

**OSSERVATORIO DEL PAESAGGIO
DEI PARCHI DEL PO E DELLA COLLINA
TORINESE**

WORKING PAPER 02/2007

Le due città



Dipartimento Interateneo Territorio
Politecnico e Università di Torino

INDICE

1. Antinomie apparenti	2
2. Città e linguaggio.....	3
3. Città e immaginario	5
4. La forza della dispersione	5
5. Confini.....	7
6. Città e piano	8

Il presente lavoro è dovuto a:
Carlo Socco

Osservatorio del Paesaggio del Po e della Collina Torinese 2007
OCS - Dipartimento Interateneo Territorio - Politecnico e Università di Torino
L'autorizzazione ad utilizzare o a riprodurre parti del presente documento è concessa solo se viene citata la fonte.

1. Antinomie apparenti

Nei discorsi intorno alla città dispersa, questa viene spesso opposta alla città densa, quasi si trattasse di due possibili città alternative.

Ma esistono davvero due città, l'una densa e l'altra dispersa? O, in realtà, esse non sono altro che il modo di manifestarsi della città in cui ormai siamo immersi? Questa opposizione tra città dispersa e città densa rischia di essere una forma ideologica, che non consente di compiere passi avanti, sia sul piano della comprensione del fenomeno urbano, sia su quello dell'individuazione delle politiche da apprestare per cercare di governarlo.

È pur vero che la città dispersa sembra porsi come antinomia della città. Essa contravviene ai principi su cui si fonda l'urbanistica, innanzitutto, quello del primato dello spazio pubblico. Lo spazio pubblico, che nella città è sempre stato il luogo per eccellenza, il paesaggio architettonico delle relazioni sociali, è pressoché introvabile nella città dispersa, a meno che non si considerino i parcheggi degli ipermercati come un moderno sostituto delle piazze storiche.

L'immaginario urbano, che si è stratificato nei secoli di storia, ci ha abituato ad una città che ha una sua continuità architettonica; così la continuità del tessuto urbano è divenuta un principio dell'urbanistica: non si può pensare e progettare la città senza continuità di tessuto. La città dispersa ama invece la frammentazione. L'unico elemento che la tiene unita è il filo delle strade senza marciapiede. Nessun urbanista riuscirebbe sensatamente a progettare: la sua disgregazione è improgettabile.

Chi, come l'urbanista, è portato a pensare la città come un sistema ben strutturato, si trova nell'impossibilità di condividere. Egli può ammirare Berlino e quanto si sta facendo per migliorare la rete del trasporto pubblico; ma come può accettare una città inesorabilmente legata all'uso dell'auto, come appunto è la città dispersa? E questo non è che uno dei difetti che l'urbanista è portato ad elencare con riferimento ad essa: l'assenza delle economie di scala che solo la città densa consente; la deturpazione del paesaggio agricolo e naturale che la città dispersa provoca in modo pervasivo; il riversamento sulla città densa di una quota inarrestabile di congestione da traffico; lo spreco di suolo; il costo eccessivo delle reti infrastrutturali; ecc..

Ma chi chiedesse agli abitanti di questa città se fossero disponibili al suo abbandono per la città densa, si troverebbe di fronte ad un diniego pressoché generalizzato: questa città dispersa, frammentaria, monca di spazio pubblico, inchiodata all'auto, ai suoi abitanti piace.

L'urbanista ha ragione quando afferma che la città, per funzionare efficientemente, ha bisogno di essere organizzata tenendo conto delle economie di agglomerazione; ma, forse, questa voglia di disperdersi ha alla radice un desiderio di libertà e di spazi aperti, che l'addensamento sembra precludere. Il problema è di vedere se questa forma di dispersione sia la soluzione sperata o solamente una diversa forma di costrizione, verso cui si è sospinti da una città compatta che non si è saputo rendere ospitale, ma che avrebbe potuto esserlo.

2. Città e linguaggio

Di questa città che cresce per frammenti, che predilige la discontinuità e l'eterogeneità del tessuto urbano, la diramazione frattalica piuttosto che l'ortogonalità del reticolo, che ha sostituito le piazze con i parcheggi degli ipermercati, si è detto che ricorda da vicino un sistema cellulare basato sull'auto-organizzazione; che è un po' come dire che evoca il formicaio. Le formiche non necessitano di piani, di progetti e di programmi per costruirsi il nido: il progetto è inscritto nel loro DNA. Il frenetico affrettarsi nella ricostruzione del nido danneggiato ne è la concreta manifestazione.

Ma è proprio la trasposizione di questa meccanica biologia al processo di formazione della città che stupisce l'urbanista, il quale non può rinunciare all'idea che tra le formiche e l'uomo esista quella differenza che è data dal linguaggio, di cui la città è la più macroscopica delle espressioni. Il linguaggio segna, nel processo di evoluzione, la linea di demarcazione tra l'auto-organizzazione biologica e l'organizzazione funzionale, estetica e simbolica.

Si diceva di Berlino; ecco infatti un esempio di città ben strutturata (in questo ben strutturato svolgono un ruolo vitale anche i grandi parchi urbani esistenti e in corso di realizzazione), la quale non sarebbe possibile senza piani, progetti e programmi, che la pensino e la immaginino come sistema: Berlino propende per l'organizzazione; Milano per l'auto-organizzazione. La dimensione delle due città è paragonabile. Nella prima, attività direzionali e grandi strutture terziarie vengono concentrate nei nodi d'interscambio modale del sistema del trasporto pubblico (di un sistema dove non si lesina l'innovazione tecnica) proprio per favorirne l'uso; nella seconda, queste attività si auto-organizzano intorno agli svincoli della tangenziale, dando per scontato che tutto ormai deve contribuire a rendere irreversibile il primato dell'auto (qualche architetto vorrebbe provarci anche intorno alla collassante e sovraccarica tangenziale di Torino: ovviamente, senza la benché minima preoccupazione per le conseguenze di tale dissennata scelta).

La città è il grande specchio dello stile di vita della società e di quanto la sua competenza tecnica sa fabbricare. Ed è anche vero che parlare genericamente di città è una rozzezza che sfiora la menzogna. Dovremmo essere più attenti nel cogliere quelle particolarità che fanno le differenze culturali delle agglomerazioni urbane, pur nella grande uniformazione del mondo contemporaneo. La transizione dall'auto-organizzazione all'organizzazione non è una frattura ma un *continuum*, che si dirama in diverse direzioni possibili, e potrebbe essere interessante collocare le varie città in relazione alla distanza che le separa da un ipotetico traguardo di sostenibilità.

Forse, l'indicatore in tal senso più significativo è il livello di consapevolezza dei cittadini e degli amministratori riguardo a ciò che una città significa e comporta come fenomeno collettivo, ai problemi del suo funzionamento di sistema, ma anche degli scenari futuri che già sono iscritti nei nostri comportamenti come una sorta di destino.

Questa consapevolezza è anche capacità di controllo, apprestamento di efficaci leve di governo delle trasformazioni urbane; padronanza del proprio futuro lontano.

La città ben strutturata e vivibile richiede, per essere raggiunta e mantenuta, un profondo senso di appartenenza alla società e di convinzione che i problemi individuali non potranno adeguatamente risolversi se non partecipando ad un progetto collettivo: è la consapevolezza del valore e della portata del collettivo che, in questo caso, fa la differenza (l'urbanista direbbe che è la consapevolezza dell'utilità del piano e della sua voglia di equità). La città ben strutturata esige una forte coscienza civile e una conseguente organizzazione della pubblica amministrazione.

Al contrario, la città dell'auto-organizzazione sente tutto ciò come confuso impaccio, di cui una pubblica amministrazione inadeguata al suo compito non sarebbe che la quotidiana conferma. Questa città deve potersi formare attraverso un continuo processo di adattamenti in un ambiente di conflitti e competizioni dall'esito imprevedibile. La città a basso grado di consapevolezza e di autocontrollo è una città dell'azzardo e della sorpresa: è pur vero che scegliendo una villetta nella città dispersa si è sospinti da un vago desiderio di città giardino, ma si sarebbe sprovveduti se non ci si mettesse in conto che in adiacenza alla recinzione di casa si potrebbe installare un capannone prefabbricato o che la vista della valle potrebbe essere occlusa dalle barriere fonoassorbenti della nuova circonvallazione, anche se questo esito non fosse al momento previsto nel piano regolatore, proprio perché al piano regolatore non si chiede di prevedere, ma di assecondare.

E qui la distinzione tra città densa e città dispersa si conferma priva di fondamento, perché analoghe sorprese hanno costellato il farsi delle dense periferie urbane: denso e diffuso sono risultanti della medesima matrice, come ben testimonia la loro comune bruttezza.

Ed è proprio questa natura sorprendente, ma dall'esito estetico scontato, che dà ragione all'urbanista, cui non va giù questa idea dell'auto-organizzazione: la sorpresa, anche quella più sgradevole, è il segno più evidente della vitalità del linguaggio; del fatto che esso, per sua natura, rompe gli schemi della meccanica biologica, innova, differenzia e, per l'appunto, non cessa mai di sorprendere: anche la città abusiva è frutto di una delle molteplici forme possibili del linguaggio, sebbene ancora ad uno stadio così rozzo da farne il principale motivo dell'irreversibile cancellazione della bellezza del paesaggio.

Se la casa con giardino è un'icona precisamente stagliata nell'immaginario familiare, più sfumato risulta il contesto che la deve accogliere: esso è comunque il sogno vago di un bel paesaggio. Quanto questo sogno sia la premessa di dolorose sorprese già lo si è detto, ma rimane il fatto che la ricerca di un luogo ameno è una delle molle della frammentazione urbana. Questo spiega l'attrazione che l'abusivismo prova per i parchi naturali, per le coste intatte, per i poggi panoramici, per le zone archeologiche. In fondo è nella sua umanità l'effetto distruttivo di quel bene collettivo che è il paesaggio. Assai più irritante appare l'imbecillità di pianificatori ed amministratori che hanno previsto quartieri di edilizia economica e popolare a ridosso di antiche ville con i loro giardini.

3. Città e immaginario

È nella natura della città a basso livello di evoluzione culturale la sua bruttezza. Città dispersa e periferia metropolitana densa sono, da questo punto di vista, indistinguibili, in quanto prodotto di un'epoca che sa costruire moltissimo, ma non sa fare architettura urbana e paesaggio, perché questi richiedono una forma più complessa di linguaggio.

D'altra parte, cosa succede ad un popolo quando, per tre, quattro generazioni, trascorre la propria esistenza in un paesaggio urbano oggettivamente brutto? Per uno strano meccanismo, al quale non è estranea la nostalgia per il paesaggio dell'infanzia, la bruttezza scompare, per lasciare posto al paesaggio familiare dell'assuefazione e, così, la sua icona si consolida nell'immaginario collettivo fino all'incapacità d'immaginare un'alternativa desiderabile.

Persino le periferie degli anni Sessanta e Settanta, che, al loro sorgere, avevano suscitato le più accese critiche di quella cultura che allora era detta impegnata e contro le quali le forze vive della società avevano aspramente lottato, sembrano essere state assorbite, al punto che non mancano architetti ai quali non risulta impossibile intravedervi valori meritevoli di tutela.

Il bisogno d'identità culturale agisce sulla memoria collettiva anche con queste forme di oblio e di lenimento, che sono tutt'uno con il processo di estetizzazione del paesaggio, dove il confine tra bellezza e bruttezza manifesta tutta la sua discutibilità.

Non è tanto la bruttezza oggettiva del paesaggio delle due città la prova più evidente del fallimento di questo modo di fare città, quanto il suo consolidarsi nell'immaginario collettivo come archetipo di paesaggio che preclude il disagio per questa brutta città.

Intere parti di città si possono anche demolire e riplasmare, ma bisogna avvertirne l'insopportabilità, altrimenti anche il più insignificante frammento di città dispersa può divenire mitico e si conquista l'intangibilità.

4. La forza della dispersione

Pare che una delle spinte alla dispersione urbana sia da ricercarsi in un mercato immobiliare che vede protagonista la famiglia. Farsi la propria casa, così come la si è a lungo desiderata, è un avvenimento che segna indelebilmente la storia familiare: è in gioco ben più della ricerca di un'abitazione; è la concretizzazione estetica del paesaggio della propria sfera affettiva ed è una garanzia per il futuro dei propri figli. La domanda di case unifamiliari con giardino è rigida: cresce in proporzione al PIL, come il traffico. La città densa non sa rispondere in modo adeguato a questa domanda; la dispersione diviene così, il più delle volte, l'unica possibilità per realizzare un sogno; così questo disperdersi intorno alla città ha finito per diventare un modo familiare di farsi di questa stessa città.

L'altra grande spinta verso la dispersione parrebbe essere la crescita della piccola impresa e del lavoro autonomo. Si tratta di un fenomeno insofferente verso qualunque forma di costrizione; una realtà economica e sociale

caratterizzata da continui impulsi inventivi, da alta velocità di trasformazione e che richiede una grande libertà nell'uso del suolo: la possibilità di costruire sul lotto di proprietà quando gli affari lo richiedono, la possibilità di acquistare lotti là dove più conviene diventano un requisito che facilita il successo. Il suolo dovrebbe valere pochissimo o, perlomeno, il suo valore dovrebbe depurarsi il più possibile dalla rendita di posizione; il che agisce come un'ulteriore spinta alla ricerca di una qualsivoglia posizione. Qui la dispersione cessa di essere un fatto estetico per diventare una necessità imposta dalla concorrenza.

La dispersione urbana è un fenomeno sociale selvaggio. L'amministrazione dell'urbanistica, anziché tentare di civilizzarlo, ha imparato ad adagiarsi su di esso, finendo per trovare forme di convivenza che vanno dalle continue varianti di piano in risposta diretta alle sollecitazioni della domanda, fino al venir meno di questa benché minima responsabilità formale per lasciare mano libera all'abusivismo.

Capacità imprenditoriale diffusa, crescita del reddito, casa unifamiliare, dispersione urbana e debolezza o assenza del governo del territorio sembrano essere manifestazioni diverse di un unico processo: tutto lascia intendere che la dispersione urbana, almeno in Italia, avrà ancora un lungo futuro. Ma, se questo è lo scenario, è anche agevole prevedere che la città dispersa tende progressivamente e inesorabilmente ad addensarsi: essa nasce rada e finisce densa. Il suo destino è di diventare un disgregato addensato pieno di automobili.

Si dice che la dispersione urbana selvaggia sia stata una delle cause principali dell'elevato livello di rischio geologico raggiunto dal nostro territorio; ciò è senz'altro vero, ma proprio qui in Piemonte abbiamo visto interi quartieri di edilizia economica e popolare, pianificati e progettati nelle dense periferie urbane, finire sott'acqua. Anche da questo punto di vista le due città mostrano la loro comune matrice generativa in una società, in una pubblica amministrazione e in una cultura dei tecnici che non sanno fare di meglio.

Dunque, non già due città opponibili, ma un'unica città che si espande caoticamente sul territorio secondo la logica della discontinuità del tessuto urbano e del progressivo, inesorabile riempimento dei vuoti.

Col superamento di determinate soglie, la città dispersa subisce modificazioni strutturali. Si potrebbe accennare a quanto sta per avvenire nell'hinterland torinese, dove si segnalano diverse iniziative per la realizzazione di grandi parchi tematici; cioè di organismi programmati per il consumo organizzato del tempo libero. Queste strutture mirano ad un mercato di livello regionale ed anche più esteso. Tendono a presentarsi come "parchi", ma preferiscono la prossimità agli svincoli autostradali, offrendo grandi parcheggi e un pacchetto integrato di funzioni di consumo e di svago.

Queste strutture sono grandi attrattori di utenza che si muove solo con l'automobile. Esse sono il segnale che la città dispersa – la quale, tutto sommato, per i servizi di rango elevato, è ancora debitrice verso la città densa e, in particolare, verso la grande città – può assumere in sé funzioni polarizzanti, anch'esse localizzate nella logica della dispersione: si profila uno scenario dove, a disperdersi non sono solo più abitazioni unifamiliari, piccole e

medie industrie, filamenti arteriali di capannoni commerciali, ma anche grandi strutture che offrono prodotti più sofisticati in grado di dar corpo al virtuale televisivo e di vendere, sotto forma di passatempo e di svago, uno stile di vita e una forma di cultura. Sono i sintomi di un potenziale attrattivo che la città dispersa può finire per esercitare anche sulla città densa, alimentando pendolarismi automobilistici da weekend e visite organizzate di scolaresche.

5. Confini

Parrebbe che questa città, che si auto-organizza senza un piano che la organizzi come sistema, sia un fenomeno che, a livello globale e sul lungo periodo, manifesti anche segni d'insostenibilità. In un mondo che si va sempre più urbanizzando, il problema della sostenibilità dello sviluppo chiama inevitabilmente in causa queste nostre città. La sostenibilità sembrerebbe essere diventata un criterio discriminante tra due opposte forme di città: l'una che s'interroga sui possibili percorsi di sostenibilità e sul patto sociale che li rende perseguibili, l'altra che continua a vivere selvaggiamente.

Uno dei requisiti che l'Unione europea ritiene essenziali per una strategia di sostenibilità urbana è quello di adottare le cosiddette "*good practices*". L'adozione di una "buona pratica" richiede: una politica che sposa quei principi di equità che sono tipici della sostenibilità traducendoli in obiettivi chiaramente definiti; una capacità di governo da parte della pubblica amministrazione, che si attrezza per perseguire con efficacia ed efficienza tali obiettivi; la partecipazione dei cittadini, nei confronti dei quali l'amministrazione pubblica deve farsi promotrice di una cultura della sostenibilità. L'insieme di queste condizioni ci fa dire che i propugnatori delle "buone pratiche" pensano di agire in una società dove vi sia una diffusa consapevolezza del fatto che la soluzione dei problemi della vita individuale passa attraverso la capacità di raggiungere quella sintesi che si chiama "interesse pubblico". In tal modo, essi tracciano un confine politico e giuridico che è d'importanza fondamentale.

Vi sono confini che, se non tracciati, ci privano di valori di riferimento, senza i quali nessun discorso sulla città è più possibile. Uno di questi è il confine tra legalità e illegalità. Per la qualità della *civitas* e della sua *urbs* questo è un confine decisivo: qui si che si possono distinguere due forme opposte di città. Non può lasciare indifferenti il fatto che la cultura urbanistica italiana ufficiale, soprattutto a partire dagli anni Ottanta, abbia perso di vista, se non addirittura volutamente offuscato, l'importanza di questo confine, non facendone quasi più menzione, in un paese dove invece è una delle emergenze. È il segno della latitanza degli urbanisti il fatto che la lotta contro l'abusivismo e la speculazione edilizia si sia ridotta ad una questione da ambientalisti.

Che senso ha parlare di città densa e di città dispersa o di qualsivoglia forma di città in agglomerati sociali dove la fondazione dell'*urbs* sfugge alla *lex*? Che senso ha parlare di politiche della sostenibilità, di negoziazione, di partecipazione, di nuovi strumenti di piano nella città che pensa, sente ed agisce in assenza del senso della pubblica utilità?

In un paese dove intere regioni, per decenni hanno diffusamente praticato l'abusivismo assecondato dalla politica e dalla burocrazia, è difficile pensare che questo non si sia così profondamente radicato al punto da diventare parte del diritto acquisito e del costume. Mi viene da pensare all'effetto traumatico che deve aver prodotto sull'immaginario collettivo di buona parte dei siciliani vedere alla televisione le ruspe che demolivano qualche casa abusiva nella Valle del Templi. Forse mi sbaglierò, ma, in quelle condizioni, anche solo una ventilata promessa di condono sarebbe stata sufficiente per guadagnarsi la benevolenza di una larga fetta della società civile. La politica è la manifestazione più esplicita dell'identità culturale della *polis*, così come l'*urbs* lo è del suo immaginario paesaggistico.

Dovrebbe però anche far riflettere l'analogia strutturale e morfologica tra la città abusiva e la città dispersa. In effetti, ambedue finiscono per dar luogo a forme urbane che, pur con differenti gradazioni, tendono al disgregato addensato.

Il confine giuridico formale tra legalità e illegalità sfuma in quello culturale e sostanziale che distingue l'interesse pubblico dalla sommatoria dei particolarismi; quel confine che non si ferma al rispetto formale del piano e della norma, ma che chiama in causa la sostanza di cui piano e norma dovrebbero farsi portatori.

6. Città e piano

Se dovessimo, dunque, indicare un confine che valga la spesa di essere tracciato, in quanto rivelatore della natura profonda dei problemi e non di apparenti antinomie, questo non è tanto tra città dispersa e città densa, ma tra la città che cresce e si organizza secondo una struttura razionalmente progettata e la città che si espande disordinatamente; tra una città che tiene conto dell'efficienza di sistema e una dove i singoli riversano sul sistema una grande quantità di diseconomie esterne, che finiscono per danneggiare tutti e in modi irreversibili; tra una città che è consapevole del valore non commerciabile del bene pubblico costituito dall'ambiente e dal paesaggio e una città per la quale il territorio può essere fatto a pezzi e scambiato come qualsiasi bene di consumo e secondo le più selvagge forme di mercato.

Se guardiamo all'Europa di questo secondo dopo guerra, credo che questo confine sia così evidente da poterlo cogliere anche solo con il rapido sguardo che ci è consentito sorvolando in aereo le diverse città. Potremmo citare, per tutte, Amsterdam, con le sue periferie dal perimetro compatto, con il suo disegno che ci offre una mappa degli immaginari urbani che l'urbanistica moderna ha prodotto per cercare di organizzare razionalmente lo spazio della vita collettiva secondo principi di equità.

Queste città pianificate e progettate in piena democrazia sono ancora quelle dove la qualità ambientale è più alta, dove vi è un elevato standard di servizi sociali, dove il trasporto pubblico funziona più efficientemente e dove la presenza di grandi parchi ha

saputo conciliare la natura con la città, rendendo questa più vivibile e attenuando le spinte alla dispersione.

Queste città sono forse il segno storicamente più duraturo che le socialdemocrazie del XX secolo, con la loro politica di benessere sociale, hanno impresso nella geografia dell'Europa. Se vi è un confine che divide forme sostanzialmente diverse di città, è quello che segna la differenza tra le *new town* inglesi e le coeve periferie di Roma, di Milano o della Barcellona attanagliata dalla speculazione edilizia, che ha imperversato sotto il franchismo.

Il problema è dunque ancora quello di come civilizzare il mercato attraverso una forma di pianificazione sufficientemente energica, efficace ed efficiente: il problema non è di indebolire la presenza della pubblica amministrazione per dar più spazio al mercato, ma di riqualificarla e di rafforzarla per porla all'altezza dello svolgimento di compiti, che sono sempre più impellenti per tentare di assicurare un futuro accettabile.