie di seminari preparatori, in cui storici, sociologi, studiosi di arte e di letteratura, in dialogo con economisti e ingegneri avevano proposto una serie di elementi per la costruzione di una immagine della città – producendo anche una massa di abbozzi scritti rimasti di proprietà (si fa per dire: nessuno ha mai ricevuto alcun compenso) del Comune.

Quale che sia la sorte di quei materiali, il lavoro fatto in quell'occasione può fornire almeno un modello per altre iniziative a venire; magari affrontando il problema di come allargare l'area di discussione al di



Castello di Versailles
prospettiva sul Parco allestito da Le Nôtre,
Le Vau, Le Brun fra il 1661 e il 1682

Incisione di A. Perelle
Parigi, Bibliothèque Nationale.

fuori del mondo intellettuale e dell'Università, per esempio raggiungendo altri gruppi di cittadini nella sede dei Comitati di Quartiere, o attraverso interventi sui giornali o in altri *media* operanti nella città. Mettere questa attività sotto il segno della retorica ha anche significato conseguente per l'idea che ci si fa del piano: da una parte, infatti, non si può concepire queste attività di parola come una pura frase preliminare e di inventario che può dirsi a un certo punto conclusa, e i cui risultati acquisiti confluiscono in un progetto che, dopo, si tratterà solo di "applicare". È molto più verosimile aspettarsi che, almeno entro certi limiti, il rapporto tra la costruzione del piano e questa interazione discorsiva abbia un carattere "interminabile" come l'analisi freudiana. Il rapporto retorico con l'autoconsapevolezza della città non dovrebbe esaurirsi in un momento preparatorio, ma accompagnare tutto l'iter del piano fino alla sua adozione da parte del Consiglio Comunale, e diventare, dopo, una sorta di dimensione permanente della vita cittadina. Non è possibile, probabilmente, figurarsi le forme che una tale attività potrà prendere in futuro; ciò che importa è che un piano regolatore che si costruisca con questa consapevolezza del proprio aspetto retorico dovrà mettere in conto anticipatamente una propria costitutiva debolezza, o perlo-

meno una larga apertura ed elasticità. Riconoscere ciò, mi pare, non significa teorizzare l'impotenza dei pianificatori e con loro del potere pubblico; ma prendere atto della situazione dialogica in cui la pianificazione urbanistica si attua in una società come l'attuale. L'elasticità del piano non risponde a un'inconfessabile propensione per il cedimento agli interessi particolaristici di questo o quel privato, ma ha una ragion d'essere legata al peculiare tipo di soggetto del quale il piano richiede il consenso.

Retorico, il piano non lo è solo in quanto fondato su un insieme di interazioni discorsive, sulla "messa in forma" di bisogni e interessi, e in quanto di conseguenza anche debole ed elastico. Lo è ancora nel senso che, in quanto cerca di attivare l'autorappresentazione della società civile, conterrà anche inevitabilmente una buona dose di elementi utopici. Da questo punto di vista, è possibile che il ricorso ai tecnici – architetti e urbanisti, ma non solo – rappresenti anche un correttivo fisiologico all'inevitabile "realismo" dei politici, più legati al consenso immediato che si esprime alle scadenze elettorali, e dunque a funzionalità ed economicità misurate sul breve periodo. I tecnici, se ci sanno fare, possono rappresentare proprio un correttivo utopico, etico-estetico, rispetto al realismo

dei politici; e lo possono fare tanto più quanto più sanno attingere al patrimonio di idee e aspettative della società civile. Sotto questo aspetto, il carattere retorico del piano consiste nel mettere insieme in maniera mai definita il rispetto per l'esistente – il costruito non eliminabile, gli interessi immediati in gioco che non si possono ignorare, i bisogni elementari da soddisfare – e gli elementi utopici di una progettazione di lungo respiro. L'utopia non sarà probabilmente mai realizzata come un vero progetto; ma è forse indispensabile anche per operare scelte di portata più immediata, se queste non devono lasciarsi completamente dominare dalla pressione oscura – perché non messa in forma, non rappresentata – di bisogni e interessi.

Più che fornire uno schema, anche largo e di massima, da applicare, il piano dovrebbe rappresentare se stesso come un "segno di contraddizione" – il che del resto è già variamente stato e non solo in sensi negativi; non un quadro buono per tutti i contenuti, ma un insieme di punti di riferimento intorno a cui possa riaprirsi continuamente il gioco delle interpretazioni, delle argomentazioni, delle scelte pubblicamente motivate.

trasforma le regole spaziali consuete: cade la motivazione scientifica e resta quella artistica, di cui si evidenziano i caratteri volontari e emotivi: di qui l'accentuazione sentimentale della cultura visiva seicentesca e settecentesca, che oscilla come è noto fra l'espressione individuale e il calcolo degli effetti collettivi.

Uno degli effetti di questo mutamento è la caduta delle limitazioni dimensionali che regolano l'uso della prospettiva. Sorge il bisogno, o la curiosità, di forzare queste frontiere, di sperimentare situazioni nuove dove all'aspettativa della conferma delle regole prospettiche si intreccia l'emozione

di metterle in pericolo. L'avventura di questi esperimenti si corre necessariamente all'ombra del potere politico e economico, che può mettere in campo i mezzi occorrenti. Il prolungamento degli assi di simmetria, l'allontanamento dei punti di fuga diventa, a sua volta, uno dei temi preferiti dell'architettura aulica, dove l'assolutismo riesce a esprimere contemporaneamente la sua componente emotiva – l'esaltazione iperbolica del comando – e quella organizzativa, misurata dall'entità delle trasformazioni indotte nel paesaggio.

Il campo d'azione, tuttavia, non può essere la città costruita, e dev'essere il paesaggio

suburbano. Come in altri settori, viene in luce la sproporzione fra le risorse e i programmi, la debolezza sottostante all'esibizione della forza, e le sistemazioni barocche acquistano il carattere di patetica precarietà, che perderanno solo quando saranno immerse finalmente – nel secolo XIX – in un quadro urbanistico coerente.

La prima cosciente infrazione della soglia abituale dei 300 metri avviene a Vaux, nel parco allestito da Le Nôtre, Le Vau e Le Brun per Fouquet fra il 1656 e il '60. Il castello guarda verso sud una terrazza lievemente digradante, fino all'orlo di un canale trasversale; sull'altra riva il terreno risale

fino a una collina alquanto più elevata, da cui parte una raggera di viali nella foresta circostante; la veduta longitudinale misura circa un chilometro e mezzo, con andamento concavo, e la veduta trasversale lungo il canale circa tre quarti di chilometro. A queste distanze, i recapiti prospettici perdono il rilievo tridimensionale, e diventano quadri piatti, come le tele dipinte che Mollet nel '51 consiglia di collocare nei viali dei suoi giardini; ma il visitatore, muovendosi lungo i percorsi prestabiliti, li fa uscire dalla dimensione illusoria, trasformandoli in realtà spaziali.

La giustezza di quest'innovazione è dimo-

Come la più parte delle grandi città di industrializzazione matura – in Italia e in altri paesi con economie avanzate – anche Torino si trova in una fase particolare del ciclo di sviluppo metropolitano. A un periodo di forte crescita, sia della città centrale che delle fasce metropolitane, ne ha seguito un altro di *decentramento relativo* caratterizzato da un tasso di crescita più rapido nelle fasce, e quindi un terzo periodo di *decentramento assoluto*, con la crescita metropolitana concentrata nelle fasce. Oggi assistiamo a una decelerazione complessiva della crescita metropolitana e a un calo sostanzioso della popolazione nella città centrale.

In quest'ultima fase Torino è entrata – in buona sincronia con le tendenze manifestatesi a livello mondiale – attorno alla metà degli anni settanta. Il 1972 marca l'inversione di segno nel saldo migratorio, rima-

sto negativo da allora. Poco dopo anche il saldo naturale diventa negativo, con conseguenze ovvie sull'intero stock di popolazione. Dopo una crescita pressoché ininterrotta dalla fine del secolo scorso, la popolazione torinese ha toccato il suo massimo storico di 1.203.000 abitanti nel 1974. Ma nel decennio successivo cala di 250.000 unità, di cui 100.000 a causa del saldo netto migratorio, con un decremento medio, negli anni che vanno fino al 1985, di 2.58 persone all'ora.

Questo è in estrema sintesi il quadro generale della situazione che va tuttavia approfondito, anche negli aspetti di previsione demografica, ai fini della individuazione e della successiva precisazione degli obiettivi di un piano regolatore, da tre punti di vista: uno storico-analitico, volto a mettere in luce le conseguenze della crescita passata sulla struttura sociale torinese; un secon-

do dal punto di vista evolutivo, volto a cogliere le dinamiche in atto nella economia e nella società torinesi; e un terzo previsionale che, pur con tutte le cautele imposte dalle inevitabili difficoltà di anticipare sul piano cittadino fenomeni di natura prevalentemente macrosistemica, deve cercare di isolare alcune ipotesi di massima relative all'assetto futuro del sistema sociale metropolitano torinese. Queste sono tre linee di analisi fondamentali in un quadro di studi per l'elaborazione di un piano cittadino. Indicheremo ora sommariamente alcuni dei problemi connessi con i primi due temi, riprendendo in un successivo intervento anche il terzo tema.

Ragioni e sragioni della crescita

Le ricostruzioni analitiche degli aspetti sociali della crescita della città, che si sono venute accumulando in questi anni, e che

sono efficacemente sintetizzate nel lavoro di Arnaldo Bagnasco, concordano nell'individuare due caratteristiche specifiche che contraddistinguono la società torinese formata in questo periodo: la dominanza della cultura monoindustriale di grande fabbrica e la compattezza delle formazioni sociali che costituiscono il tessuto sociale urbano. Più che in altre grandi città italiane, l'immigrazione torinese è stata ampia, intensa, concentrata nel tempo e fortemente caratterizzata dal punto di vista occupazionale. Fattori tutti che hanno contribuito a una non comune rigidità della struttura delle classi sociali torinesi, ancor oggi segnata da una forte polarizzazione tra una classe operaia prevalentemente immigrata e una classe dirigente imprenditoriale prevalentemente locale.

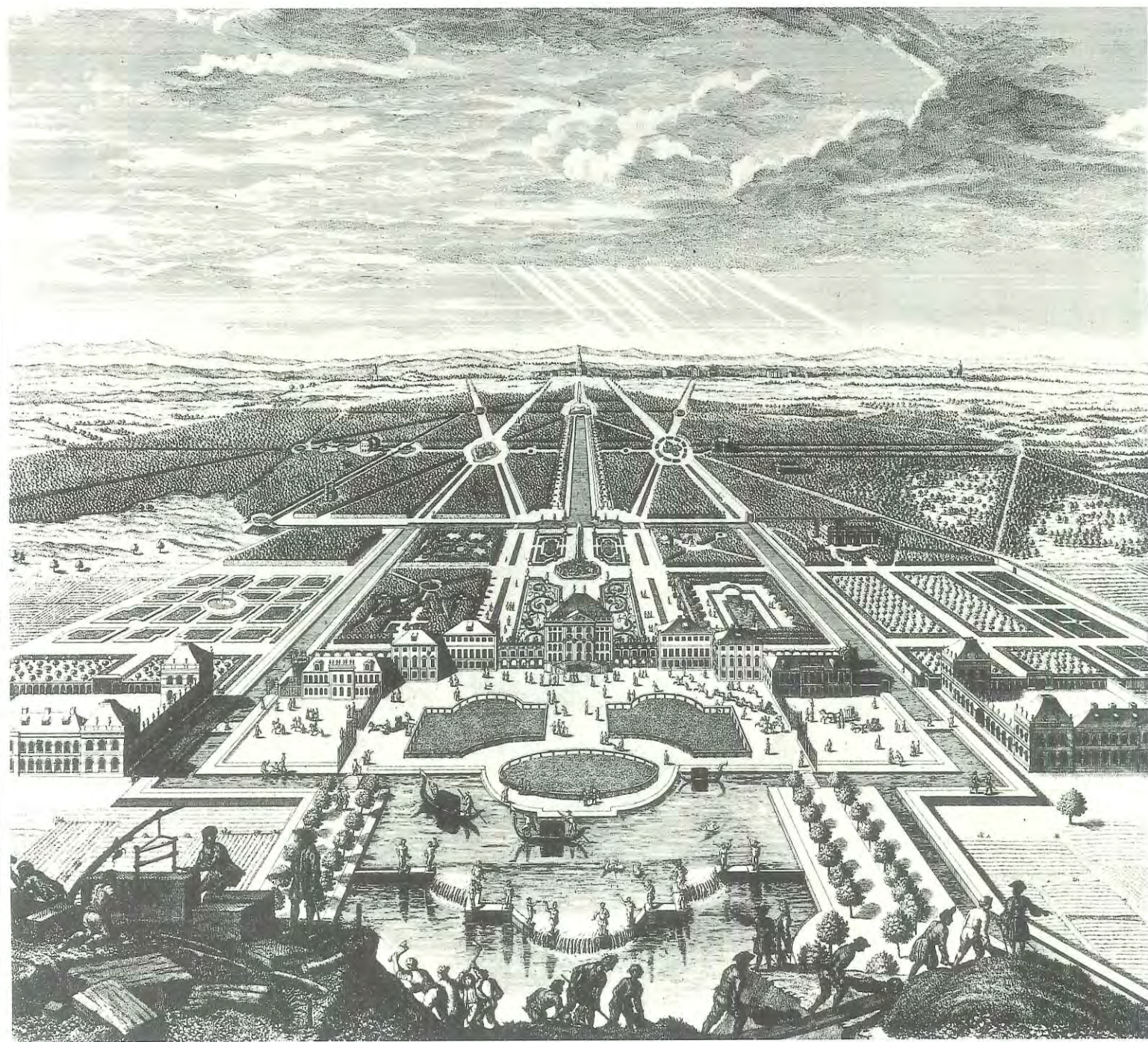
Ne è derivato innanzitutto quell'insieme di fenomeni negativi, riscontrati concordemente dagli osservatori della realtà sociale torinese, di scarsa integrazione sociale e di formazione di aree di segregazione e di emarginazione, nella città centrale non meno che nelle fasce metropolitane.

Queste caratteristiche strutturali si riflettono in modo assai evidente sull'ecologia sociale e sui *modelli insediativi* all'interno del territorio comunale, che assumono una morfologia assimilabile, per semplificazione, a una croce di Malta. Sull'asse Nord-Sud della croce si colloca l'insediamento della popolazione operaia, contraddistinto da quote consistenti di immigrati (dal 35% in su) soprattutto nelle parti a ventaglio dell'asse e cioè l'area Mirafiori Sud e, nella parte settentrionale, l'area collocabile indicativamente tra Vallette e Barriera di Milano. Qui l'insediamento segue una tipica frontalità funzionale, residenza-luogo di lavoro, che non esclude peraltro flussi consistenti, nel percorso quotidiano, anche tra i due poli dell'asse.

Maggiormente caratterizzato da ceto impiegatizio e con minori quote di immigrazione (sotto il 30%) è invece l'asse Est-Ovest che corre tra il Po e le immediate pendici della collina a Madonna del Pilone e la conurbazione di Grugliasco. Un completamento di questa struttura trasversale è costituito dall'insediamento delle classi superiori che occupa le aree tradizionalmente privilegiate di pianura e collina: Crocetta e Cavoretto.

Perno ideale di questa configurazione è il centro che costituisce una specificità torinese e – diversamente da quanto è avvenuto nelle maggiori città italiane e con qualche similitudine con le metropoli americane – si caratterizza fortemente come quartiere di transito. Questa funzione, che si è andata sviluppando soprattutto negli anni di maggior intensità immigrativa sul sedime della città barocca, fa ancor oggi del centro un quartiere ad alta densità, caratterizzato da popolazione marginale con elevati tassi di analfabetismo, invecchiamento e invalidità. Tratti collegati a valori elevati degli indici di degradazione fisica delle abitazioni e del contesto urbano.

Complessivamente possiamo perciò dire che intensità, quantità e qualità della crescita demografica del passato hanno sicu-



Monaco, Castello di Nymphenburg
prospettiva verso il Parco
dopo le trasformazioni da giardino all'italiana,

progettato da A. Borelli fra il 1663 e il 1671,
in giardino alla francese nel 1701.
Incisione su disegno di J.C. Sarrou, 1730.

Il parco di Vaux (1656-1660) e il parco di Versailles (1661-1682), messi a confronto con le più importanti sistemazioni romane del periodo precedente. A Versailles le vedute prospettiche allineate sull'asse mediano sono: la prospettiva

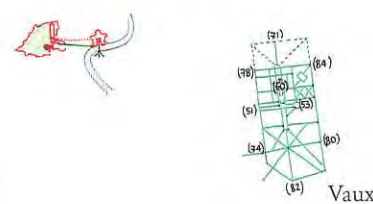
dal castello alla "patte d'oie" sulla collina oltre il canale, in discesa e in lieve risalita, di circa tre chilometri; il viale discendente aperto nella foresta oltre la collina, di quattro chilometri.

strata dal rapido successo nei decenni seguenti. Dopo la festa del 17 agosto 1661, Luigi XIV imprigiona Fouquet e trasferisce la stessa équipe a Versailles, dove nei vent'anni successivi si allestisce lo scenario adeguato della corte francese, impossibile da costruire a Parigi (fig. 1).

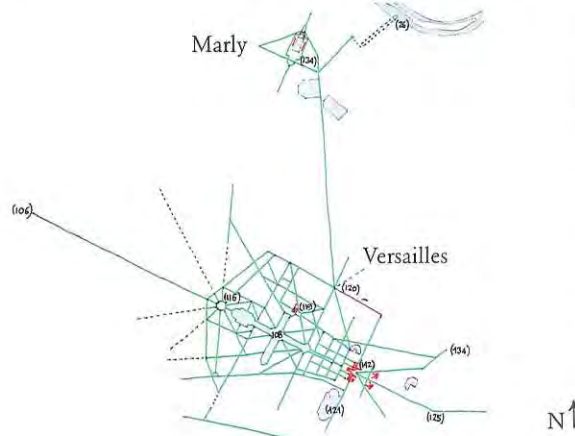
Le Nôtre realizza ancora in Francia l'ampliamento di Fontainebleau, col canale di 1200 metri, sistema per il duca d'Orléans il parco di Saint-Cloud, per il Gran Condé il parco di Chantilly (con grande canale piegato, di due chilometri e mezzo), per Colbert il parco di Sceaux, per Louvois quello di Meudon, per la Montespan quello di

fig. 1

Roma - Villa Borghese
Vaticano



0 1 2 3 Km



Clagny. Il re presta il suo giardiniere occasionalmente ai sovrani di Svezia e d'Inghilterra. Dagli ultimi decenni del '600 si diffondono le imitazioni: Charlottenburg (iniziato nel 1688), Schönbrunn (nel 1690), Nymphenburg (nel 1704 - fig. 2), Ludwigsburg (1715).

I parchi paesistici "alla francese" sono composizioni prospettiche estese fino a una nuova soglia di circa tre chilometri, che è il limite della visione distinta – pittorica, non tridimensionale – in ambiente pianeggiante. Un asse prospettico di questo genere non può essere un semplice viale alberato, ma è marcato abitualmente da

ramente contribuito a determinare quelle caratteristiche di scarsa qualità ambientale che contraddistinguono diffusamente il panorama urbano di grandi parti della periferia torinese e della conurbazione circostante. Una città che appare cresciuta soprattutto per una popolazione che spesso non richiede qualità urbana al di là della soddisfazione immediata dei bisogni abitativi primari.

Le dinamiche evolutive

Se questo è il quadro che emerge, in grande sintesi ma con una certa chiarezza, da un esame *storico-analitico* della situazione torinese, occorre precisare che la realtà sociale della città in questi anni è tutt'altro che statica, anche se i segni di una sicura trasformazione non sono tutti chiaramente interpretabili e il loro significato dovrà essere successivamente verificato e

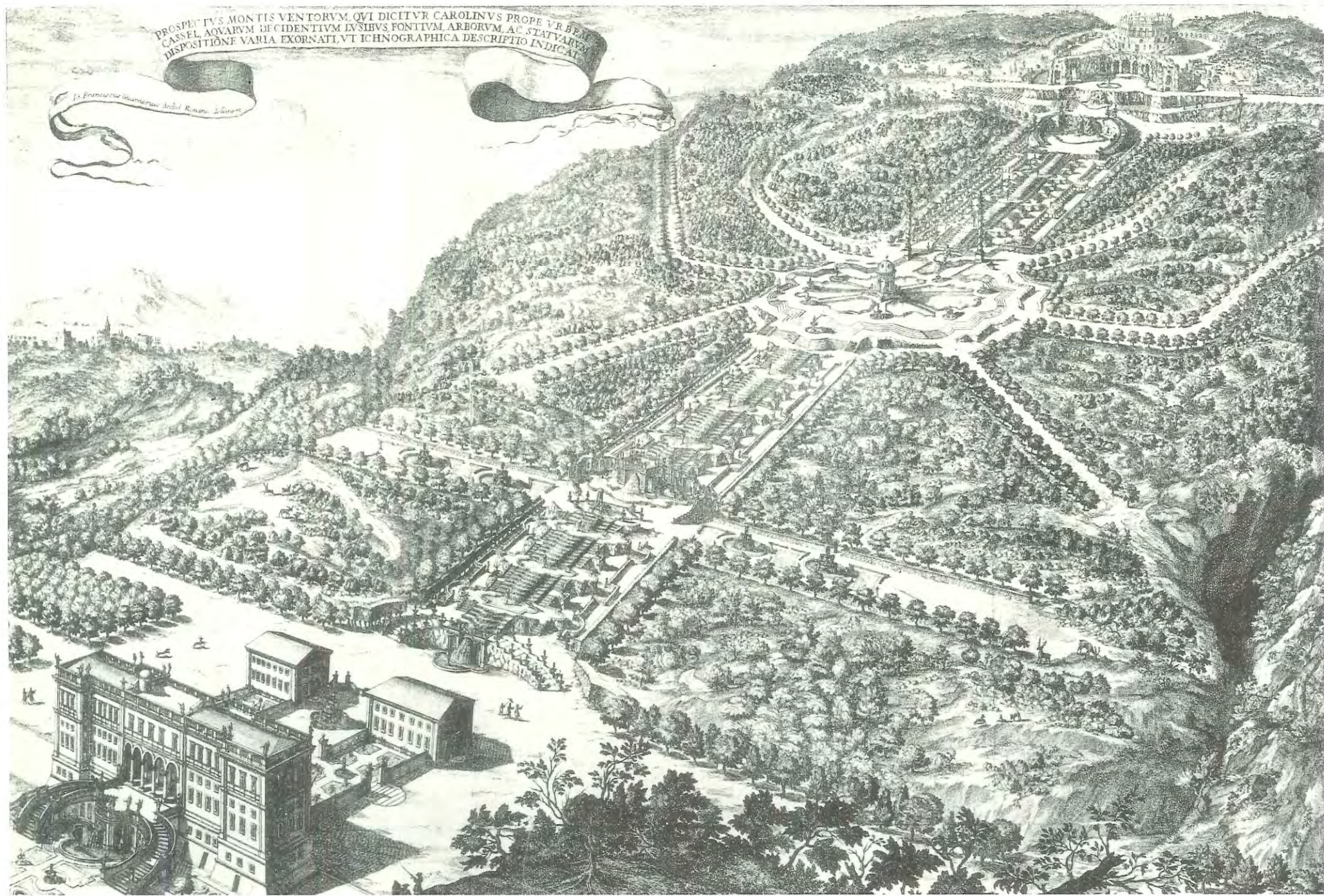
approfondito. Così come le maggiori rigidità del quadro sociale della fase precedente venivano dalla dominanza della grande fabbrica e dall'impatto del processo migratorio, le tendenze evolutive vanno oggi collegate ai mutamenti nella struttura economica e alle conseguenze di una trasformazione demografica caratterizzata da incrementi negativi di popolazione. Sul piano della struttura economica si colgono segni di una espansione del settore terziario sia nelle porzioni di terziario, terminale (commercio, amministrazione, servizi), sia nelle componenti di terziario intermedio per l'industria. Ma l'aspetto che richiama maggiore attenzione concerne la trasformazione del mondo produttivo, che è caratterizzata dalla riduzione (che però non vuole affatto dire scomparsa) della dominanza della grande industria monoculturale a cui fa riscontro una espansione e diffe-

renziamento del settore delle piccole e medie attività industriali. La cultura industriale diffusa che veniva tradizionalmente ricompresa nella voce di "indotto", acquista una sua autonomia propulsiva sviluppando iniziative con più elevato contenuto tecnologico, ampliandosi simultaneamente verso i settori del trattamento delle informazioni.

Contemporaneamente il ciclo di vita e i processi di mobilità interna portano la popolazione torinese verso caratteristiche di struttura sociale matura, con alcuni aspetti negativi quali l'invecchiamento, ma con una maggiore articolazione dei gruppi occupazionali, meno legati alle rigide contrapposizioni del periodo precedente, una maggiore alfabetizzazione, maggiori contatti con l'esterno, anche di natura internazionale, dovuti alle nuove tendenze produttive.

Questi processi vanno visti con occhio assai realistico, e senza pensare a una trasformazione radicale del carattere di fondo della cultura e della struttura sociale torinese che, come risulta anche dalle ricerche più recenti, rimane profondamente legata all'industria e all'organizzazione. Con queste cautele però, è possibile intravedere una evoluzione della struttura sociale verso una realtà sociale urbana caratterizzata da una maggiore presenza di ceto medio e meno rigidamente ancorata alle omogeneità e contrapposizioni della fase precedente.

In un successivo intervento riprenderemo, approfondendolo, questo ultimo tema, soprattutto alla luce delle conseguenze per gli obiettivi di piano di sviluppo della città, e affronteremo le questioni connesse con diverse possibili ipotesi di grande quadro dell'assetto urbano italiano.



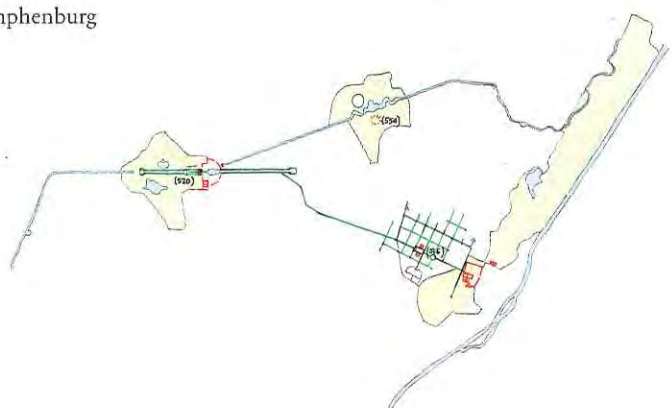
Kassel, Residenza suburbana di Wilhelmshöhe, progettata da G.F. Guerniero,

con prospettiva del Parco sul Carlsberg. Incisione di A. Speculus del 1705.

Monaco di Baviera e i suoi parchi. Lungo il fiume Isar, la città medioevale con la reggia, e subito sopra la città nuova a scacchiera. Sulla riva dell'Isar, il parco inglese ottocentesco. Dall'Isar parte il canale, che alimenta

successivamente il parco sportivo realizzato per le Olimpiadi del 1968 e il parco reale di Nymphenburg (1704-1728), con il suo canale rettilineo di oltre tre chilometri, a cavallo del castello.

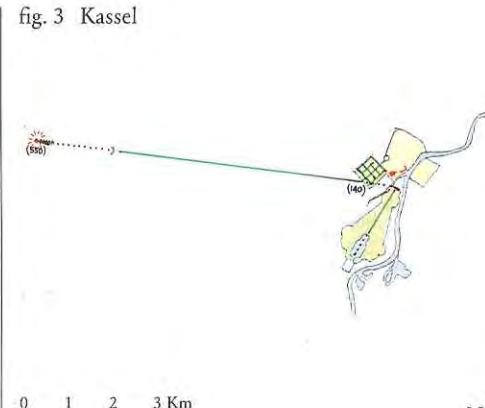
fig. 2 Monaco - Nymphenburg



N↑

Kassel, con il parco urbano di Karlsaue e il parco suburbano di Wilhelmshöhe, sistemati nel primo '700. I due assi prospettici convergono nella zona di comando.

fig. 3 Kassel



N↑

un canale rivolto a ovest, in modo da utilizzare la veduta specchiante in occasione del tramonto (non conta l'orientamento astronomico esatto, ma l'occasione offerta da una conca naturale orientata approssimativamente in questo modo, per ottenere l'illuminazione desiderata).

L'impresa di oltrepassare questa soglia richiede la messa in opera di altri mezzi, cioè un'utilizzazione più decisa dei dislivelli naturali. A Kassel il langravio di Assia-Nassau comincia nel 1700 la realizzazione del Wilhelmshöhe (fig. 3): una montagna a 7 chilometri e mezzo dal palazzo, con un dislivello di circa 400 metri, su cui fa innal-

C'è di recente una nuova attenzione per i luoghi, anche nelle città, che si accompagna a quella più generale per la qualità della vita. Se fino agli anni '70 per la maggioranza degli italiani abitare, far la spesa, lavorare e quasi tutte le pratiche della vita quotidiana erano viste in funzione della sopravvivenza e della conquista di un posto nella modernità, negli ultimi quindici anni, forse perché la modernità che crediamo di aver conquistato non ci soddisfa del tutto, cominciano a diffondersi altre esigenze. *Dove* abitare, *dove* far la spesa, *dove* uscire la sera, e persino *dove* lavorare non è più un problema puramente funzionale. Prendiamo ad esempio la casa. È pur sempre importante che sia ben costruita, comoda, vicina al bus, ai negozi, alle scuole, ecc., però oltre a queste condizioni acquista sempre più valore il fatto di abitare in una località o in un quartiere a cui si riconoscono certi valori ambientali: naturali, storici, paesistici, o certe "atmosfera" particolari. Queste esigenze, che un tempo erano proprie di un'élite, oggi diventano di massa. Anche in città sempre meno ci si adatta a vivere in spazi anonimi. Si cercano spazi differenziati, specifici, individuabili non più solo per la loro posizione più o meno "centrale", ma per qualche loro virtù intrinseca o presunta tale.

Negli anni '60 e '70 la geografia umana che più interessava gli urbanisti era quella delle accessibilità, delle distanze casa-lavoro, casa-servizi, ecc. Oggi c'è anche la richiesta di una geografia che identifichi i luoghi come spazi "unici", dotati cioè di caratteristiche loro proprie, di una loro specifica rico-

noscibilità. Se l'altra era una geografia "geometrica", questa è una geografia "poetica" nel senso che rivela e al tempo stesso "produce" i luoghi. Perché un luogo comincia a esistere quando acquista un significato, un valore in senso lato o almeno un nome. Senza questi requisiti minimi non abbiamo "luoghi" ma semplici porzioni di spazio terrestre identificabili in modo geometrico, astratto.

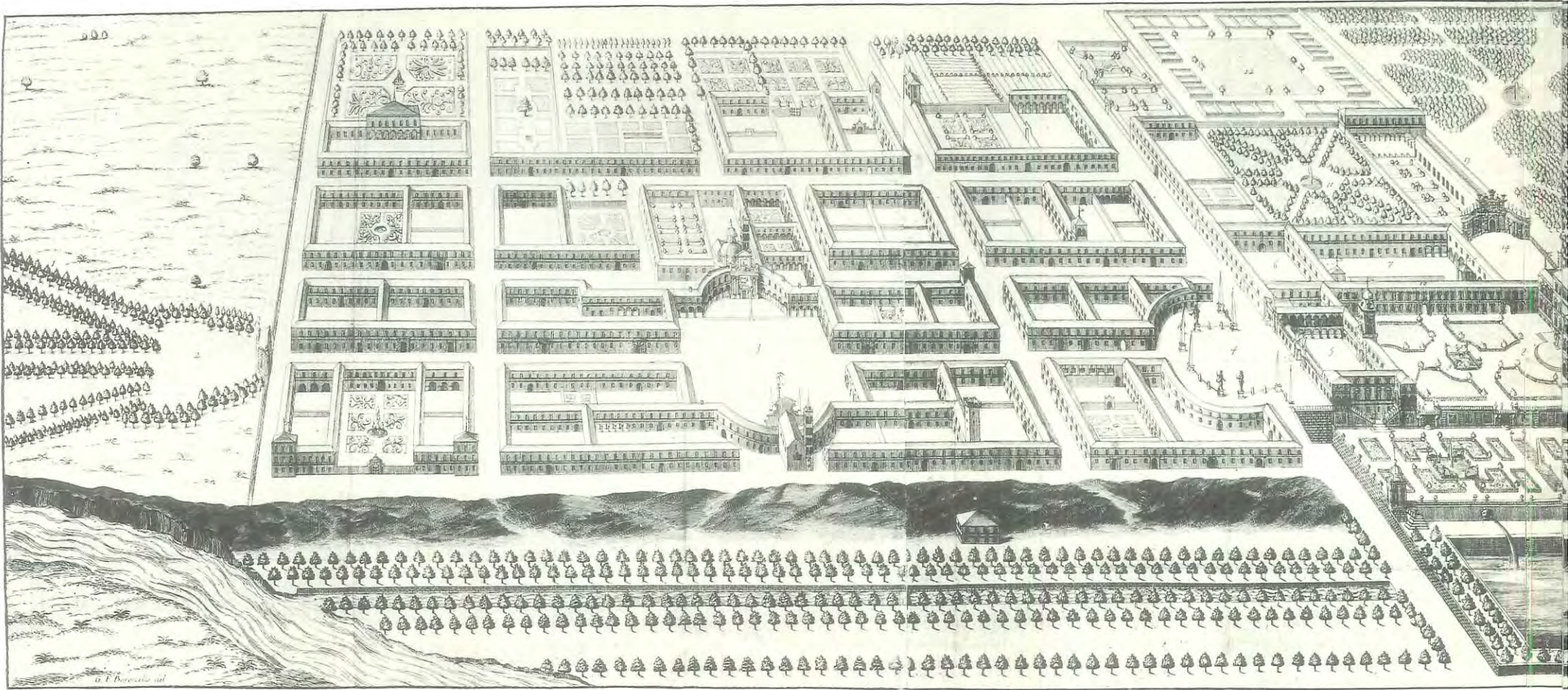
Come ci insegna Proust, o anche solo la nostra quotidiana esperienza, molti "luoghi" hanno significati puramente individuali. Altri esistono invece per gruppi più o meno grandi, fin ad alcuni che sono tali per tutta l'umanità, come Piccadilly Circus o la cima del monte Everest.

Ci sono anche luoghi potenziali o latenti, luoghi cioè che, pur non essendo ancora riconosciuti come tali, presentano tuttavia già certi segni a cui si attribuisce normalmente significato oppure segni capaci di esprimere nuovi significati in qualche modo attesi. Così ad esempio solo di recente certe parti delle nostre periferie urbane segnate da un ciclo di industrializzazione ormai concluso, sono state identificate come "luoghi" da una comunità più vasta, urbana, nazionale e persino internazionale, che vi ha riconosciuto certi valori prima non considerati. Si tratta di valori culturali che sovente si trasformano anche in valori economici, come nel caso del Lingotto o dei Docks di Londra.

Una geografia dei luoghi può partire da questa prima banale considerazione: che la densità dei luoghi è varia. Ci sono zone più dense di luoghi e altre meno dense. Se con-

sideriamo luoghi anche quelli "privati", legati cioè all'esperienza individuale, questa densità finisce per coincidere con quella della popolazione e dei suoi spostamenti. Più interessante invece il caso dei luoghi che sono "pubblici" non solo perché aperti al pubblico, ma perché hanno lo stesso significato, valore, nonché per una certa collettività. La loro densità non corrisponde sempre a quella della popolazione. Per esempio nelle parti centrali "storiche" di una città questi luoghi "pubblici" sono più densi che non nelle parti periferiche recenti, dove pure le densità demografiche sono di solito più elevate. Più che con il dato fisico della popolazione, la densità dei luoghi appare correlata con un fatto più complesso, che possiamo chiamare la differenziazione umana dello spazio terrestre, anzi a ben vedere questi sono due modi per dire una stessa cosa. Ma quale esattamente? Se ci fermiamo alle apparenze sembra che un luogo sia tale per certe sue proprietà intrinseche che a seconda dei casi lo rendono bello, suggestivo, animato, ricco di memorie, ecc., mentre ciò non capita là dove il paesaggio o le "atmosfera umane" sono monotone, banali, indifferenziate. Se così fosse, dovrebbe esserci uno stretto rapporto tra differenziazione oggettiva dello spazio e densità dei luoghi. Ma le cose non sono così semplici. Non ci sono ragioni oggettive per sostenere ad esempio che a Torino via Po sia più differenziata di corso Grosseto, anzi dal punto di vista fisico (tipi edilizi, ecc.) corso Grosseto è assai più vario, ma non per questo oggi più ricco di "luoghi".

Né la storia basta di per sé a fare i luoghi. Tradizioni non storicamente documentate hanno fondato luoghi notissimi, mentre una qualunque birreria d'angolo priva di ogni tradizione può essere il nucleo di condensazione di un "luogo" nel momento in cui diventa di moda. Certi luoghi sono un fatto storico, ma non nel senso di essere prodotti, determinati, dal passato in quanto tale, ma nel senso che è la storia nel suo farsi, di giorno in giorno a decidere quali cose del passato hanno o non hanno valore per i contemporanei. Contrariamente a quanto si credeva comunemente, è lo spazio, più che il tempo (il passato) a spiegarci la natura dei luoghi. Certo si tratta di uno spazio un po' particolare, diverso da quello puramente fisico che la tradizione euclidea e newtoniana ci ha abituato a pensare. È uno spazio dove la rete troppo sobria e regolare delle coordinate cartesiane è sostituita dalla rete intricatissima di relazioni e di scambi che collega tra loro i 5 miliardi di esseri umani che popolano questo pianeta. La possiamo semplificare limitandoci ai luoghi "pubblici" (nel senso prima ricordato) e facendo corrispondere i suoi nodi con i diversi gruppi umani omogenei per cultura, posizione sociale, reddito, ecc., i quali attribuiscono pressapoco gli stessi valori a certi luoghi. Dopo di che ci accorgeremo che le bellezze naturali, i monumenti storici o il paesaggio Kitsch fanno un luogo non in virtù di loro presunti valori intrinseci, ma in seguito a un'attribuzione consensuale di valore che si determina nell'interazione di questi gruppi. Così posto, il problema dei luoghi potrebbe forse avere an-

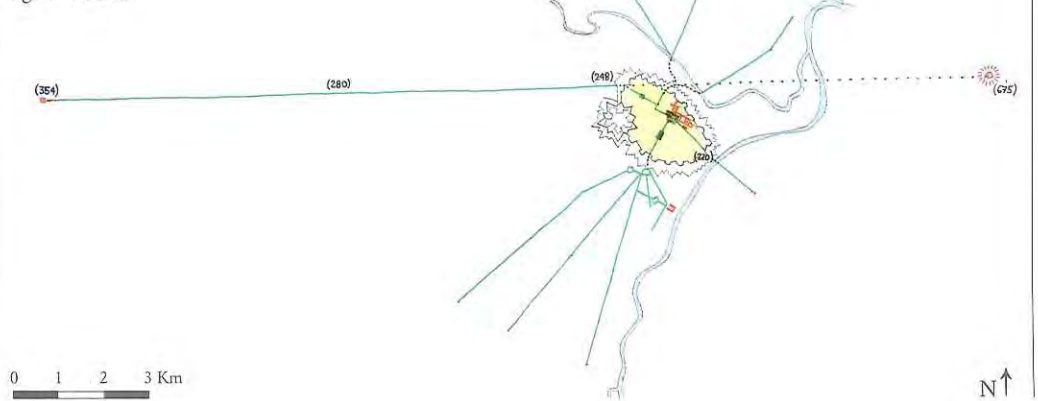


Torino, il grande asse prospettico fra il castello di Rivoli e la basilica di Superga, sistemato da Juvarra nel secondo decennio del '700.

zare una piramide coronata da una grande riproduzione dell'Ercole Farnese. Da questo caposaldo isolato scende una cascata che marca la direzione della veduta, tuttavia non prosegue sul terreno, ma resta collocata nell'aria ed è percepibile da un punto di recapito lontano, che è il palazzo cittadino del principe (solo un secolo dopo sarà realizzato il viale, che ricolloca a terra l'asse prospettico). A Torino, infine, si fa l'esperimento più ambizioso. Vittorio Amedeo II fa eseguire dal 1711 al 1712 un nuovo viale rettilineo fra Torino e Rivoli, dove è in costruzione da tempo la nuova reggia suburbana; Juvarra, venuto nel '14,

progetta dal '15 al '17 la basilica votiva di Superga, e ha l'idea straordinaria di collocarla in asse al viale, sulle alture dell'altra riva del Po. Così, da un'opera stradale visualmente irrilevante ricava una vera prospettiva di 19 chilometri e mezzo, con un profilo che scende, da Rivoli a Torino, di oltre 100 metri, poi s'impenna nell'aria fino alla cupola isolata sul monte boscoso, 430 metri più in alto (fig. 4). Il castello di Rivoli, con le sue scalee, spicca a sua volta come punto d'arrivo della veduta opposta, e i due manufatti individuano il grande varco fra i due sistemi geografici che inquadrano Torino (i contrafforti delle Alpi e de-

fig. 4 Torino



Che spazio ha l'urbano nel mondo dei trasporti? E, quesito di attualità, che spazio ha nella Legge Finanziaria? Il Piano Generale dei Trasporti riconosce l'esistenza di un problema "urbano" specifico; ma in complesso l'urbano in quell'ambizioso documento, è un campo poco esplorato e poco coltivato. Se ne dibattono altrove (nelle grandi città), alcuni temi intanto che si diffondono le preoccupazioni per l'inquinamento e l'intrusione cui l'eccesso di motorizzazione nei centri urbani dà luogo. La Legge Finanziaria "stringe" sul versante della spesa pubblica dei governi locali, intanto che lascia mano libera a rilevanti investimenti pubblici a livello nazionale.

Per la Gronda Nord di Milano ed ora per l'armatura del corso Marche a Torino si tenta di agganciare opere urbane ai canali finanziari (ben più lubrificati e generosi) della legislazione autostradale nazionale. Sul "passante" ferroviario di Milano e sul "passante" di Torino si agganciano, parzialmente, interventi di qualche significato urbano ai canali finanziari dell'Ente delle Ferrovie dello Stato.

La città ha offerto in passato rilevanti risorse alla motorizzazione; la dotazione di spazi stradali ha retto (bene o male) per molto tempo alla pressione delle autovetture; le dotazioni delle città, o delle parti di città, di disegno rinascimentale ed ancor più quelle delle città di disegno barocco hanno fornito importanti supporti alle esigenze crescenti della motorizzazione.

L'urbanistica ottocentesca è stata generosa di grandi spazi pubblici e liberi in forma di strade: da Parigi si diffondevano attraverso l'Europa viali e corsi confluenti in grandi piazze stellari che suggerivano ampie rotonde (e in seguito attrezzature più complesse e più produttive di possibilità di movimento).

Nelle grandi metropoli la ferrovia aveva assunto, sul finire del secolo scorso, connotazioni urbane; la vicenda della metropolitana, sviluppatasi rapidamente in alcune grandi città, si interrompeva con la prima guerra mondiale; in realtà con la diffusione (o con l'attesa di diffusione) dell'automobile. Nel 1950 le città dotate di metropolitana erano, in Europa e altrove, le stesse che già l'avevano nel 1914: poche le eccezioni (nell'Unione Sovietica, in Spagna, in qualche altro paese). In generale la disponibilità di automobili da parte di alcuni o di molti (per giunta erano quelli che contavano) sembrava togliere prospettive alla metropolitana. Le reti stradali urbane apparivano adeguate. Le autovetture risolvevano bene, fino a che erano poche; risolvevano ancora bene o male, fino a che erano molte; cominciarono a mostrare i loro limiti, quando diventavano moltissime, diffuse a quasi tutti quelli in condizione (e in età) di guidare. Intanto che si chiedevano più grandi e specializzate reti autostradali nazionali, si poneva in alcuni paesi il problema di intervenire contemporaneamente su nuove infrastrutture autostradali urbane. Era il caso delle città americane (per quanto il concetto di città sia trasferibile attraverso l'Oceano), era il caso di alcune città europee. A Parigi (dove l'indice di moto-



Reggia di Caserta, progettata da L. Vanvitelli nel 1752 e prospettiva verso Caserta.

Incisione tratta da *Dichiarazione dei disegni del Reale Palazzo di Caserta*, Napoli 1756, presso l'Archivio di Stato di Torino, coll. X.I.I.

rizzazione era già abbastanza spinto negli anni '30) si avviavano programmi di autostrade suburbane "de déagement" per saldare la grande rete dei boulevards urbani alla grande rete delle strade nazionali, superando le strettoie della banlieue.

A Monaco di Baviera, negli anni '50, si procedeva ad una verifica dell'attualità del ring autostradale esterno già proposto prima della guerra (sul modello di Berlino); le "prognosi" (oggi si direbbe "simulazioni") che ne derivavano portavano verso scelte del tutto opposte, tese a spingere le autostrade esterne fin dentro il nucleo centrale: per servire il traffico di penetrazione (e non solo quello di transito) ed anche ampie aliquote del traffico interno urbano. Si avvertiva, in un paese che aveva avuto un ben vistoso sviluppo autostradale negli anni Trenta con tassi di motorizzazione assai modesti, la crescente centralità del problema "urbano" con una motorizzazione più matura.

A Milano un Piano Regolatore Generale approvato negli anni '50 proponeva due autostrade urbane, indicate come "assi attrezzati" incrociantsi in prossimità del "Centro Direzionale", un concetto ora desueto, che allora era la risposta alle crescenti difficoltà del mantenimento di funzioni direzionali nei centri storici dove si avvertivano i sintomi dell'inaccessibilità, almeno automobilistica.

A Monaco di Baviera e a Milano quei disegni venivano in seguito abbandonati, perché l'ulteriore avanzata della motorizzazione apriva qualche incertezza sulla sua più generale compatibilità con la città. Ritornava la metropolitana e riprendeva la vicenda interrotta quarant'anni prima: tut-

ti in automobile, quindi ciascuno con poca (e decrescente) disponibilità reale di automobile. La metropolitana, trascurata con l'avvento di poche o di tante automobili, ridiveniva centrale con la moltiplicazione delle automobili e con la crescente incompatibilità tra moltissime automobili e strutture urbane.

Restava tuttavia qualche attesa di interventi di tipo autostradale negli ambiti urbani o negli ambiti suburbani o nelle nuove dimensioni metropolitane. Si poneva il problema di inserire alcune esigenze urbane (anche in senso ampio) nei piani stradali e autostradali nazionali. Negli Stati Uniti, alla fine degli anni '50, il grande programma delle autostrade interstatali coinvolgeva tronchi aggiuntivi di carattere urbano al servizio di oltre cento aree; negli stessi anni in Svizzera il piano delle strade nazionali (che comprendeva le autostrade) indicava soluzioni autostradali urbane (anche ben centrali) per le sette maggiori città; poi qualche referendum locale (è il caso di Zurigo) interveniva a frenare i progetti e la generosità federale. In Italia la componente urbana (anche in senso ampio) dei programmi autostradali era del tutto trascurata all'inizio, e poi timidamente affacciata, anche per le logiche proprie del sistema del pedaggio e delle società concessionarie. Il trasporto pubblico era (ed è tuttora) poco amato. I suoi disavanzi rilevanti ed il suo livello di servizio in continua diminuzione apparivano sempre meno sopportabili. È da tempo diffusa la nota e legittima convinzione che la spesa corrente è male e la spesa d'investimento è bene. Questa contrapposizione tende a far sì che non si guardi tanto dentro alle diverse spese cor-

renti e soprattutto dentro alle diverse spese d'investimento. Il trasporto pubblico ad alta intensità di lavoro (il trasporto di superficie) non è in grado di autofinanziarsi; ma anche il trasporto pubblico ad alta intensità di capitale (la metropolitana) non offre alcuna prospettiva di remunerazione (sia pure parziale) dei capitali investiti.

Questo vale in realtà anche per le infrastrutture di trasporto di livello nazionale; ma là si trovano più facilmente consensi e alleanze. Governo e parlamento sono più pronti a promettere risorse alle autostrade (ora si tenta di inserirvi, non senza difficoltà, qualche progetto di carattere suburbano), alle terze corsie, alle camionali.

Neppure esse si autofinanziano se chiedono ora contributi a fondo perduto più prossimi al 70 che al 60%. In un complessivo conto delle risorse pubbliche per il settore trasporti, peraltro astratto (domina il concetto dell'unità del bilancio) è ben noto che la motorizzazione privata fornisce grandi risorse allo Stato intanto che il trasporto pubblico gli ne sottrae.

Ma, a riguardare con attenzione le cose, sono gli automobilisti che pagano per l'autotrasporto merci che non si carica della sua aliquota di costi di infrastruttura né di altri costi che provoca in materia di sicurezza stradale e di inquinamento.

Molti amano mettere su un fronte unico la motorizzazione complessiva (automobilisti e autotrasportatori) e sull'altro fronte il trasporto pubblico. Sarebbe forse più corretto mettere su un fronte gli automobilisti e sull'altro gli autotrasportatori; e forse affiancare agli automobilisti il trasporto pubblico (in particolare delle città e delle aree addensate) se lo si considera il presupposto della mobilità automobilistica; quando il trasporto pubblico viene meno (in occasione degli scioperi degli addetti) è l'intero traffico veicolare ad essere paralizzato.

Si può affermare che è invece l'autotrasporto merci (sui grandi itinerari esterni e sulle autostrade) l'antagonista della mobilità automobilistica. Questo antagonismo, che appare dalle statistiche degli incidenti (oltre che dalla crescente insofferenza degli automobilisti) viene riconosciuto con i divieti per il traffico merci nelle giornate festive, ma i costi ed i rischi della convivenza vanno certamente oltre le domeniche e il giorno di Pasqua.

Ora le risorse fornite dalle superfici stradali delle città sono esaurite od in via di esaurimento. Si ripropone il problema degli obiettivi delle passate politiche, e dunque della ripartizione della spesa pubblica nel settore stradale, quando si puntava a stimolare la domanda di nuovi tipi di traffico motorizzato piuttosto che a predisporre le città e le aree metropolitane alle esigenze del traffico di per sé crescente. E di valutare se quegli investimenti non si siano poi tradotti in potenti moltiplicatori dell'autotrasporto merci (o più in generale del trasporto merci). E se questa moltiplicazione non reclaims ora nuove esigenze di ampliamento e di potenziamento di quelle arterie, con sottrazione di risorse agli ambiti urbani. Intanto nelle maglie urbane le disponibilità di spazio sono esaurite o sono in via di

Il grande asse occidentale di Parigi. Il disegno mette in evidenza la città settecentesca, circondata dai *grands boulevards*, la città del primo '800 entro la cinta daziaria dei *fermiers généraux*, e la città del secondo Impero

entro i *boulevards extérieurs*. La *voie triomphale* fora le tre cinte e mette in evidenza il profilo altimetrico della città fra le due anse della Senna.

stemazioni non verranno superate nemmeno nelle grandi città.

A Parigi, davanti alle Tuileries si estendono per 800 metri i giardini reali, e poi, lungo lo stesso asse, gli Champs Elysées, ma la collina dell'Etoile, 24 metri più alta, chiude regolarmente la prospettiva a circa 3 chilometri dalla reggia, mentre il viale mediano prosegue per altri tre chilometri fino al ponte di Neuilly (fig. 6). Gli architetti napoleonici, collocando all'Etoile il colossale arco intagliato nel cielo per la veduta da sotto in su, realizzano il pivot che collega le due prospettive, e completano la *voie triomphale*, a cui nel nostro secolo è

fig. 6 Parigi



stato aggiunto il mediocre fondale della Défense.

A Berlino, il rettilineo urbano dell'Unter den Linden (un chilometro) è prolungato da Federico I per altri quattro chilometri fuori dalla porta di Brandeburgo, prima di piegare verso Charlottenburg (fig. 7). Ma la modesta altezza della porta non permette una veduta reale di questo asse. Nell'800, questo viale è ancora prolungato verso ovest per più di sei chilometri, e al centro del Tiergarten è costruita la colonna alta 60 metri, che facendo da pivot unifica la prospettiva dal centro monumentale fino alla collina dove ora si trova la piazza Theodor

esaurimento; è stato tratto quanto si poteva trarre dalle sedi stradali, anche forzandole con sensi unici ed altri modi di spremitura delle ultime capacità (talora con pesanti compressioni dei significati "non assiali" delle strade). Si possono fare passi ulteriori separando alcuni incroci nello spazio (che è raddoppiabile con i cavalcavia) anziché nel tempo (che è soltanto dimezzabile coi semafori); si tratta di soluzioni forse capaci di rinviare la resa dei conti, piuttosto che di risolvere i problemi. Ne deriverebbero peraltro flussi più continui, venendo a mancare le ritrazioni dei semafori, e dunque ulteriori separazioni e ulteriori perdite di significati trasversali, ambientali e urbani. Si può puntare ad una spinta armatura autostradale delle reti urbane (o delle reti principali) in vista di qualche aumento di capacità di quelle arterie. È anche possibile giustificare tali interventi in chiave ecologica, facendo leva, ad esempio, sulle emissioni dei veicoli fermi alle code negli incroci semaforizzati.

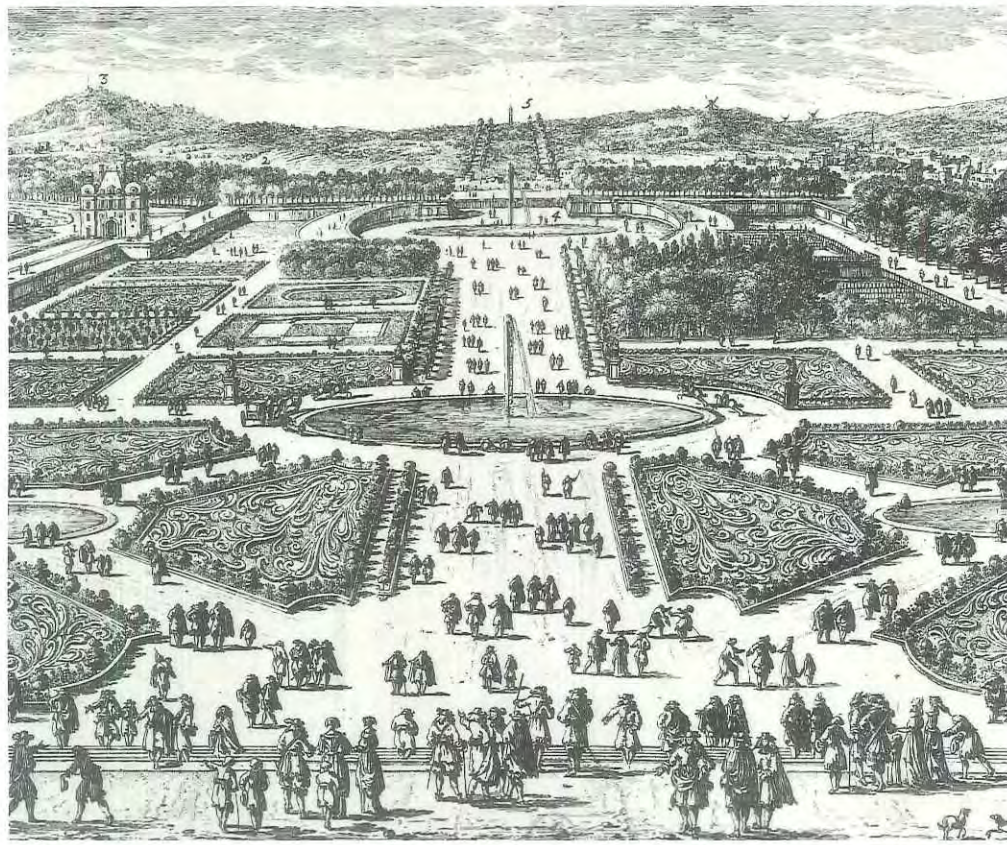
Le risorse delle reti stradali urbane sono esaurite od in via di esaurimento; e sono in via di esaurimento, per quanto riguarda la sosta, anche le possibilità offerte dall'esproprio dei marciapiedi (dove sono divenuti aree di parcheggio); ed è possibile che qualche maggiore attenzione di cittadini e di amministratori prevenga l'esaurimento fisico di quegli spazi marginali, con l'imposizione del rispetto della legge.

Disavanzo nelle aree centrali e in generale nei luoghi di "destinazione": dove peraltro in molte città italiane si sono adottati strumenti di razionamento, di filtrazione, di divieto. Ma disavanzo anche nelle zone di origine, data la crescente difficoltà di disporre di posti-vettura anche nelle zone residenziali: in quelle più consolidate da tempo (dove per ora aiutano i marciapiedi), ma anche in quelle più recenti per via dell'elevata densità e talora per via dell'uso improprio dei posti-vettura interni pur imposti da norme e regolamenti.

L'esaurimento degli spazi "ereditati" richiede che si affrontino costi nuovi, per assicurare la necessaria accessibilità in un modo o nell'altro. Costi di investimento o costi di lavoro (o entrambi) per il trasporto pubblico; costo prevalentemente di investimento per il trasporto privato.

Si tratta, per il trasporto pubblico, di più elevati livelli di servizio per le linee di superficie (e dunque di più elevati costi di esercizio), oppure di massicci investimenti in impianti ad alta intensità di capitale, come le metropolitane. Ci sono certamente le soluzioni intermedie, come le metropolitane più o meno leggere; si tratta di comprenderne bene i significati e i limiti, e di verificare se le condizioni in cui sono state concepite, negli anni '70 (in un clima di cautela per la spesa pubblica nelle infrastrutture) sono ancora valide oggi, almeno nelle grandi città, quando da ogni parte si sviluppano progetti per grandi autostrade, per allargamenti di quelle esistenti, per camionali, per superferrovie da 300 o poco meno km/h.

Si tratta, per il trasporto privato, degli investimenti necessari per le armature stradali o



Parigi, prospettiva delle Tuileries e della "voie triomphale" verso occidente

Incisione di A. Perelle
Parigi, Bibliothèque Nationale.

autostradali urbane e soprattutto per i nuovi posti di parcheggio.

Un altro taglio vede da una parte la spesa corrente (i costi del lavoro del trasporto pubblico convenzionale od anche innovativo); dall'altra la spesa d'investimento in metropolitane, in autostrade, in parcheggi. Si tratta di stabilire, in quest'ultimo taglio, scontato che i costi del lavoro danno luogo a disavanzi, se invece i costi di investimento possono venire direttamente sopportati dagli utenti (almeno sul versante dei parcheggi). Ne emerge la possibilità di un terzo taglio: quanto di spesa privata e quanto di spesa pubblica.

La questione della sosta è particolarmente complessa. Si pagano i parcheggi fuori strada? Perché è stato fatto così poco in materia di edifici per parcheggi? Perché si tende piuttosto ai parcheggi sotterranei e non si va molto in là neppure con essi? L'iniziativa privata non sembra particolarmente attratta dagli edifici da adibire a parcheggio, come quelli che si vedono in altri paesi. Può essere che manchino le aree (almeno dove ci sarebbe la domanda); può essere che in quelle aree le remunerazioni di altre destinazioni d'uso siano più promettenti; può essere che la stessa divisione nei due mercati, della residenza a equo canone e del terziario senza limiti di canone, abbia contribuito negli ultimi anni a ridurre ulteriormente la propensione degli operatori verso gli edifici per i parcheggi.

In realtà l'iniziativa privata sembra assai cauta ad imbarcarsi in avventure di parcheggio, almeno quando esse assumano connotazioni realmente private, cioè basate sul capitale realmente "privato", cioè "di rischio". Di qui qualche propensione per i

parcheggi sotterranei per i quali (sotto il suolo pubblico) vige il regime di concessione di costruzione ed esercizio. L'intrapresa di parcheggi sotterranei è dunque più attrattiva perché coinvolge, implicitamente, le rassicuranti pratiche dell'economia mista. La proprietà delle opere (che è del Comune concedente) legittima la copertura, con ogni sorta di garanzie e fidejussioni pubbliche, delle operazioni di finanziamento.

Si tratta di individuare la domanda complessiva (nelle zone di destinazione e nelle zone di origine), ma di individuarla nella sua dimensione vera: già oggi è possibile ad esempio che i fabbisogni indicati nelle zone centrali siano sottostimati perché già molti rinunciano ad usare l'autovettura per raggiungerle. In queste zone centrali, peraltro, è forse possibile qualche autofinanziamento, ovviamente per un numero di posti inferiore alla domanda. La partecipazione di capitali privati di rischio potrebbe, nelle zone centrali, consentire di ricorrere alle leggi di mercato; e tuttavia c'è il pericolo che gli operatori del settore si espongano soltanto dove riconoscono qualche margine di "sicurezza" e di dominanza. Questi margini di sicurezza e di dominanza derivano fondamentalmente dalle politiche per la sosta che si operano in superficie; e tali politiche sono ovviamente connesse alla stessa "idea" di parcheggi almeno se si intendono i parcheggi fuoristrada come sostitutivi di quelli su strada: per innalzare il livello ambientale, per migliorare il deflusso del traffico, per conseguire entrambi gli obiettivi. Ma in una situazione di disponibilità limitata di posti rispetto alla domanda (che è la situazione

che induce gli operatori a intervenire) ogni nuovo divieto di sosta in superficie può venire interpretato come uno strumento di pressione a favore dei gestori dei parcheggi. Si pone una questione di ordine politico per cui forse non è così vero che dopo la realizzazione di parcheggi sia più facile impedire la sosta su strada: che anzi potrebbe essere "politicamente" più difficile.

Nelle zone di origine si tratta di valutare la propensione degli abitanti a sostenere l'ulteriore spesa del parcheggio. Se si considera un costo di oltre 20 milioni di lire per posto l'acquisto di un posto corrisponde ad una spesa annua dell'ordine di 2 milioni di lire. È un pesante costo aggiuntivo dell'autovettura in quelle aree urbane dove la sua utilità viene progressivamente compressa. Se si tratta di parcheggi appoggiati alla spesa pubblica i loro costi entrano subito in confronto coi costi delle metropolitane e in generale dei sistemi di trasporto pubblico a rilevante intensità di capitale; possono anche entrare in un più sottile confronto coi costi di lavoro dei trasporti pubblici di superficie. Si passa cioè a questioni di scelte complessive. Si tratta inoltre, se è spesa pubblica, di dare risposta in termini di parcheggio a "tutta" la domanda: un servizio pubblico è tale se fa fronte alle esigenze della collettività e non soltanto a quelle di chi paga di più o di chi arriva prima.

Ora gli indici di motorizzazione vanno verso una stabilizzazione: la curva logistica che ne rappresenta l'andamento negli anni è prossima alla saturazione e nelle grandi città l'ha sostanzialmente raggiunta. Alcune considerazioni di fondo sui significati reali del problema dei trasporti urbani potrebbero venire affrontati meglio che in passato. La motorizzazione "generalizzata" ha tolto quelle connotazioni di tipo ideologico o politico che un tempo contrapponevano la vettura per i privilegiati al trasporto pubblico per gli altri. La motorizzazione ha richiesto e ottenuto grandi investimenti nelle grandi reti autostradali studiate per le lunghe percorrenze (su cui peraltro oltre il 50% degli utenti fa viaggi di meno di 50 km e solo il 25% va oltre i 100 km). Nelle città l'automobile ha potuto sfruttare le grandi risorse che la rete viaria esistente le offriva.

I temi nuovi sono quelli del rapporto tra automobile e città (o tra mobilità e città) dopo l'esaurimento delle risorse fisiche urbane; quando, cioè, occorre comunque aprire una nuova partita di costi per la mobilità.

Di fronte alle diseconomie crescenti (in termini di congestione e in termini di livello ambientale) diviene urgente aprire la partita dei "costi nuovi".

Si attraversa una fase di grande spinta per le grandi infrastrutture ed in particolare per quelle per i grandi trasporti nazionali e internazionali. Come negli anni '50.

Ma, la differenza con gli anni '50, è che le risorse che la città allora poteva promettere alla mobilità automobilistica si sono esaurite o sono in via di esaurimento.

Il grande asse occidentale di Berlino, che esce dalla città medioevale, traversa l'ampliamento barocco e si inoltra nel paesaggio suburbano. In tratteggio, il muro fra le due Berlino di oggi e l'asse trasversale hitleriano non realizzato.

fig. 7 Berlino



Heuss, per circa 8 chilometri (l'asse trasversale di sei chilometri progettato da Speer per Hitler è rimasto sulla carta, e il muro taglia la prospettiva antica, qualche centinaio di metri prima della porta).

Alla fine del '700 la cultura illuminista trasforma le regole prospettiche in strumenti mentali svincolati dal controllo visivo, e permette di ideare il reticolo con cui Jefferson nel 1785 decide di intelaiare il paesaggio americano, dalle città alle campagne e agli Stati. Le linee di questo reticolo corrono per centinaia di chilometri, ma perdono ogni relazione con la visione umana. Nell'età barocca è stato consumato lo sfor-

zo patetico di catturare le grandi dimensioni senza perder la proporzione con l'esperienza quotidiana, di fornire un equivalente visivo dell'infinito rivelato dalla scienza. Il desiderio enunciato da Giordano Bruno nel 1585:

Quindi l'ale sicure a l'aria porgo
Né temo intoppi di cristallo o vetro
Ma fendo i cieli e a l'infinito m'ergo

è stato emulato, in qualche modo, coi mezzi dell'architettura dilatati fino ai limiti della percezione. È una delle "follie" dell'età barocca, fra le più fertili di insegnamenti per le età successive.

La comparazione fra sistemi territoriali diversi per collocazione geografica e per tradizione storica è sempre difficile. Recenti studi in questa direzione hanno tuttavia dimostrato come sia innegabile l'utilità di comprendere a fondo i meccanismi con cui altrove si cercano di governare le trasformazioni urbane, specialmente in un momento in cui la grande dilatazione degli orizzonti economici, culturali e disciplinari rende in qualche modo più omogenee le situazioni in cui diversi Paesi e diverse realtà locali vengono a trovarsi.

Confrontare Torino con altre medie città europee ha perciò un senso se da tale confronto non si vogliono trarre semplicistici casi di imitazione o preconette conferme a convinzioni preesistenti, ma si cercano stimoli per avviare, anche da noi, pur nel rispetto delle specificità locali, i cambiamenti necessari per rimanere nella scia della migliore tradizione urbanistica europea. Del resto, da alcuni anni assistiamo in Europa ad un momento di grande effervescenza culturale, in cui appare ovunque evidente la ricerca di una rotta diversa rispetto a quella tracciata dalla disciplina urbanistica negli anni sessanta e settanta.

Su questa strada si sono ormai incamminati tutti i principali paesi europei, rivedendo, alle volte anche sostanzialmente, i meccanismi per il governo del territorio, su cui erano state fondate, con convinzione, le politiche del passato.

Tale cambiamento di rotta sta peraltro portando in primo piano le esperienze di alcuni paesi che, fino a qualche anno fa, non comparivano solitamente fra i punti di riferimento della cultura urbanistica: la Repubblica Federale Tedesca e la Spagna stanno ad esempio affiancando, a poco a poco, la Francia e la Gran Bretagna nel panorama delle citazioni autorevoli in tema di urbanistica "operativa", dimostrando con ciò di aver saputo cogliere con prontezza, e meglio che altrove, le nuove esperienze di una società e di un territorio (non solo urbano) in rapida trasformazione.

Anzi, sembra proprio che la maggior capacità, riscontrabile in questi due Paesi, di cogliere le istanze di un nuovo momento storico, tragga anche origine dal minor peso che ha avuto qui la tradizione urbanistica in generale, intesa come struttura legislativa e normativa, come corpus strumentale, come organizzazione amministrativa di governo del territorio nel suo insieme. Ma proprio le esperienze politiche così diverse nei vari Paesi europei e le stesse grandi differenze che si possono riscontrare sul piano economico, fanno tuttavia pensare che si possa (o che si debba) ricondurre il complesso dei problemi territoriali in un ambito comune, più spiccatamente tecnico, o per lo meno che la variabile "territorio" possa avere negli anni futuri un grado di dipendenza minore che non nel passato rispetto ai problemi politici, economici e sociali intesi in senso ampio.

Vi è infine un altro campo di esplorazione che da qualche anno accomuna alcune fra le più significative esperienze urbanistiche europee: è l'interesse per le "metropoli minori", ovvero per le "città medie", che ha

preso il sopravvento sulle grandi metropoli mondiali (Parigi e Londra), che per lunghi periodi hanno costituito il perno della letteratura urbanistica più impegnata.

Sotto questo punto di vista Torino, Lione, Lille, Düsseldorf, Essen, Birmingham, hanno dimostrato di doversi muovere su problematiche singolarmente simili, sia per la comune tradizione industriale, sia per gli obiettivi che queste città si prefiggono a tempi medi e lunghi; e ciò nonostante le diversità, anche notevoli, che caratterizzano le diverse politiche per il territorio praticate nei rispettivi paesi.

In Francia, la città di Lione e l'agglomerazione di Lille-Roubaix-Tourcoing sono parti di una più complessa politica regionale delle metropoli di riequilibrio, che assegna loro un forte ruolo polarizzante e trainante nelle rispettive regioni di appartenenza. Di conseguenza, le politiche per lo sviluppo urbano, a livello nazionale e regionale, hanno concentrato da tempo su queste città sforzi e risorse per favorire una crescita di grande intensità e rapidità, attraverso lo sviluppo e la trasformazione.

Nella Repubblica Federale Tedesca, invece, le città di Düsseldorf e di Essen fanno parte di un'unica grande nebulosa urbana, di più di 17 milioni di abitanti, all'interno della quale hanno dovuto autonomamente ritagliarsi, nel dopoguerra, ruoli e funzioni diverse, spesso in una concorrenza reciproca sconosciuta da noi in Italia.

Rispetto a questi due casi Torino ha avuto, e deve tuttora affrontare, una situazione diversa, caratterizzata soprattutto dall'alternarsi di cicli non omogenei rispetto ad un obiettivo di crescita prefissato: la ricostruzione, lo sviluppo disordinato ed impetuoso, la crisi, la ripresa e la trasformazione. Ciò mentre a Lione e a Düsseldorf, ad esempio, si è incominciato a preparare il passaggio dallo stadio industriale allo stadio terziario fin dagli anni sessanta. Parallelamente le politiche territoriali e socio-economiche, messe in atto dalla Regione Piemonte a partire dagli anni settanta, hanno modificato le strategie complessive per l'assetto del territorio regionale, passando dalle ipotesi riequilibratrici e frenanti dei primi Piani di Sviluppo, alle attuali ipotesi di riconoscimento del ruolo trainante di alcune economie locali, fra le quali quella del capoluogo.

Più che l'affermarsi di modelli sociali e territoriali differenti, ha agito come detonatore in quasi tutte le medio-grandi città europee la scomparsa, drammatica e repentina, di alcune presenze industriali, considerate fino a qualche lustro prima i pilastri della struttura economica urbana. La presenza davanti a tutti, anche ai non addetti ai lavori, di tanti drammatici "vuoti urbani" ha convinto, più che non i ragionamenti astratti, che qualcosa stava cambiando, o addirittura era già cambiato, senza che i "grandi strateghi" se ne fossero accorti. Le miniere di carbone, o le grandi acciaierie Krupp di Essen, le acciaierie Mannesmann di Düsseldorf, la grande fabbrica Le Blanc di Lille, il Lingotto di Torino o la Bicocca di Milano, per non parlare dei Docks di Londra o delle grandi aree della Renault a

Parigi, o ancora delle poderose attrezzature "water front" dei porti di New York e di San Francisco, sono solo le punte illustri di un grande iceberg in rotta di collisione con le vecchie strutture urbane generate dall'espansione industriale del primo quarto di questo secolo. Di fronte a questi problemi reali e tangibili, perché localizzati quasi sempre nel cuore di quartieri nati e vissuti in stretta simbiosi con essi, si sono misurate negli ultimi dieci anni le principali città europee, spesso prendendo spunto da questi casi per innescare grandi operazioni di rinnovo urbano, coinvolgenti ad un tempo il campo delle infrastrutture, dell'architettura, dei servizi e, in definitiva, di una migliore qualità ambientale.

Comprese in queste tematiche, ma con una specificità tutta particolare, si è inoltre posto in molti casi il problema delle aree ferroviarie e delle relative stazioni che, nate spesso ai margini degli ottocenteschi centri urbani, costituiscono oggi elementi di separazione e di degrado ambientale non più accettabili dall'attuale cultura urbana: Lione, Essen, Düsseldorf e Birmingham, ad esempio, hanno risolto già da cinque o dieci anni gli stessi problemi delle aree di stazione che recentemente si sono poste, qui da noi, Milano o Torino. Quasi ovunque si è trattato di agire, sostanzialmente, in due direzioni: da una parte ricucire un tessuto urbano che con gli anni era andato sempre più distinguendosi in aree pregiate antistanti la stazione e aree degradate retrostanti o tangenti la stazione; e, dall'altra parte, rendere più complesse le funzioni connesse con la struttura ferroviaria, attraverso il suo collegamento con tutte le reti di trasporto urbano (metro, bus, tram, taxi, ecc.) e la formazione di aree commerciali e terziarie integrate ai servizi passeggeri veri e propri. Un altro punto di costante riferimento nelle politiche delle medie città europee è rappresentato dalla riorganizzazione del sistema dei trasporti di massa. Ovunque, a Lille, a Lione, nella grande conurbazione della Ruhr, il problema è stato risolto attraverso la realizzazione di linee metropolitane, con caratteristiche tecniche diverse da quelle tradizionali, e più note, di Parigi e Londra. I principali elementi di originalità riguardano soprattutto due aspetti: in primo luogo, l'aspetto tecnologico, in quanto si tratta di infrastrutture "leggere" capaci di raccordarsi meglio alla struttura viaria delle città ormai consolidate e non richiedenti, quindi, se non in casi eccezionali, linee di corsa in galleria profonda; e, in secondo luogo, l'aspetto pianificatorio, in quanto si tratta di sistemi che tendono a proiettarsi nelle parti esterne delle aree metropolitane per ricucirle a quelle centrali.

Per questo, nei casi più esemplari, si è riusciti a creare veri e propri sistemi gerarchici di trasporto su rotaia, anche attraverso il coinvolgimento delle esistenti linee ferroviarie. In Germania, in particolare, si sono realizzati tre livelli di servizio fra di loro integrati: la rete U-Bahn per il livello urbano, la rete S-Bahn per il livello metropolitano o intercity (poggiato sulla rete delle ferrovie minori) e la rete ferroviaria na-

zionale per i trasporti a grande distanza. Ovvunque, però, la realizzazione di questi sistemi di trasporto pubblico non ha rappresentato solo un miglioramento sul piano infrastrutturale, ma ha costituito la grande ed irripetibile occasione per rivertire il tessuto urbano e metropolitano: per riorganizzare, in primo luogo, la rete dei servizi di trasporto superficiale, la quale si è trasformata in una serie di tanti sottosistemi, ognuno facente capo ad una o più stazioni di metropolitana, una sorta cioè di sistemi capillari di adduzione ad un polo principale; in secondo luogo, per creare attorno alle stazioni metropolitane veri e propri subcentri urbani, capaci di elevare il livello di servizio delle periferie e, allo stesso tempo, alleggerire la pressione verso il principale centro urbano; infine, per riqualificare, attraverso massicce operazioni di arredo urbano, le aree maggiormente interessate dai lavori di infrastrutturazione. A Lione, ad esempio, è stata colta l'occasione dello sventramento completo delle principali vie del centro, dovuto agli scavi della metropolitana, per pedonalizzare e riqualificare totalmente alcune vie centrali; e così ad Essen, dove la stazione centrale è diventata il polo di testata di una estesissima area commerciale, ovviamente riservata ai soli pedoni.

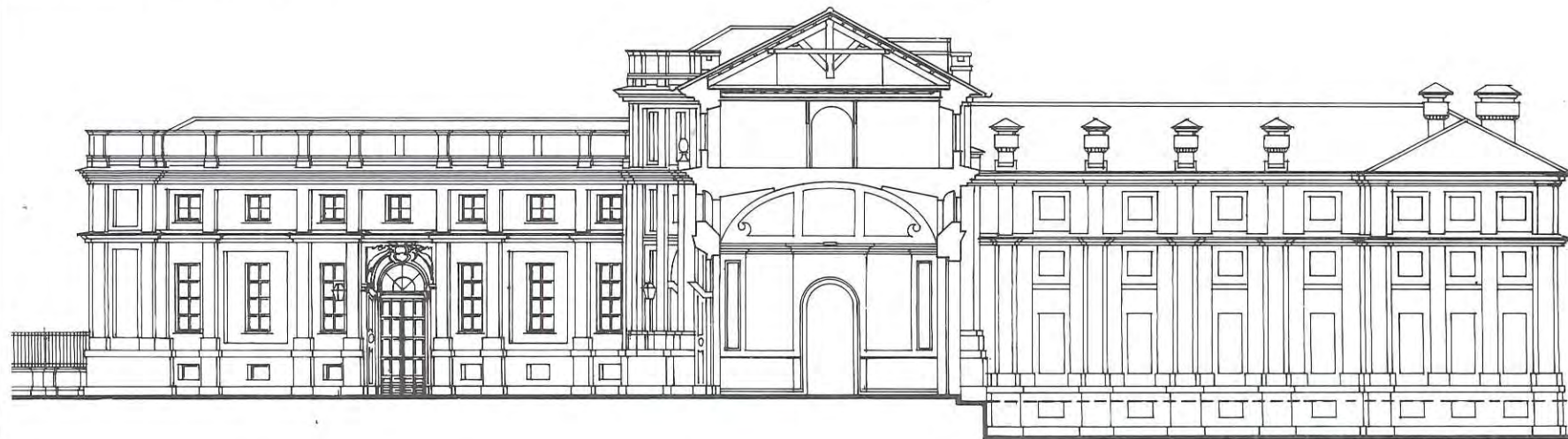
Con almeno dieci anni di anticipo rispetto a Torino si è cioè incominciato a parlare, in queste città, di riordino urbano, di rinnovo edilizio, di riqualificazione delle aree centrali della città, non necessariamente coincidenti con il centro storico; l'attenzione dell'urbanistica si è cioè progressivamente spostata dalle aree e dalle occasioni di "espansione" esterna alle aree di "trasformazione" interna.

Anche da noi il tema della città consolidata è balzato ora in primo piano, ma con un respiro ed una concretezza inadeguati a significare quel salto di qualità e quel rinnovamento culturale di cui queste operazioni hanno bisogno. A Torino, in particolare, si è sempre scontata l'incapacità da parte dell'ente pubblico a ragionare "per progetti" complessi e integrati, coinvolgenti cioè tutti i settori, le professionalità, le responsabilità e le risorse necessarie per condurre in porto operazioni alla scala urbana. La suddivisione, invece, delle competenze "per settori" (il verde, il suolo pubblico, i trasporti, l'arredo urbano, la casa, l'urbanistica, ecc.) ha costretto spesso a ragionare anche (ed esclusivamente) in termini settoriali e, ciò che è più grave, a trasformare la città per episodi singoli, quando non contrastanti l'un con l'altro.

La grande lezione di urbanistica operativa che possiamo apprendere dalle esperienze straniere, cui si è accennato in precedenza, sta proprio in questo: nel cambio di mentalità e di atteggiamento di fronte alle grandi occasioni di trasformazione urbana che si aprono oggi per Torino.

Un cambiamento che deve iniziare dai meccanismi e dagli strumenti con cui si vuole governare la trasformazione negli anni che ci separano dal Duemila: e cioè, in primo luogo, dal nuovo Piano Regolatore della città.

Palazzina di Stupinigi
Sezione parziale sul cortile centrale,
fronte sud ovest verso l'ingresso principale.



Si ringrazia
la Cassa di Risparmio
di Torino ed il presidente
prof. Enrico Filippi
per la sensibilità
dimostrata nel collaborare
all'operazione
piano regolatore anche
attraverso il sostegno
alla pubblicazione del News.