

Le ruote sulla città

La maggior parte di noi vive in città. Il più delle volte in modo passivo: come fosse una prigione dalla quale, una volta all'anno, in occasione delle ferie, si evade. Eppure è il luogo in cui viviamo la maggior parte della nostra vita. Come sarà la città del futuro? La città del futuro come metterà d'accordo l'esigenza di spazi verdi e di sempre più sofisticati sistemi di comunicazione?

Dal punto di vista dell'organizzazione dello spazio, queste esigenze non mi sembrano alternative. Un cavo può tranquillamente passare sotto un campo sportivo o il sagrato di una chiesa senza dare fastidio a nessuno. Un commento va fatto sull'impiego del tempo da parte degli uomini, anche se, da questo punto di vista, l'urbanista può fare ben poco, se non cercare di organizzare la città in modo che determinati problemi che gli uomini e le donne cercano di affrontare utilizzando gli strumenti dell'informatica siano risolti in modo più completo. Penso ad esempio al fatto che una parte del tempo che viene dedicato all'informatica è un rifugio rispetto all'assenza di luoghi di incontro e di comunicazione. Ma penso anche alle grandi possibilità che la Rete può offrire: attraverso la Rete posso consultare la biblioteca del Congresso, fare una ricerca bibliografica, sapere quali sono tutti i prodotti di una marca che mi interessa, scambiare messaggi in tempo reale con persone che stanno molto lontane. Tutte queste cose fanno guadagnare tempo e risorse, riducono le distanze e il tempo per cose che altrimenti richiederebbero molto più impegno. Una parte consistente del tempo che molti spendono davanti allo schermo del computer è dovuta al fatto che quello è diventato anche un luogo di incontro proprio perché la città non offre più spazi dove incontrarsi. Una delle mostruosità accadute nella storia recente delle nostre città, e di cui noi non ci siamo accorti, è che le piazze sono diventate parcheggi; come dire che l'accetta o la zappa sono diventate armi di criminali invece che strumenti per soddisfare un'esigenza fondamentale della gente. La piazza, nata come luogo di incontro tra le persone, è diventata un parcheggio, è pavimentata in funzione di questo, è arredata per questo, è resa accessibile pensando alle auto e non più alla sua funzione originaria. Nei nuovi quartieri ci si occupa del traffico, dei parcheggi, non ci si occupa degli spazi dove la gente può incontrarsi, parlare, mischiarsi tra generazioni diverse, imparare l'uno dall'altro.

La solitudine e l'individualismo non sono un rischio anche per la città tecnologica o, come si dice oggi, cablata? Si è partiti dalla piazza luogo di incontro, si è arrivati al parcheggio: la Rete informatica apre nuovi orizzonti e, al tempo stesso, ci isola in casa.

Non esattamente. I bambini e gli anziani sono stati cacciati dalle piazze mentre la Rete non caccia nessuno, tuttavia è difficile accedervi. È molto più facile andare a imbucare una lettera o a comprare il giornale o le sigarette o a prendere un caffè e così incontrare persone, di quanto non sia accedere il computer, collegarsi, cercare di mettersi in Rete. Soprattutto è più piacevole vedere le facce direttamente o sentire il profumo del sigaro.

Io non penso agli spazi verdi, ma alle piazze, che sono un'altra cosa. Penso a luoghi contenuti, pavimentati, arredati per gli incontri: non interessa che ci siano panchine, anche i bancali di pietra dei vecchi palazzi o i basamenti dei monumenti, o i tavolini dei caffè sono altrettanto utilizzabili, meglio delle panchine. Penso a luoghi nei quali c'è un controllo sociale, perché ci sono le case che ci si affacciano sopra,



ci sono i commercianti che vendono. Anche gli spazi verdi sono necessari. Penso a parchi frequentati dalla gente, penso a impianti sportivi affollati da quelli che fanno lo sport. Penso a luoghi facilmente accessibili non con l'automobile ma con itinerari pedonali protetti in modo che le carrozzine non corrano il rischio di essere investite.

Questa può essere una visione dello sviluppo della città; cerchiamo di chiarire qual è la definizione di sviluppo e di progresso, in rapporto anche al "consumismo" che ogni tanto viene confuso con questi.

Fin qui ho parlato di progresso, non di sviluppo. Bisogna ragionare su tre termini: "sviluppo", "progresso" e "crescita". Io credo che sia possibile uno sviluppo senza crescita. Sviluppo significa che l'uomo ha raggiunto il soddisfacimento di determinate esigenze e quindi se ne pone di nuove, e si industria per trovare il modo per soddisfarle. L'importante è che le esigenze nuove nascano da un reale bisogno di sviluppo e non siano indotte dall'esterno: comprare un'automobile più veloce o comprare un detersivo che sbianca più del bianco non è un'esigenza endogena dell'uomo, non nasce da un bisogno, nasce semplicemente dal bisogno di un'industria di vendere di più e di sconfiggere la concorrenza, di sopravanzare qualcuno per diventare più grande. Questo non è sviluppo; non è lo sviluppo che aiuta l'uomo a progredire, non è né sviluppo né progresso. Quello a cui dobbiamo incominciare a pensare è che le cose possono crescere in modi diversi; le cose possono crescere come le piante, utilizzando l'energia del sole e la funzione clorofilliana, oppure possono crescere a detrimento delle altre. Io credo che, in una visione corretta di sviluppo che sia progresso, noi dobbiamo far crescere le cose che non vanno a detrimento di altre. Per estremizzare ed esemplificare, la crescita di un bosco mi interessa, mentre la crescita della rete stradale non mi interessa. Certo, se noi pensiamo alla "crescita della città" oggi in genere non la associamo a sviluppo e progresso. Non si deve neppure fare demagogia: se la popolazione in una città

Un giro nella città che verrà

intervista a EDOARDO SALZANO*
a cura di SAVERIO ORSELLI

aumenta, se la condizione abitativa è tale da non poter soddisfare quantità crescenti di popolazione con un miglioramento delle abitazioni esistenti, e sono necessarie nuove aree per costruire, questa crescita non è di per sé negativa. A condizione che vi sia reale necessità e che le aree utilizzate siano poco utilizzabili per usi alternativi.

Non è facile distinguere sviluppo e crescita perché le mode condizionano pesantemente sia l'uno che l'altro. Nel discorso della piazza diventata parcheggio è fondamentale lo status symbol "automobile", che è stato portato all'eccesso al punto che ogni singola persona sente la necessità di possedere una vettura che non sa poi dove parcheggiare.

Ripartiamo dall'automobile. Siamo passati in pochi anni da 10 a 23 milioni di automobili mentre siamo calati come popolazione. L'automobile è uno status symbol, ma ci hanno costretto ad assumerla anche come una necessità. Mi spiego. La scelta è stata fatta negli anni immediatamente successivi alla guerra, quando si è affidata la ricostruzione del Paese all'evoluzione spontanea dei centri imprenditoriali disponibili. Allora si è assegnata la prevalenza all'edilizia, ai lavori pubblici e quindi alle strade, all'automobile perché era l'impresa più forte in Italia e soprattutto si è lasciata la massima mano libera poiché sembrava la scelta più giusta per accelerare la ripresa economica, grazie allo spontaneismo e all'individualismo. C'è stata una fortissima spinta in questa direzione. Mentre gli altri Paesi hanno utilizzato la ricostruzione post bellica per rafforzare gli strumenti dell'intervento pubblico, da noi si è scelta una strada liberista; non a caso Einaudi è stato l'uomo della ricostruzione economica del Paese. Questo ha provocato un enorme sviluppo dell'edilizia - la più brada, la più sciatta, la più speculativa - mentre la legge urbanistica italiana (una buona legge) approvata nel 1942 quando, subito dopo la guerra, era il momento per utilizzarla, è stata accantonata. La pianificazione, secondo regole corrette, è stata ripresa nella seconda metà degli anni 60, quando il più era fatto, quando le vacche erano scappate. Abbiamo avuto uno sviluppo enorme, abbiamo investito in strade e autostrade, abbiamo sovvenzionato la FIAT fino all'inverosimile, e non abbiamo costruito tram, né tantomeno metropolitane, non abbiamo costruito ferrovie efficienti. Mentre per quanto riguarda l'organizzazione degli spazi abbiamo un'eredità storica, in cui ritroviamo le piazze e i centri storici, l'esigenza di



organizzare collettivamente il trasporto di massa è una novità, è un campo in cui non abbiamo eredità storica alla quale riferirci e da cui imparare. Avremmo dovuto inventare noi il modo di soddisfare questa nuova esigenza di massa, ma non vivevamo più in una società nella quale i valori collettivi avessero il primato. Vivevamo in una società in cui avevamo il primato i valori individuali, il "fai da te", "l'arrangiati", così l'individualismo ha portato a soluzioni individualistiche per risolvere un'esigenza di massa: abbiamo perduto il treno e abbiamo preso l'automobile. Questo è il nostro dramma e per questo dico che il problema del traffico è il problema più angoscioso e la contraddizione è la più forte che vediamo nella città vista come il luogo della preminenza dei valori collettivi. Se in questa costruzione in cui prevalgono i valori comunitari sovrapponiamo l'organizzazione di una esigenza fortissima che è quella della mobilità, dell'accessibilità, risolvendola con metodi individualistici di massa, questo contenitore si rompe e dire che la città scoppia dal traffico è un'osservazione assolutamente calzante. I marciapiedi sono fatti per i pedoni ma nelle grandi città sono diventati parcheggi, le piazze pure.

Siamo partiti dalla piazza, poi con l'automobile siamo arrivati alle reti delle strade risalendo verso orizzonti più ampi del comune o della regione. In una visione sempre più vasta è possibile parlare di qualcosa che possa definirsi "urbanistica del mondo" con enormi periferie e un centro ricco?

Non diamo troppa importanza all'urbanistica. Nel rapporto tra il nostro mondo industrializzato e il resto del mondo, io vedo un grande rischio. Il rischio che il nostro modello venga esportato, provocando un ulteriore indebolimento del resto del mondo. Per quanto importino il nostro modello non potranno mai utilizzarlo come abbiamo fatto noi, saranno sempre su un piano diverso non avendo vissuto la nostra storia; il nostro modello non avrebbe nessun legame reale e, senza radici, sarebbe una nuova forma di colonialismo. Mi ha colpito molto un'osservazione che ha fatto Piero Bevilacqua nel suo ultimo bellissimo libro "Utilità della storia" quando

osserva che questi ragazzi senegalesi che vendono i poster con Charlie Chaplin o Marilyn Monroe, sono schiavi due volte. La prima volta perché fanno quel mestiere senza nessuna garanzia, la seconda perché sono distributori di cose che nel loro linguaggio non significano assolutamente niente. È una doppia alienazione. Esportare il nostro

modello significa questo. Un lavoro estremamente difficile, che è in primo luogo culturale, è quello di capire le altre culture e comprendere in che modo possiamo mettere i nostri saperi a loro disposizione senza corromperle; il secondo aspetto del problema è che poiché inevitabilmente, almeno per ora, il nostro modello è quello che si impone - pensiamo a quello che sta succedendo in Cina - occorre come minimo insegnare a non ripetere i nostri stessi errori. Aiutiamoli almeno a fare in modo che non passino dall'averne 600 milioni di biciclette a 600 milioni di automobili, insegniamogli a fare fabbriche che non inquinano. Invece, purtroppo, vendiamo loro i nostri prodotti obsoleti e le cose che a noi puzzano.

L'unica volta che sono andato in Cina, diversi anni fa, ho chiesto come mai le loro biciclette non avevano i catarifrangenti. Mi hanno detto: si rende conto cosa significa costruire catarifrangenti per tutti i milioni di biciclette che abbiamo? Dovremmo realizzare una serie di fabbriche, molte fabbriche ma non abbiamo le risorse per farlo. Quindi si erano posti il problema e l'avevano già risolto.

All'aprirsi del mercato cinese, qualche imprenditore italiano ha fatto sogni di gloria pensando di dare una lavatrice a tutte le famiglie cinesi, mentre c'è stato chi si è chiesto se esiste tanto acciaio nel mondo per fare una cosa del genere...

Potremmo approfittare proprio di questo per spiegar loro che il progresso significa fare scelte diverse. A New York, dove abita mia figlia, in un grosso palazzo universitario con alcune centinaia di persone, nel seminterrato ci sono tre lavatrici e tre essiccatori a gettone: sono comodissimi, non hai manutenzione, costano poco e sono velocissimi. Il messaggio potrebbe essere questo. Insegniamo loro quello che l'esperienza ci dice: evitare il consumismo perché il consumismo è spreco di risorse, è spreco di tempo, è spreco di energie. E tanti auguri.

* - ingegnere, ordinario e preside del Corso di laurea in Pianificazione Territoriale Urbanistica e Ambientale dell'Università di Architettura di Venezia