

LE CHIAVI DELLA CITTÀ IN MANO AI NOSTRI FIGLI
EDOARDO SALZANO
LA CHIAVE DELLA PROGETTAZIONE

Un indicatore ormai classico della salute dei fiumi è la quantità dei pesci che risalgono la corrente. Franco La Cecla, un bravo antropologo che ha insegnato da noi a Venezia, mi indusse a comprendere che la salute di una città è rivelata dalla quantità dei bambini che stanno per strada.

Naturalmente (e prevengo subito un'obiezione possibile) quando pensiamo a una città in buona salute non pensiamo a una città le cui strade sono popolate dai bambini e dai ragazzi che Roberto Saviane descrive nel bellissimo e scandaloso *Gomorra*: a una città schiava dei clan camorristici che utilizzano i bambini per strada come servi delle aziende malavitose. Pensiamo a una città normale, dove vige la "legge comune", dove le cittadine e i cittadini sono rispettosi degli altri e dei diritti di ciascuno, dove magari ciascuno il sabato lava l'automobile davanti casa per andare il pomeriggio all'*outlet factory* o allo *shopping center*, dove la domenica invita gli amici a mangiare arrosto al barbecue nel giardinetto, e gli altri giorni fa la fila per raggiungere l'ufficio o accompagnare il bambino a scuola.

In questa città, nella città dove abitiamo, bambini per strada ce ne sono pochi. Prevalentemente sono accompagnati. Spesso i marciapiedi sono occupati dalle automobili, non dai pedoni né dalle carrozine. Spesso le piazze sono dei grandi parcheggi, a volte organizzati a volte casuali: raramente sono rimasti luoghi d'incontro, di svago, di apprendimento reciproco, di confronto, di esibizione, di festa.

Penso a Venezia, penso ai suoi campi i quali – quando non sono resi deserti dall'abbandono demografico e dalla monocultura turistica – sono luoghi vivi, ricchi di animazione e di persone di tutte le età e le condizioni. Penso che una volta tutte le città erano ugualmente vissute nei loro spazi pubblici; che una volta ogni paese, anche il più piccolo e periferico, aveva la sua piazza, il suo fuoco della vita sociale.

Perché non è più così? Occorre domandarselo. Occorre chiedersi qual è la radice del problema. Se non si parte dall'individuazione del problema non si trovano soluzioni: si possono solo applicare cerotti, si può solo nascondere il problema, o allontanarlo un poco.

Vogliamo dare ai bambini e ai ragazzi la chiave della progettazione della città. Ma per dargliela non come un giocattolo, ma come uno strumento per agire, allora dobbiamo innanzitutto aiutarli a comprendere che cosa la città è e che cosa potrebbe essere, che cosa è stata, perché è diventata quello che è, e come si può rinnovarla nel suo modo di essere: quindi, in che direzione, verso quale visione di città la sua progettazione deve essere indirizzata.

C'è chi sostiene (e io sono tra questi) che la città è stata inventata quando l'uomo ha sentito il bisogno di stare insieme perché solo così, solo in comunità, riusciva a soddisfare esigenze nuove che erano nate nel corso dello sviluppo economico e sociale della civiltà umana. Se riflettiamo a fondo sulle vicende della nascita e dello sviluppo della città, ci rendiamo conto che essa è nata come luogo finalizzato e organizzato per svolgere funzioni e soddisfare esigenze che i singoli uomini (le singole famiglie) non potevano risolvere da soli. E' nata per soddisfare esigenze e funzioni comuni, collettive, sociali.

Riconosciamo chiaramente questa natura della città se osserviamo ciò che rimane delle città foggiate prima dei tempi moderni: i nostri "centri storici". Ho citato Venezia, ma in tutte le parti antiche delle città possiamo vedere come i luoghi, gli spazi, gli edifici dedicati alle esigenze e funzioni comuni, collettive, sociali hanno caratterizzato le città, hanno dato a ciascuna di esse una particolare identità e riconoscibilità, sono state la ragione della sua particolare bellezza.

Osserviamo con uno sguardo attento ai siti, e cercando di immaginare la storia che sta dietro ad essi, i centri storici delle città italiane o francesi, tedesche od olandesi, spagnole o austriache. Lo sguardo sarà colpito da alcuni grandi edifici, adorni e ricchi, più maestosi degli altri, collocati al margine o al centro di piazze, o sistemi di piazze, a loro volta abbellite da fontane e statue e da studiate pavimentazioni. E magari ricorderemo le antiche storie che ci raccontano come in questi luoghi (nella piazza della cattedrale o in quella del palazzo del governo o in quella del mercato) donne e uomini, vecchi e bambini si incontravano nelle ore del lavoro e in quelle dello svago, e come in quegli stessi luoghi i cittadini accorrevano a frotte, in ogni occasione gioiosa e festosa, o ad ogni allarme o pericolo.

Ma non sono soltanto questi "monumenti" a costruire l'immagine della città, a costituire la sua identità. Se non ci lasciamo distrarre più del dovuto dalla Grande Opera della Cattedrale o del Palazzo, osserviamo ancor oggi che la loro bellezza non sta solo nei loro volumi, ma dal contesto nel quale sorgono, che ne sottolinea - e quasi ne determina - lo splendore. Osserviamo ancora oggi, attorno a questi edifici e spazi, il regolare allinearsi delle casette "normali", dove abitano e lavorano i cittadini e le loro famiglie: case uguali nelle strutture (le altezze, le larghezze, la forma del tetto, il modello delle finestre, nelle regioni piovose il portico sulla strada principale). Come nel contrasto armonico tra il coro e la voce solista, l'uniformità regolare della "edilizia minore" sottolinea l'importanza, la centralità, il ruolo dominante dei grandi volumi e dei grandi spazi (la cattedrale, il mercato, il palazzo del governo, il tribunale): i grandi volumi e i grandi spazi nei quali si identifica e si celebra la città.

La città si manifesta insomma come un insieme organico di opere, concepite e prodotte per soddisfare le esigenze non solo delle singole famiglie (la casa) ma della società nel suo insieme. Perciò affermo stesso (e torneremo su questa affermazione) che *la città non è un insieme di case, ma è la casa della società.*

Questa era la città, nei secoli nei quali l'uomo la inventò e la rese la più bella e la più ricca - la più complessa - delle sue costruzioni. In essa non mancavano le contraddizioni e i contrasti, ma si trattava di momenti di una dialettica nella quale lo "spirito cittadino" finiva per prevalere sulle divisioni. Le condizioni di igiene e di sicurezza non erano certo confrontabili a quelle che la civiltà moderna consente, nei suoi luoghi più alti, di raggiungere: ma, appunto, erano condizioni condivise, di cui

tutti ugualmente pativano e che dipendevano dal generale livello di progresso tecnico raggiunto.

Oggi moltissimi vivono il disagio nella ricerca e nell'accesso ai luoghi indispensabili per l'esistenza dell'uomo e della donna dei nostri tempi (dalle scuole agli ospedali, dal verde agli uffici pubblici). Oggi la città è divenuta inospitale, e spesso nemica, per persone appartenenti alle categorie e alle condizioni più deboli: le donne e i bambini, i vecchi e gli immigrati, i malati e i poveri: a causa del traffico e del rumore, del pericolo, del prezzo delle case, dello stesso disegno degli spazi pubblici. Oggi la nostra salute è minacciata dall'inquinamento dell'aria e dell'acqua, i rumori ci assordano e rendono più ardua la riflessione e il colloquio. Oggi l'abnorme produzione di rifiuti minaccia di seppellirci.

Voglio sottolineare soprattutto quell'aspetto della crisi della città che è il traffico: è forse il nemico peggiore dei bambini nella città, il maggiore concorrente per l'uso dei loro spazi, il maggior rischio per la loro incolumità.

Muoversi, spostarsi è diventato oggi un tormento, un'angosciosa perdita di tempo, un'assurda dissipazione di risorse pubbliche e private, un'ingiustificato spreco di spazio e di energia, una preoccupante fonte d'inquinamento. La crisi della mobilità è l'aspetto più emblematico e paradossale della crisi della città. Questa è stata infatti storicamente (l'ho appena ricordato) il luogo degli incontri e delle relazioni, dei rapporti tra persone e gruppi diversi: sta degenerando, negli anni della "civiltà dell'automobile", nel luogo delle segregazioni, dell'isolamento, delle difficoltà di comunicazione.

E i luoghi dedicati all'incontro, allo scambio, alla reciproca partecipazione delle informazioni e dei sentimenti di persone appartenenti a età, ceti, condizioni, mestieri diversi – le piazze, i luoghi simbolo della città – sono divenuti le aree destinate al deposito degli ingombranti attrezzi di metallo, le automobili, divenuti più importanti delle persone cui dovrebbero servire.

Perché questo è avvenuto? Esiste una letteratura ampia e contraddittoria sulla crisi della città: una crisi di cui certamente molte sono le ragioni. Ma c'è una ragione che è centrale e nodale per comprendere.

All'enorme sviluppo della produzione di beni materiali e al parallelo sviluppo della democrazia - entrambi provocati dal processo di affermazione, evoluzione e trasformazione del sistema capitalistico-borghese - hanno corrisposto in Europa, fin dalla fine del Settecento un poderoso aumento della popolazione e un parallelo aumento della quota di popolazione accentrata nelle città. Nell'evoluzione del medesimo processo, sono aumentati in modo consistente i redditi delle famiglie.

Come conseguenza di tutto ciò le città sono aumentate enormemente di dimensione. Da città di poche decine di migliaia di abitanti, si è passati a città che contano centinaia di migliaia, e a volte milioni, di abitanti. Fino alla nascita delle megalopoli e del "pianeta degli slum" – che comincia a caratterizzare gran parte dell'odierna umanità urbana - le città sono state luoghi nei quali, nonostante le segregazioni e le differenze anche profonde, i cittadini erano *tutti* ugualmente portatori di diritti, di *esigenze* che pretendevano di essere soddisfatte. E' nata quindi una fortissima domanda di fruizione urbana: di lavoro "libero" (affrancato dalla servitù), di incontri, di scuola, di salute, di ricreazione, di sport, di spettacolo, di comunicazione, di cultura, di bellezza.

Ora il punto cruciale è che, parallelamente a queste gigantesche trasformazioni quantitative e a questa esplosione della potenziale *domanda urbana*, c'è stata una grave trasformazione nel sistema dei valori e delle regole. Si sono affievoliti, fino a diventar quasi marginali, i valori, le ragioni e le regole della collettività, della comunità in quanto tale, e hanno viceversa assunto uno schiacciante predominio *le ragioni e le regole dell'individualismo*.

Un aspetto particolarmente importante della crisi della città è costituito dal cambiamento profondo che v'è stato nella proprietà del suolo urbano. Prima del trionfo del sistema capitalistico borghese il suolo della città era generalmente indiviso: sia che appartenesse a un potente del sistema signorile (re o vescovo o feudatario che fosse), sia che le istituzioni cittadine lo avessero riscattato, esso apparteneva a un unico proprietario. Quando anche la proprietà era attribuita a soggetti diversi, in ogni caso la sua gestione era attribuita a un organo che esprimeva la collettività. In particolare apparteneva al governo della città la decisione sul dove costruire, che cosa, con quali regole.

Su questa base, la città poteva sorgere con la funzionalità e la bellezza che i suoi costruttori desideravano. E le trasformazioni rese necessarie dal mutamento delle esigenze e delle condizioni potevano avvenire senza dover sottostare ai vincoli di una proprietà parcellizzata e dominatrice.

Ad un certo momento della storia tutto ciò scomparve. Si era manifestato un cambiamento radicale delle regole che governavano la società. Una nuova classe si era impadronita del potere togliendolo alla classe dei grandi proprietari fondiari, ai re e alle loro corti: era avvenuta la "rivoluzione borghese", che sbalzò dai troni e dai castelli i monarchi e il loro seguito di feudatari e insediò al loro posto i rappresentanti della borghesia.

La rivoluzione borghese, là dove si manifestò, portò grandi vantaggi all'umanità: aumentò enormemente la produzione di beni materiali, migliorarono l'alimentazione, la salute, il benessere delle persone e dei popoli direttamente interessati (non altrettanto può dirsi dei popoli invasi dal colonialismo). Ma nelle stesse aree del mondo dove aveva trionfato essa distrusse qualcosa che meritava di sopravvivere. Scomparve la proprietà indivisa della terra, scomparve la base strutturale che aveva permesso alla città di essere bella e funzionale. Come ha scritto un acuto studioso e un appassionato propagandista della questione, Hans Bernoulli, "il suolo era divenuto libero. Non era più proprietà né titolo di diritto della nobiltà o del clero: era dei borghesi o dei contadini ai quali era stato ripartito o venduto. Allora non si pensava affatto a riportare il terreno alla proprietà comune"¹.

"Allora non si pensava affatto": non si riflette mai abbastanza al fatto che la storia che conosciamo, la registrazione degli eventi accaduti, non esaurisce tutte le possibilità; allora andò così, ma avrebbe potuto anche andare in un altro modo. Allora, tuttavia, la borghesia, che aveva inventato e promosso la dimensione sociale nella fabbrica (un luogo dove gli individualismi non possono sopravvivere alla catena di montaggio), non riuscì a proiettare quella medesima dimensione nella città. L'abbandonò all'individualismo più sfrenato, alla speculazione più devastante.

¹ Hans Bernoulli, *La città e il suolo urbano*, Corte del Fontego Editore, Venezia 2006, p. 35-36

Enormi sono state le conseguenze di questa trasformazione nel destino delle città. Il suolo urbano non fu più la base della "casa della società", il fondamento dell'ordine e della bellezza della città: divenne una merce come quelle che le fabbriche producevano a getto continuo. La liquidazione della proprietà indivisa del suolo generò necessariamente la speculazione. Da quel momento in poi, per la città, tutto fu più difficile.

La lotta per conquistare, nei tempi moderni, migliori condizioni di vita (e soprattutto di vita comune) nelle nostre città ha sempre dovuto scontrarsi con la volontà dei proprietari delle aree di lucrare il massimo possibile dall'utilizzazione edilizia della loro proprietà. Questo scontro è sotteso a tutte le vicende urbanistiche delle nostre città, e anche a una parte consistente di quelle più generalmente politiche.

Un momento particolarmente espressivo fu costituito da quella stagione (parlo degli anni Sessanta del secolo scorso) quando vide la luce una legge che stabiliva gli standard urbanistici: che prescriveva che in tutti i piani regolatori delle città dovesse essere riservata una determinata quota di spazi da destinare alle esigenze collettive dei cittadini: scuola, verde, ricreazione, salute e così via.

Fu una lotta aspra, che acquistò in determinati momenti il carattere di una vertenza di massa. Furono decisivi tre aspetti: il movimento dell'emancipazione femminile, che pretendeva che al nuovo ruolo produttivo delle donne si accompagnassero provvedimenti che riducessero il peso lavoro domestico; gli esempi che provenivano dalla saggia amministrazione di numerose città italiane, soprattutto in Emilia Romagna e in Toscana; i tentativi dei settori più avanzati dell'industria di ridurre il peso della rendita immobiliare e di ottenere, anche per questa via, un miglioramento delle condizioni di vita nelle città, che inevitabilmente si ripercuotevano sulle tensioni rivendicative dei salariati.

Credo che la stagione delle riforme (riforme della struttura del paese) avviata negli anni del primo centro-sinistra sia ancora tutta da studiare. C'è da riflettere sui risultati che allora furono raggiunti, delle ragioni per cui a un certo punto il vento cambiò direzione e le conquiste raggiunte, lungi dal prolungarsi, vennero abbandonate e – spesso – rovesciate nel loro contrario. Certo è che oggi il peso della rendita immobiliare, sempre forte nel nostro paese per ragioni che affondano nella storia della sua unità statale, è aumentato a dismisura rispetto a quegli anni.

C'è da riflettere, ma soprattutto c'è da domandarsi che cosa si può fare, nel concreto, per trasformare le cose: per rendere oggi la città più vicina alle ragioni della sua creazione: più bella, più amica delle cittadine e dei cittadini e soprattutto dei più deboli. Credo che sia importante partire proprio dai bambini, sia perché – come dicevo all'inizio – la loro presenza nelle strade, le piazze e i luoghi pubblici è un indicatore della salute della città, sia perché è a loro che è affidato il futuro, e quindi è importante la direzione di marcia che ad essi viene impressa dall'ambiente nel quale vivono.

Sono convinto che per *dare ai bambini la chiave della progettazione della città*, come promette il titolo di questo intervento, occorre fare in primo luogo uno sforzo di fantasia: ribaltare il modo di vedere, pensare la città e, a partire da questo ribaltamento, riprogettare e ricostruire la città. Non vi preoccupate: non saranno

necessarie demolizioni massicce, solo un modo nuovo di fare cose che comunque si fanno, o si devono fare. Proverò a spiegarmi.

Ho detto all'inizio che la città non è un insieme di case. Eppure, nella testa delle persone (e anche nell'immaginazione e nei disegni di molti bambini, e nei progetti di molti urbanisti) la città non è altro che un insieme di case collegate tra loro da una rete di strade. Questo è il "pieno" della città, a cui fa riscontro il "vuoto" costituito dagli spazi liberi, dai residui di campagna in attesa di edificazione, dai corsi d'acqua sopravvissuti come discariche, e dagli spazi più o meno avaramente concessi agli usi collettivi.

Questa è la concezione e la struttura della città che occorre rovesciare, manifestando una diversa *intenzione* di vivere la città, *obiettivi* diversi da quelli di avere più case e più automobili, e un *progetto* di città diverso. Un'operazione non utopistica, come non è utopistico rovesciare un guanto. Un'operazione che è stata tentata in più occasioni. Io stesso, ho partecipato a tentativi interessanti (a Carpi, a Imola, a Sesto Fiorentino) che brevemente riassumerò precisandone l'intenzione, gli obiettivi e il progetto che ne risulta.

L'intenzione è quella di rovesciare modo tradizionale di considerare la città: di guardarla e organizzarla a partire dal pubblico e dal pedonale e dal vuoto e dal verde, anziché dall'individuale e dall'automobilistico e dal costruito e dall'asfaltato. Di guardarla e organizzarla in funzione della cittadina e del cittadino che vogliono raggiungere, attraverso percorsi protetti e piacevoli, a piedi o con la carrozzina o in bicicletta, i luoghi della ricreazione e della ricostituzione psicofisica, quelli finalizzati al "consumo comune" (dell'istruzione, della cultura, dell'incontro e dello scambio, della sanità e del servizio sociale, del culto, dell'amministrazione e della giustizia e così via).

L'obiettivo, di conseguenza, è quello di costruire un "sistema" formato dall'insieme delle aree qualificanti la città in termini naturalistici, storici, sociali, culturali collegandole fra loro sia attraverso la contiguità fisica sia attraverso una ridefinizione del sistema della mobilità: una ridefinizione che privilegi gli spostamenti a piedi e in bicicletta lungo itinerari interessanti e piacevoli, realizzati, ove necessario, attraverso la formazione di infrastrutture complesse (strada carrabile più itinerario ciclo-pedonale protetto più filari di alberi) ottenute ristrutturando le strade esistenti, nonché, ove possibile, creando nuovi percorsi alternativi interamente dedicati alla mobilità ciclo-pedonale e indipendenti dalla mobilità meccanizzata.

Nelle città grandi e medie la formazione di un piano regolatore o di un piano particolareggiato sono l'occasione giusta per cominciare la costruzione di un sistema di spazi ispirati a questa intenzione e a questo obiettivo. Ma la rivendicazione di un uso diverso degli spazi comuni può essere un tema ricorrente per dare ai bambini le chiavi della città. Non c'è borgo, non c'è paese nel quale non vi siano germi o possibilità di luoghi per la comunità. Non c'è borgo e non c'è paese nel quale non si possano strappare alle automobili spazi per incontrarsi, per stare insieme, per giocare insieme e imparare insieme gli uni dagli altri, per organizzare meglio la propria vita sociale.

Centrare l'attenzione sull'uso degli spazi pubblici, sulla loro qualità, sicurezza, accessibilità, vitalità e vivibilità non è cosa che sia utile solo ai bambini. E' un contributo generale a costruire una città migliore e, attraverso essa, una società migliore.

Sono convinto che la città può essere ricondotta a essere l'ambiente favorevole alla vita dell'uomo se gli uomini saranno capaci di restituire, anche nelle cose, la sua natura originaria di "casa della società": di luogo (o insieme di luoghi) la cui forma e la cui funzione siano complessivamente al servizio di quelle esigenze che l'uomo, maschio o femmina che sia, non è capace di soddisfare da solo, ma riesce a soddisfare efficacemente, economicamente, durevolmente, solo se insieme agli altri e per tutti.

La città nel suo insieme e le sue parti vitali devono quindi essere visti, sentiti e organizzati come "beni comuni". *Beni* quindi, e non *merci*: prodotti e servizi che valgono di per sé, non in quanto possono essere scambiati con altri o con la moneta. *Comuni* quindi, e non *individuali*: elementi materiali e immateriali che solo temporaneamente e occasionalmente possono essere goduti o fruiti da uno dei membri della comunità, ma che appartengono alla comunità nel suo insieme.

Il primo passaggio operativo che, secondo logica, discende da questa asserzione è che la disponibilità del suolo sul quale la città è costruita appartenga alla collettività, attraverso le istituzioni che la esprimono. Non necessariamente nel senso che divenga pubblica la proprietà del suolo, ma nel senso che la collettività sia padrona delle decisioni su ciascuna delle trasformazioni che concorrono a fare della città uno strumento utile alla società, e dei valori, anche economici, che dalle scelte e dalle opere della collettività derivano.

Il secondo passaggio operativo è che le trasformazioni della città (la sua espansione, il completamento, il restauro, il rinnovo, la ristrutturazione delle sue parti, l'integrazione e il rifacimento dei suoi elementi, l'introduzione delle innovazioni tecnologiche e così via) avvengano nel rispetto del carattere sistemico della città, della sua natura di organismo, di insieme di parti tra loro legate in modo che le modifiche di ciascuna di esse influisce sul funzionamento di ciascuna delle altre.

"Il tutto è più importante delle sue parti": questa frase rappresenta con efficacia la città, la visione olistica che è necessaria per comprenderla e per governare le sue trasformazioni. Ma essa ci rinvia anche a un altro e più vasto "tutto".

La città è parte del territorio, delle nostre regioni e continenti e del nostro pianeta. La città è una parte della crosta terrestre. E' quella parte nella quale più intense sono, a un tempo, l'accumulazione di cultura e la dissipazione di energia. La città è il luogo dove sono massimi la creatività dell'uomo e la sua capacità distruttiva. La città, quindi, è anche il luogo dove al massimo possibile la creatività dell'uomo, e la sua capacità di inventare l'ambiente della propria vita, devono essere impiegate per recuperare un equilibrio con la natura.

La natura è qualcosa che la cultura e il lavoro dell'uomo sono deputati a utilizzare e a trasformare. Ma si tratta di utilizzare e trasformare risorse che sono finite, e che spesso non sono riproducibili. Anche di questo la progettazione della città e del territorio devono farsi carico. Accennare al come farlo richiederebbe un tempo altrettanto lungo di quello di cui ho finora approfittato. Mi limiterò a dire – poiché parliamo di bambini e di ragazzi – che aiutar loro a comprendere che città e ambiente, natura e storia, urbanistica ed ecologia, sono capitoli della stessa vicenda e strumenti della stessa azione è essenziale perché la loro *partecipazione* alla società e alle sue decisioni sia illuminata, la loro *salute* materiale e morale migliore, la rivendicazione dei loro *diritti* consapevole e determinata.

Edoardo Salzano