

La strada: da architettura a infrastruttura

di Mario Mocchi

Da "interno urbano", architettonicamente configurato, la strada si è andata nell'ultimo secolo trasformando in spazio tecnico destinato alla circolazione. Ciò ha determinato un mutamento strutturale dello spazio pubblico: esso ha perso progressivamente la sua capacità non solo di rappresentare e aggregare socialmente una comunità di cittadini, ma anche di integrare morfologicamente le singole architetture, che nella città classica sulla scena comune della strada e della piazza dialogavano esprimendo il proprio specifico carattere, la propria identità.

Mario Mocchi, nato a Pavia nel 1939, architetto, insegna alla Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano; svolge attività professionale e di ricerca sui problemi della progettazione architettonica e urbana.

La strada nella città compatta

Nella città tradizionale, classica, architettura e urbanistica erano tra loro omogenee e in continuità. Le diverse parti dello spazio urbano, i diversi livelli della sua organizzazione fisica e funzionale s'integravano in modo coerente e unitario: era riconoscibile una chiara gerarchia di spazi, aperti e costruiti, ognuno con un peso e con un ruolo all'interno dell'organismo urbano complessivo. Un'idea di "centro" teneva insieme le persone e le parti, le organizzava in un'unità, rendeva possibile uno sguardo globale sulla città. Rispetto a questa idea di centro era possibile determinare una gerarchia di strade, qualificare, per esempio, ogni strada come radiale o anulare.

Lungo le strade si allineavano di norma gli edifici. I fronti più ricchi ed espressivi, per la qualità dei materiali e delle decorazioni, per la maestria con cui venivano costruiti i muri, esibivano all'esterno i singoli elementi architettonici, mentre quelli più privati e domestici, più modesti dal punto di vista architettonico e con meno decorazioni, erano rivolti all'interno, verso la corte o il giardino.

Le cortine edilizie, che delimitavano le strade, gli spazi aperti della città, davano forma agli interni urbani dove si condensava l'abitare collettivo, dove la comunità di cittadini - ognuno al proprio livello nella gerarchia sociale - si riconosceva e si sentiva rappresentata. Nelle strade e nelle piazze si avvertiva il senso dell'appartenenza a un luogo, ci si sentiva a casa propria e nello stesso tempo in mezzo agli altri.

Nei diversi luoghi si andava per una molteplicità di ragioni: per vendere o per comperare, per conversare, per passeggiare, ma anche senza un preciso motivo. Ciò che solo la città consentiva di provare era il senso dell'imprevisto, il senso del confluire, del perdersi e del ritrovarsi. In ciò la città si distingueva dal villaggio, dove tutto era più ovvio, preordinato, facilmente prevedibile.

Alla continuità dei rapporti spaziali, corrispondeva una continuità nei tempi della vita quotidiana, che non derivava dall'omogeneità dei singoli edifici, che erano anche molto diversi tra loro - per altezza, per caratteri architettonici, per dimensione delle finestre, per presenza o meno di balconi, di loggiati, di corpi scala - ma derivava dall'esistenza di una regola insediativa, quella dell'allineamento lungo un percorso, lungo il perimetro dell'isolato, regola semplice, chiara, condivisa, che solo alcune architetture, i monumenti, potevano eludere avanzando o arretrando rispetto al filo stradale: essi col trasgredire la regola di fatto la confermavano.

Esemplare da questo punto di vista è il caso di Pavia. Il reticolo delle strade romane, le cui tracce permangono con straordinaria evidenza ha rappresentato, per secoli, il supporto fisico strutturale dei processi di formazione urbana, ha misurato i rapporti gerarchici tra gli

spazi, aperti e costruiti, fissando le sequenze entro cui, di volta in volta, hanno trovato posto le singole architetture, i singoli componenti dello spazio urbano. I quali, sia pure differenti tra loro, diversamente interpretati da ogni singolo architetto nelle varie epoche storiche, apparivano tra loro perfettamente coerenti: parti di uno stesso organismo urbano, momenti particolari di una *civitas*, di una cultura comune, e di una *urbs*, di un insieme fisico spaziale con suoi caratteri specifici, riconoscibili. Ciò che stava “dentro le mura” era distinto da ciò che stava fuori, la campagna, con le sue forme sociali e insediative.

Se i confini tra città e campagna sono andati progressivamente attenuandosi dopo la formazione della prima periferia industriale e soprattutto nella seconda metà del novecento con la dispersione suburbana della residenza, la continuità di rapporti tra città e architettura è, ancora oggi, sorprendentemente chiara nel centro della città di Pavia. Il cui fascino non deriva solo dalla bellezza dei monumenti e dei singoli edifici, ma dalla intelligenza e dalla persistenza di un principio di organizzazione spaziale, entro il quale ogni architettura ritrova la propria identità e il proprio ruolo: si confronta con le altre contribuendo a costruire le grandi superfici murarie che formano gli interni urbani, le strade, le piazze, gli spazi aperti della città.

Le soluzioni moderne all'architettura della strada

La prima importante svolta nel ruolo della strada si ricollega alla rivoluzione industriale. Le nuove fonti di energia, i nuovi mezzi di trasporto e di comunicazione consentono all'industria di svincolarsi dalle tradizionali aree di localizzazione e di raggrupparsi nelle “cinture urbane” dove si concentrano nello stesso tempo i grandi capitali, le banche, i centri di servizi e di ricerca e le forze di lavoro espulse dai processi di ristrutturazione da tempo in atto nella campagna.

L'intreccio cumulativo di questi fattori determina non solo l'abnorme crescita della città, ma anche un mutamento strutturale profondo del suo assetto fisico e funzionale.

La separazione dei luoghi della residenza da quelli del lavoro, la terziarizzazione del centro, la specializzazione funzionale delle sue parti, è la causa prevalente dell'incremento della mobilità della popolazione e delle merci. La strada, per soddisfare i crescenti volumi di traffico, perde le sue originarie prerogative e tende a mutarsi in spazio tecnico principalmente rivolto a soddisfare le necessità di circolazione.

A questo problema, che dalla metà dell'Ottocento si manifesta in modo preoccupante soprattutto nelle grandi città industrializzate, architetti e urbanisti danno una serie di risposte progettuali molto diversificate e a volte lungimiranti.

Già il piano di ristrutturazione di Parigi di Eugène Hausmann - Prefetto della Senna - del 1853, segna le premesse di una svolta rispetto ai piani precedenti sei-settecenteschi. Nella rete di strade e piazze che si sovrappone al tessuto della città storica e che diventa supporto di una nuova edificazione prevale l'aspetto della “connessione”, perde importanza il fondale architettonico. I *boulevard* non sono solo strade più grandi. Accentuano a tal punto la loro dimensione longitudinale rispetto a quella trasversale che il fondale architettonico dei grandi assi - il monumento, l'arco di trionfo - diventa irrilevante, quasi invisibile e non basta più a chiudere la prospettiva della strada. La proporzione tra lo spazio aperto e gli edifici, tra la lunghezza e la larghezza della strada non è più architettonicamente percepibile. Di conseguenza anche la piazza tende a perdere il suo carattere di spazio urbano complesso, si riduce a semplice incrocio stradale, a rotatoria.

E' però Ildefonso Cerdà,¹ autore del piano di ampliamento di Barcellona (1859) che, con molto anticipo, coglie il senso della contraddizione che si sta aprendo tra le due funzioni svolte tradizionalmente dalla strada, quella che egli chiama della “stasi” e quella del “movimento. Nel progetto per la città catalana risolve, per primo, questa contraddizione in senso moderno separando nettamente le funzioni: ampliando le strade, per adeguarle “allo sviluppo dei mezzi di locomozione” e ricomponendo i luoghi pubblici dell'incontro e dello

¹ Ingegnere spagnolo (1815-1876) è noto, oltre che per il piano di ampliamento di Barcellona, per aver tentato di fondare uno statuto scientifico dell'urbanistica moderna. Una versione ridotta del testo originale della sua *Teoría general de la urbanización*, (1867) - un'opera mastodontica di più di duemila pagine in cui per la prima volta è introdotto il termine “urbanistica” - è stata pubblicata in italiano a cura di Antonio Lopez de Aberasturi nelle edizioni Jaca Book (1985).

scambio, gli spazi verdi e di servizio all'interno degli isolati, luoghi ritrovati della "stasi". Ed è Le Corbusier più tardi, negli anni Venti del XIX secolo, che, con grande chiarezza e sistematicità riassume i termini di questa problematica, intuisce la reale portata della rottura che questi mutamenti stanno producendo nella città tradizionale. Profondamente convinto che le nuove necessità della circolazione la faranno scomparire, rendendola anacronistica, egli dimostra che la città del passato, destinata ad andare inesorabilmente perduta,² può rivivere all'interno di una concezione urbana radicalmente nuova. Nella *Ville radieuse* gli assi del nuovo impianto urbano si incrociano ad angolo retto nel centro, ma con un ruolo e un significato opposto a quello che il cardo e il decumano avevano nella città classica. Ora non hanno più il compito di includere spazi, di perimetrare parti di città, quartieri, isolati, ma quello di definire nodi infrastrutturali complessi, i punti nei quali si collocano le stazioni, i recapiti dove arrivano "le vie di aria, di terra, di ferro" che, articolandosi a differenti livelli, si configurano come le nuove "porte urbane", i punti dove si passa dall'interno all'esterno della città. Per le Corbusier "nella conquista dell'altezza è implicita la soluzione di alcuni dei maggiori problemi dell'urbanistica moderna: le possibilità di ristabilire le condizioni di natura (sole, spazio, verde); la separazione del pedone dall'automobile". Non bastano piccoli rimedi. La possibilità di *faire le site*, di strappare le città esistenti alla loro 'dispezzazione',³ di far circolare le automobili e di costruire nello stesso tempo luoghi urbani civili, abitabili, è legata a un rovesciamento del modello urbano radiocentrico, all'affermazione di una concezione urbana alternativa. Dove una sequenza ritmata e monumentale⁴ di spazi costruiti, le grandi "unità d'abitazione", veri e propri 'quartieri verticali', si svincola dalla regola dell'allineamento stradale, si dispone nel grande vuoto recuperato alla natura introiettando gli elementi della città tradizionale: l'abitazione, i negozi, la scuola, i percorsi pedonali, le *rues intérieures*. Così le strade per la circolazione, le *rues extérieures*, diventano "assi di scorrimento", impianti tecnici che canalizzati, sollevati dal suolo o sotterrati, risolvono efficientemente l'aspetto tecnico del movimento al quale possono essere affidati i mezzi meccanici veloci.

"La nostra veloce automobile imbocca l'apposita corsia sopraelevata riservata agli autoveicoli, che corre tra i maestosi grattacieli... Lungo i margini delle singole zone, ecco gli edifici pubblici e amministrativi e infine i musei e gli edifici universitari. L'intera città è un parco".⁵ Così Le Corbusier descrive la sua "Città per tre milioni di abitanti".

Oltre il moderno: la nuova dimensione della città

Nella fase di massima espansione urbana, dagli anni Trenta agli anni Sessanta del XIX secolo, questi "grandi progetti" trovano soprattutto nelle città di media dimensione come Pavia scarse possibilità di applicazione: devono cercare una mediazione tra nuove necessità dell'abitare (che coerentemente con la visione urbanistica moderna presupporrebbero la cancellazione quasi totale della città esistente) e la presenza di un impianto urbano già fortemente segnato da un complesso sistema di connessioni fisiche e di confini di proprietà dei suoli, che tende a permanere ostacolando ogni tentativo di modificazione strutturale del disegno urbano.

Nel caso di Pavia questa dicotomia tra antico e moderno, tradizione e innovazione, viene di fatto ricomposta secondo due differenti orientamenti urbanistici che implicano due modi di considerare il problema della strada e due diverse interpretazioni⁶ del concetto di "risanamento". Il piano Morandotti del 1934 con i "progetti stralcio" di attuazione del 1935 e '36 e il Piano Regolatore del 1938, redatto dall'Ufficio Tecnico Comunale, reso esecutivo nel '41 e poi ripreso nel dopoguerra riassumono significativamente queste due diverse posizioni.

Fino al piano del '38 i progetti di ampliamento delle aree esterne e i piani regolatori affrontavano il problema della infrastrutturazione della città - volto, dopo l'abbattimento delle mura, alla formazione dei viali di circonvallazione e di collegamento con le stazioni e alla costruzione di ponti, viadotti, raccordi viabilistici, ferroviari - in termini preminente-

² Le Corbusier intuisce molto acutamente che "la città industriale", la città che ha di fronte, la Parigi haussmanniana, sta cambiando strutturalmente la città tradizionale, medioevale, rinascimentale, barocca, illuminista. A questa città che si sta formando tra Otto e Novecento egli contrappone la vera città, moderna, razionale, democratica, che la civiltà della macchina consente finalmente di realizzare.

³ Nella *Charte d'Athènes* pubblicata nel 1941 scrive: "I veicoli motorizzati dovrebbero essere strumenti di liberazione e apportare con la loro velocità un inestimabile guadagno di tempo. Ma il loro affollamento e concentrazione in taluni punti sono divenuti sia un ostacolo per il traffico sia una costante occasione di pericolo. Essi hanno inoltre apportato nella vita cittadina innumeri fattori nocivi alla salute. I loro gas di combustione diffusi nell'aria sono nocivi e il loro rumore mette l'uomo in uno stato permanente di nervosismo. Il disporre facilmente di questi veloci mezzi di trasporto risveglia il desiderio dell'evasione quotidiana, diffonde il gusto per spostamenti eccessivi e senza limiti (...) condanna l'uomo a trascorrere ore faticose in veicoli d'ogni genere e a perdere un po' alla volta l'abitudine ad una attività tra le più sane e naturali: il camminare". Cfr. LE CORBUSIER, *La carta d'Atene*, Milano 1960.

⁴ La ricerca sulla residenza viene messa al primo posto. A partire dal rifiuto della nozione di lotto e di edificio, l'individuazione di un elemento ripetibile sta alla base di un processo di aggregazione tendenzialmente infinito dove tutto ciò che è fisso viene considerato variabile. L'allineamento lungo la strada, l'appoggio dell'edificio al suolo, il coronamento, diventano elementi liberi, si presentano come luoghi della mutazione e della variabilità.

⁵ LE CORBUSIER, *Maniera di pensare l'urbanistica*, Bari 1965, p. 24.

⁶ FEDERICO OLIVA, *I piani urbanistici del '900*, in *Annali di storia pavese* 26/98, p. 228.

mente spaziali. I manufatti che dovevano garantire il funzionamento della città - l'accessibilità, il transito, la sosta delle persone e delle merci - sapevano esprimere e comunicare i propri contenuti pubblici; rappresentavano qualche volta forse con eccessiva retorica, quei valori civili che le Commissioni edilizie, formate da studiosi di varie discipline, ingegneri, architetti, pittori e scultori, a titolo paritario,⁷ si incaricavano appunto di controllare. Prima si progettavano gli spazi pubblici della città anche nei dettagli, dai profili delle cortine edilizie, alle strade, ai giardini e in un secondo momento si progettavano e si costruivano le case.

Pur criticabile sotto vari aspetti, il piano regolatore della città di Pavia del Morandotti si muove in quest'ottica. È l'ultimo di una serie di piani e di progetti che affrontano, anche se in termini oggi non più condivisibili, il problema - che negli anni successivi è stato lasciato in ombra - del disegno della forma urbana. I progetti di ampliamento a nord, della "città giardino", a ovest del Ticinello, ne sono chiare dimostrazioni. Sono lottizzazioni che indicano criteri di frazionamento dei terreni, destinazioni d'uso, volumetrie edificabili, quantità di servizi, ma anche planivolumetrici, progetti d'architettura urbana che disegnano gli spazi pubblici della città, le sezioni stradali, i fronti delle cortine edilizie con gli artifici architettonici necessari per concatenarli tra loro: percorsi porticati, soluzioni d'angolo, raccordi all'innesto delle strade con le piazze. L'altezza prevista degli edifici non è il massimo oltre il quale non si può costruire, ma l'altezza giusta, "ideale" secondo il progettista, per realizzare quel determinato rapporto tra lo spazio costruito e lo spazio aperto.

Gli stessi "sventramenti" previsti nel centro storico, gli ampliamenti delle strade esistenti, la "liberazione" delle torri, l'apertura di percorsi diagonali alla maglia romana, compreso il tanto giustamente contestato asse che avrebbe dovuto collegare la nuova piazza del ponte dell'impero con la piazza del duomo, erano pensati in funzione di una nuova città, che a noi non piace, permeata com'è di quella ideologia fascista, ma che nelle intenzioni del progettista era rivolto a conciliare passato e futuro, antico e moderno all'interno di una nuova "immagine della città" più bella, più moderna, più grande.

Di pochi anni dopo, il Piano Regolatore e d'ampliamento redatto dal Comune sembra ricalcare formalisticamente alcune soluzioni presenti nel progetto precedente, ma è completamente diverso, sia nella concezione che negli obiettivi. È un "piano normativo", al quale purtroppo faranno riferimento i piani di ricostruzione postbellica, che non ha alle spalle alcun riferimento culturale, alcun modello di città preciso. Esso incentra il problema urbanistico su aspetti quantitativi relativi soprattutto alla questione delle abitazioni e alla questione della mobilità, isolata dal problema urbanistico complessivo.

Come quello del Morandotti propone interventi di demolizione e di "sventramento" del tessuto storico della città, ma con ben altro significato. Qui, come dice Donata Vicini, "arretramenti, rettifici, vie di rapida percorrenza, palazzate sul Lungoticino, nuovo incrocio del Demetrio, ampliamento ad ovest di piazza Mezzabarba (con demolizione di S. Innocenzo) sistemazione con due strade di accesso alle absidi di S. Pietro in Ciel d'Oro, ritaglio con due nuove strade perpendicolari dell'ortaglia a est del Castello, normalizzazione in quadro e ampliamento di piazza della Rosa, sono proposti, avulsi come sono da una ipotesi confacente di riorganizzazione spaziale (che era ancora propria dei piani presentati al concorso del 1933), entro una logica di gratuito vandalismo".⁸

Forse questo giudizio è troppo severo, forse le motivazioni storiche dell'immiserimento problematico di questo piano - che comunque si trascina per più di quindici anni accomunando situazioni politiche ed economiche radicalmente diverse - vanno ricercate nella incombente crisi dei valori della modernità, evidenziata drammaticamente dall'evento bellico, nel venir meno della fiducia illuministica nelle possibilità di cambiare il mondo, la vita della gente, attraverso l'architettura, attraverso il progetto.

Certo segna una svolta. Elude quella domanda alla quale da circa un secolo la cultura urbanistica aveva tentato di dare una risposta: come riconciliare, nella nascente città industriale, le due fondamentali esigenze dell'abitare urbano, stare in un luogo e muoversi attra-

⁷ DONATA VICINI, *Piani regolatori generali e parziali, regolamenti edilizi*, in *Pavia materiali di storia urbana il progetto edilizio 1840-1940*, E.M.I. Comune di Pavia Assessorato alla Cultura p. 93.

⁸ DONATA VICINI, *Piani regolatori cit.*, p. 105.

verso il luogo?

Anche il piano regolatore di Luigi Dodi, adottato nel 1956, approvato nel 1964, tiene conto solo di un aspetto della questione. Che conta è la circolazione (problema che lo *zoning*, i processi di terziarizzazione del centro e i fenomeni di pendolarismo contribuiscono ad aggravare). Una necessità di aprire nuove strade di “penetrazione” e di allargare quelle esistenti - per garantire l’accessibilità automobilistica dalla periferia, dove ci sono le nuove residenze, al centro dove si collocano i nuovi posti di lavoro - entra inevitabilmente in conflitto con la necessità di non distruggere completamente il patrimonio artistico e urbanistico.

La relazione con cui l’allora assessore ai lavori pubblici e all’urbanistica Davide Pedrazzini illustrava al Consiglio comunale di Pavia i contenuti del piano regolatore, prima della sua adozione nel gennaio 1956, ci fa capire in che termini il piano intendesse risolvere questo conflitto. Quando la Commissione di piano regolatore “si è accostata a quella parte della città che è tanto carica di storia, a quella stessa parte della città che era stata già un validissimo centro di vita dell’antica romanità e che è stata la capitale d’Italia nell’alto Medio Evo”, (...) “il suo indirizzo è stato quello di conservare a questo nucleo della vecchia città la funzione di centro”. E se “questa essenza direzionale deve essere conservata ove oggi esiste (...) gli accessi agli Uffici, alle Banche, agli Istituti devono essere creati (...) le demolizioni devono essere ridotte al minimo. Anche se alcune sono indispensabili”.⁹ Quali?

Innanzitutto corso Cavour e Strada Nuova. Il corso Cavour deve avere una larghezza di 12 metri in ogni punto. Se la presenza di un edificio di alto significato storico, come quello situato in angolo con via Bussolaro o come la Torre dei Bottigella, “rende impossibile attuare uno sventramento”, allora, “al fine di generare una continuità di allineamento, si ricorre al portico, perché questo può essere agevolmente attuato e perfettamente ammesso dalla Sovrintendenza”.

La Strada Nuova è da “mettere in asse” con il nuovo ponte coperto e da ampliare con l’introduzione di portici. La via Mazzini si prolunga lungo la via Scopoli fino al Cimitero sovrappassando la ferrovia. Un grande viale da Santa Maria delle Pertiche attraverso piazza Castello e corso Matteotti supera ad ovest la ferrovia e collega il centro di Pavia con il casello della autostrada, la nuova porta della città. La penetrazione da nord (dai nuovi quartieri già edificati e da quelli in previsione) avviene attraverso corso Cairoli e via Defendente Sacchi opportunamente ampliati. Di corso Garibaldi, “un lunghissimo imbuto che si riduce via via che si spinge verso il centro” si conferma la necessità di attuare un “profondissimo e lunghissimo sventramento”.

Dunque si tratta di massicci interventi di demolizione, paragonabili a quelli previsti dal Morandotti, ma con un significato molto diverso sul piano urbanistico, con obiettivi diversi.

Le trasformazioni del tessuto storico della città di Pavia previste dal piano Morandotti, infatti, erano in funzione della costruzione di una configurazione della città, che nelle nuove strade, nelle piazze, nei monumenti, cercava le forme della propria rappresentazione civile. Con un fondamento nella cultura urbanistica dell’epoca, nel metodo del “diradamento” di Gustavo Giovannoni,¹⁰ che teorizzava la necessità della “liberazione” dei monumenti dalle superfetazioni, dagli ostacoli che ne impediscono la vista e la loro “valorizzazione”: per “migliorare la città senza trasformarla radicalmente (...) conciliando i tre fattori della sistemazione, cioè il movimento locale, il locale aspetto artistico ed i desiderati dell’igiene”. Metodo, che, scrive Giovannoni, “si esplica col demolire in piccoli tratti staccati, lasciando aree libere e ricostruendo poco o nulla, riducendo così al minimo la introduzione di nuovi elementi; (...) si esplica con lo scegliere le zone da migliorare tra le più adatte senza preconcetti geometrici di rettilinei e di sezione costante, demolendo i fabbricati di nessun interesse, aprendo gli isolati più folti e più luridi; si esplica nel valutare con senso prospettico le condizioni di visuali in cui risulteranno inquadrati i monumenti maggiori o i gruppi caratteristici di piccole case. I vantaggi igienici e gli artistici camminano così di pari passo e le

⁹ DAVIDE PEDRAZZINI, *Relazione ad illustrazione del piano regolatore generale della città di Pavia*, in *Atti del Consiglio Comunale di Pavia*, Pavia 195, p. 35.

¹⁰ GUSTAVO GIOVANNONI, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Torino 1931.

ragioni dello sviluppo avvenire non esorbitano e non minacciano quelle dello sviluppo attuale".¹¹

Nel piano del 1938 e poi nei piani del secondo dopoguerra che ad esso si ispirano, proprio negli anni della "ricostruzione" e della massima espansione urbana, gli aspetti igienico-viabilistici prendono il sopravvento. L'apertura di nuove strade e l'allargamento di quelle esistenti non hanno altro significato che quello di facilitare e incentivare i flussi di traffico automobilistico. Il problema della eliminazione delle "strette" diventa per questo assillante e persino i nuovi percorsi porticati vengono costruiti in questa logica. In Strada Nuova i portici vengono proposti per "la facilitazione che deriverà al traffico che sarà per questa zona notevole. Il passaggio pedonale troverà sede sotto questi porticati mentre l'intera strada sarà a disposizione dei veicoli". Per "una strettoia che è veramente preoccupante nel punto in cui il fabbricato del Fraschini ed il fabbricato dirimpetto (pure coperto da un nebuloso vincolo della Soprintendenza) si avvicinano rendendo molto angusta la sede stradale (...) è possibile, proprio in quel dente segnato dalla casa di fronte al Fraschini, praticare una perforazione, sì da consentire un comodo passaggio dal marciapiede."¹²

Parzialmente attuati questi progetti contribuiscono alla frammentazione della città che nel secondo dopoguerra si sviluppa, di fatto, disordinatamente seguendo una logica di tipo gravitazionale lungo linee di connessione convergenti al centro.

L'enorme incremento della mobilità causato da spostamenti quotidiani di popolazione richiede la costruzione di nuove strade che producono una maggiore convenienza ad usare il mezzo di trasporto privato, soprattutto l'automobile sempre più perfezionata, comoda e veloce, la quale favorisce la dispersione insediativa, la diffusione della residenza, delle attività produttive, di commercio e di servizio e induce infine nuovo traffico, richiedendo la costruzione di nuove strade ovvero l'allargamento di quelle esistenti.

L'ampliamento della sezione stradale consente la elevazione degli edifici e l'incremento del volume edilizio che implica una maggiore presenza di popolazione, che richiama un più grande numero di autoveicoli che fanno apparire la strada appena allargata di nuovo insufficiente di fronte alle accresciute esigenze di traffico e di sosta.

Dalla metà degli anni Sessanta del Novecento la città cresce in modo sempre meno denso e più esteso. Un insieme eterogeneo di spazi costruiti in concorrenza gli uni con gli altri si succedono e si giustappongono in mezzo a spazi liberi informi: spazi residuali che non hanno più la capacità di trasmettere contenuti urbani espressivi, di comunicare il senso di partecipazione che proviene dal vivere in una società integrata.

L'idea della "città giardino", quasi banalizzata, perde le sue originarie connotazioni urbane e si configura come semplice strumento della crescita periferica e contribuisce alla frammentazione e alla dispersione della città.

Nelle frange urbane l'architettura perde la sua capacità di trasmettere contenuti urbani: una gran varietà di tipi edilizi, residenziali produttivi commerciali, si succedono senza alcuna logica formale. Il risultato è una tendenziale omologazione dei modelli verso nuove forme d'internazionalismo: "il tutto diverso produce il tutto uguale."

Nella metropoli contemporanea la periferia si costituisce come fatto autonomo, è una realtà insediativa a sé stante, i confini tra interno e esterno urbano sono sempre meno precisi e riconoscibili. Le strade, gli spazi aperti si moltiplicano, ma non delimitano più i luoghi, perdono la loro capacità di costituire degli intervalli,¹³ delle relazioni significative tra parti, tra differenti componenti dello spazio urbano. Alla frantumazione dei rapporti fisici spaziali corrisponde un indebolimento del tessuto sociale e culturale che cancella tutte le particolarità, produce una riduzione dei legami di necessità con i luoghi. Un eccesso di segni, la moltiplicazione delle relazioni e dei gradi di libertà, indebolisce la forma urbana e produce disorientamento.

Lo spazio pubblico sempre più legato all'idea di flusso si colloca in una molteplicità di luoghi che non corrispondono più alle piazze delle città storiche. Le persone si incontrano negli atri delle università o degli ospedali, nei supermercati, nei musei, all'ingresso delle

¹¹ GUSTAVO GIOVANNONI, *Vecchie città* cit., pp. 248-9.

¹² DAVIDE PEDRAZZINI, *Relazione* cit., p. 38.

¹³ GILLO DORFLES, *L'intervallo perduto*, Milano 1989.

scuole o dei cinema, nelle stazioni, in luoghi che non sono più interni alla città e che diventano punti di riferimento indipendentemente dalla loro distanza dal centro, a prescindere dal fatto che esprimano una cultura comune dell'abitare, il senso dell'appartenenza ad una collettività.

L'automobile, la vera protagonista della rivoluzione tecnica e culturale, si rivela un fattore distruttivo della forma urbana storica, occupa tutti gli spazi, accelera tutti i tempi della vita.¹⁴

Le nuove tecnologie aumentano smisuratamente le possibilità di comunicazione tra gli individui, ma paradossalmente le relazioni tra le persone diventano più superficiali, indirette, occasionali. Tutto è legato ad un'idea di transizione e di scorrimento: ma lo spazio del movimento è sempre meno concepito come spazio dell'abitare.

In una tale situazione insediativa ha ancora senso parlare di città senza un centro e quindi un confine che in qualche modo lo delimiti? Che senso ha parlare di periferia se il centro non c'è più?

Che fare? Qual è lo spazio urbano che è capace di esprimere e di rappresentare i valori della società di oggi? Quale forma di città per quale forma di collettività?

Certo, le città del passato avevano mirabilmente risolto il problema di dare forma ai luoghi dell'abitare individuale e insieme collettivo. Quella condizione però è perduta da quando i recinti entro i quali l'uomo abitava - in città o in campagna, la corte, la piazza, l'isolato, l'aia, il campo che egli riconosceva come proprio spazio di vita, un 'dentro' a cui attribuiva un valore, positivo o negativo, ma comunque diverso da un 'fuori' - si sono moltiplicati e disarticolati fino a dissolversi. Da quando i confini che egli attraversava con i ritmi cadenzati del sorgere e del tramontare del sole, delle stagioni, delle occasioni del mercato, della festa, del raccolto, si sono riprodotti nelle grandi periferie metropolitane; al punto che la nuova condizione di mobilità urbana ci vede nell'arco di una giornata trapassarli più volte, a livello del suolo dentro le nostre automobili, nel sottosuolo lungo le linee della metropolitana, senza riconoscerli, senza accorgercene, senza capire qual è la differenza tra un luogo e l'altro provocando la paralisi delle comunicazioni.

Per contrastare i processi di frammentazione urbana in atto sarebbe anacronistico riproporre nostalgicamente modalità spaziali del passato, rifare oggi le città com'erano nel Settecento o nell'Ottocento: dal momento che le forme sociali ed economiche che rendevano necessarie quelle forme spaziali sono definitivamente mutate.

Solo ora ci accorgiamo che la nuova città c'è già, è già costruita nella "campagna urbanizzata" delle grandi aree metropolitane. Nessuno sembra averla voluta, non ci piace, non sembra una città, ma è pur sempre la realtà nella quale già abita la stragrande maggioranza della popolazione: le sue caratteristiche, contrariamente ai luoghi comuni, è di essere molto poco densa. Per accorgersene basta guardare una qualunque carta topografica, la densità insediativa del centro è di gran lunga maggiore di quella della periferia, la quantità di verde o perlomeno di aree non edificate è molto minore al centro che nella periferia.

Per quanto riguarda la popolazione residente il rapporto si inverte. La popolazione che oggi risiede nel centro storico di Pavia è quasi la metà di quella che vi abitava stabilmente alla fine dell'Ottocento; a Milano i centoventimila residenti entro la cerchia dei Navigli all'inizio del Novecento si sono ridotti a circa trentamila. In compenso ogni mattina settrecentomila persone entrano con le loro automobili dentro le "mura" della città, abitano il centro urbano e se ne vanno alla sera. Non possiamo che prenderne atto. E' questa la condizione urbana data, un fatto nuovo qualitativamente rilevante che va decifrato, interpretato nei suoi aspetti contraddittori e dinamici, ma che non possiamo che assumere per quello che è, con un atteggiamento progettuale e quindi non pregiudizialmente negativo.¹⁵

Questa nuova realtà urbana e metropolitana è caratterizzata da un disordine che a volte è solo apparente. Al suo interno sono distinguibili, a ben vedere, identità originarie riconducibili a precisi momenti storici. Non solo monumenti, chiese, campanili, ville, ma segni lasciati volontariamente dall'uomo sul suolo, "tracce" che hanno contribuito nel tem-

¹⁴ "Nei casi in cui gli investimenti in strade hanno cercato di tenersi al passo con la domanda, come negli Stati Uniti, il risultato è stato invariabilmente la distruzione della città". Cfr. BRIAN RICHARDS, *Città futura e traffico urbano*, Padova 1969, p.17.

¹⁵ "Lo studio delle trasformazioni urbane origina proprio dalla ragione progettuale. Essa non mette in evidenza le strutture stabili e le parti omogenee, ma piuttosto le disposizioni mutevoli, le situazioni di frontiera: agisce sulle condizioni variabili dei bordi, dei margini, dei contorni (...) l'attenzione cade sull'interazione tra nodi, interferenti interni spaziali differenziati e non già sulla presupposta estensione delle scale che ammettono una indeterminata dilatazione dell'urbano" SERGIO CROTTI, *Per una pratica teorica dell'architettura: ricerca e sperimentazione progettuale*, in *Attualità della forma urbana*, Milano 1995, p. 32.

po alla costruzione materiale del territorio: strade, canali, piantate, linee di confine di proprietà e poi ferrovie, autostrade, viadotti, svincoli, linee elettrificate.

Le compresenze di questi elementi eterogenei, risultato di una stratificazione nel tempo di modi differenti di costruzione dello spazio, hanno tuttora una grande potenzialità morfologica e possono costituire l'occasione di un progetto capace di ricomporre i dispersi frammenti di città, le forme architettoniche dei luoghi, facendoli appartenere ad una nuova unità di cui è fissata la logica d'insieme, la regola di relazione interna tra le parti. Senza annullare le differenze ma esaltandone la specificità.

Se il rapporto centro-periferia si trasformasse nel rapporto tra centralità storiche e centralità nuove, ciò consentirebbe anche di liberare i centri storici dalle funzioni incompatibili mantendo e riattivando il loro ruolo tradizionale: come entità locali che si valorizzano e si aggiornano entro sistemi insediativi più ampi e complessi.

Sarebbe questa la condizione per riportare i "centri storici" a quei livelli di abitabilità presenti nei casi migliori del passato, riconferendo ad essi l'autonomia e le complesse funzioni di luoghi urbani, prevalentemente residenziali e di servizio. Ciò consentirebbe anche di ritrovare una nuova corrispondenza tra forme formate dello spazio e forme culturali dei suoi abitanti e di riscoprire il senso dello spazio pubblico: quello che un tempo era della piazza, sede di una molteplicità di eventi, luogo del mercato e della festa, dell'ozio, dell'imprevisto.

Progettare le infrastrutture

Il problema del progetto, dunque, non è quello di cercare nuovi gradi di libertà come per anni si è fatto attraverso l'ampliamento indiscriminato della maglia viaria, ma semmai di diminuirli selezionando le connessioni, ridisegnando i confini tra le parti, individuando le "porte", i punti privilegiati dove si passa da un luogo a un altro, i dispositivi architettonici e urbani che regolano il passaggio, che dividono e uniscono parti, regioni differenti dello spazio e che per questo contribuiscono a rendere riconoscibile l'identità fisica e culturale dei luoghi.

In dialettica con il piano urbanistico si tratta di rivalutare un'idea di progetto d'architettura che senza ridisegnare la forma della città complessivamente, senza presupporre la sequenza che necessariamente dal piano generale porta al progetto dell'edificio, ma a partire da luoghi discreti, da nodi strutturali dello spazio urbano, si sviluppi attraverso una strategia di intervento che abbia come obiettivo quello di progettare l'intero senza essere il progetto dell'intero che possa contribuire a dare forma alla città senza essere il progetto della città. Per questo andrebbero rivalutati i temi che accomunano architettura e urbanistica, che si pongono ad un livello intermedio tra la scala dell'architettura e quella dell'urbanistica.

E a questi si può ricondurre il tema dell'infrastruttura, delle "vie di terra" e "delle vie di ferro", delle stazioni, dei punti di interscambio, che oggi si dispongono sul territorio secondo la logica dell'efficienza trasportistica, al di fuori di ogni riscontro spaziale con le forme insediate.

Il progetto di questi luoghi e della rete di relazioni che essi stabiliscono con le condizioni che li circondano ritengo che ancora configuri una strategia progettuale sempre meno legata a spazi singoli parziali, a un luogo circoscritto, quanto piuttosto a un'idea di transizione e di scorrimento. Dove i confini tra i luoghi, tra gli elementi spaziali della periferia urbana, visti da un osservatore in movimento, non sono scontati, immediatamente percepibili, ma devono essere ogni volta determinati alla loro scala, attraverso la memoria che ricompone le sequenze, ritrovando nel tempo la condizione di collegamento tra ciò che viene prima e ciò che viene dopo.

Le strade, le ferrovie, le vie d'acqua, le stazioni, i punti di interscambio, le infrastrutture di trasporto in quest'ottica assumono una rilevanza decisiva. Se si misura l'efficienza del mezzo di trasporto, non solo in termini tecnici, ma anche in relazione alle sue capacità di

soddisfacimento, a parità di tempo, di altre esigenze culturali e di abitabilità, se dobbiamo passare sempre più tempo della nostra vita su di un mezzo in movimento, perché non dovremmo pretendere di abitare durante questo tempo in uno spazio confortevole, esteticamente ed architettonicamente formato? E come nel passato godere di spazi belli e civili, vedere i luoghi attraversati come elementi e momenti di una scena che abbia la massima qualità funzionale e insieme la massima capacità di rappresentare gli aspetti differenti della vita, la complessità dello spazio urbano?

Come nell'Ottocento e nella prima metà del Novecento, le strade, le ferrovie, i canali, potrebbero ritrovare in modo significativo e civile il loro ruolo di spazi di connessione, come vie urbane e interurbane, con una loro precisa definizione spaziale e architettonica.

Contro la logica prevalente della mimetizzazione degli interventi, secondo la quale tali infrastrutture dovrebbero essere pensate e realizzate in negativo, già sapendo che non possono che essere brutte e distruttive e quindi tali da richiedere necessariamente in un secondo tempo interventi di 'mitigazione'. Come gli acquedotti romani, come i ponti famosi del passato, i manufatti stradali, comprese le aree di parcheggio, potrebbero invece essere progettati per essere visti e ammirati, potrebbero rappresentare un arricchimento del paesaggio urbano e territoriale.

E' vero che gli attraversamenti dei suoli urbanizzati sono difficili, ma la tecnologia di cui andiamo orgogliosi dovrebbe consentirci di costruire architetture funzionali e anche belle. Si tratta di opere importanti, che per essere realizzate richiedono un notevole impegno progettuale e finanziario. Che si vorrebbero subito mascherare, prevedendo a priori un costo aggiuntivo per nasconderle. Contro questa tendenza deve cominciare a farsi strada l'idea che esse possono anche essere belle, come belli sono molti oggetti industriali, o gli stessi mezzi di trasporto, i treni, le automobili, le navi, gli aerei: le cattedrali del nostro tempo indispensabili per costruire e per fare funzionare le nostre città.

1. Il quadro di Giovanni Mansueti (sec. XV-XVI) "Il miracolo della vera Croce" documenta efficacemente la stretta relazione che, nella città classica, si istituisce tra spazio esterno pubblico della strada e spazio interno privato della casa. La gente assiste, come dai palchi di un grande teatro, all'avvenimento che si svolge sulla scena urbana.



2. Xilografia da S. SERLIO, *Libro d'architettura*, Venezia 1551. La prospettiva centrale disegna l'architettura della strada del Rinascimento. I portici svolgono un importante ruolo di mediazione tra spazio costruito e spazio aperto.

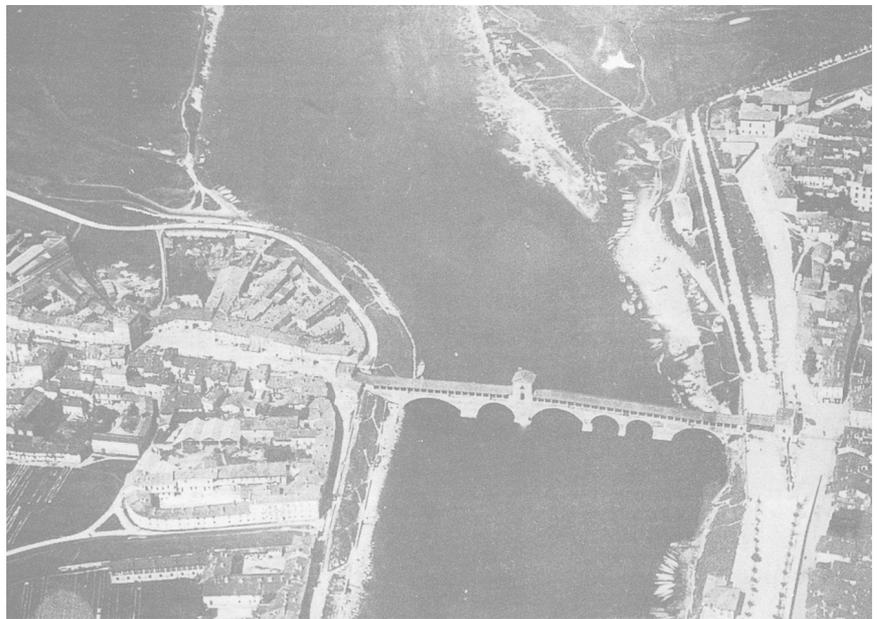


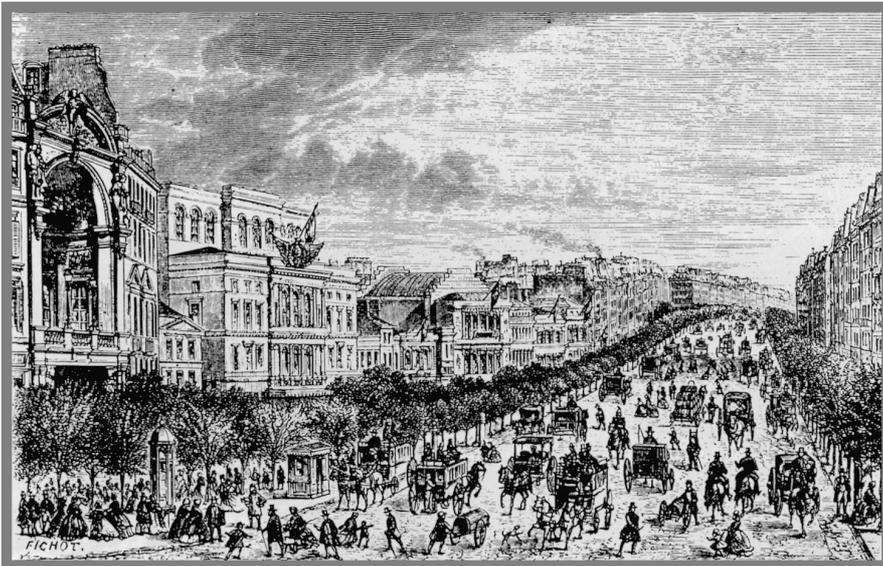


3.4. Foto aeree di Pavia. La straordinaria persistenza del reticolo romano fissa la regola di organizzazione spaziale e il principio di integrazione sia dei monumenti, sia degli spazi pubblici con il tessuto urbano.

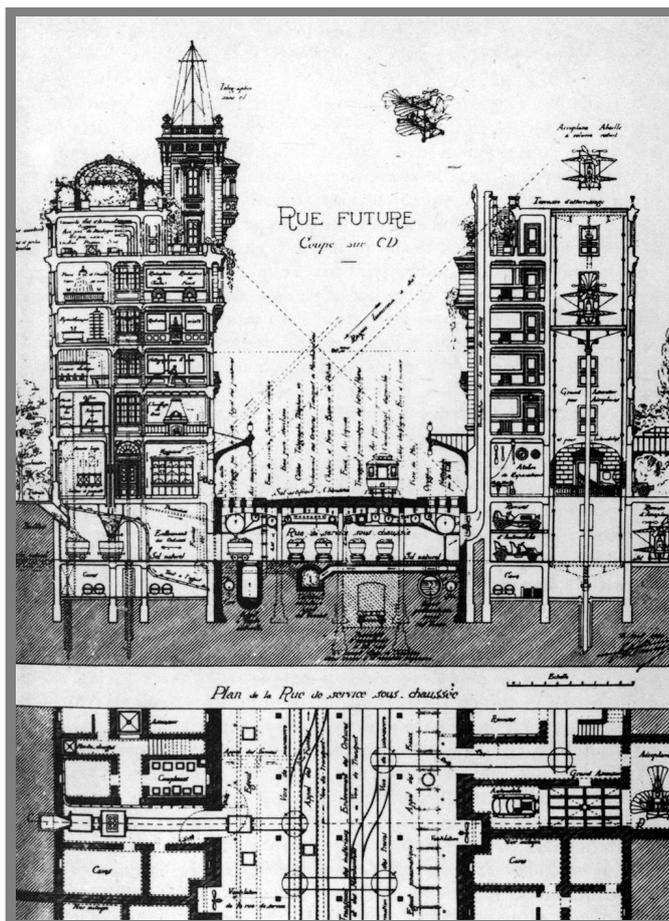


5.6. Pavia. Il Ponte Vecchio era disposto sul percorso extraurbano. La porta meridionale del ponte si apriva sulla bella piazza che strutturava il tessuto urbano del Borgo.



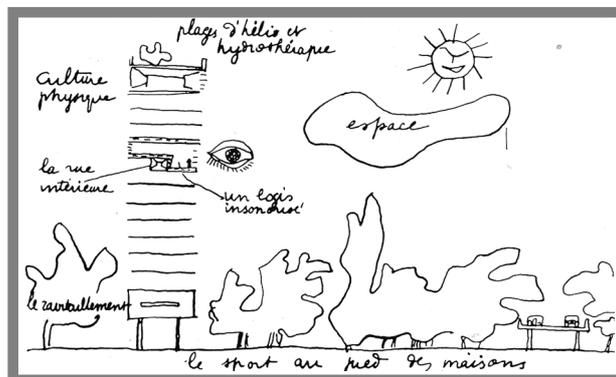
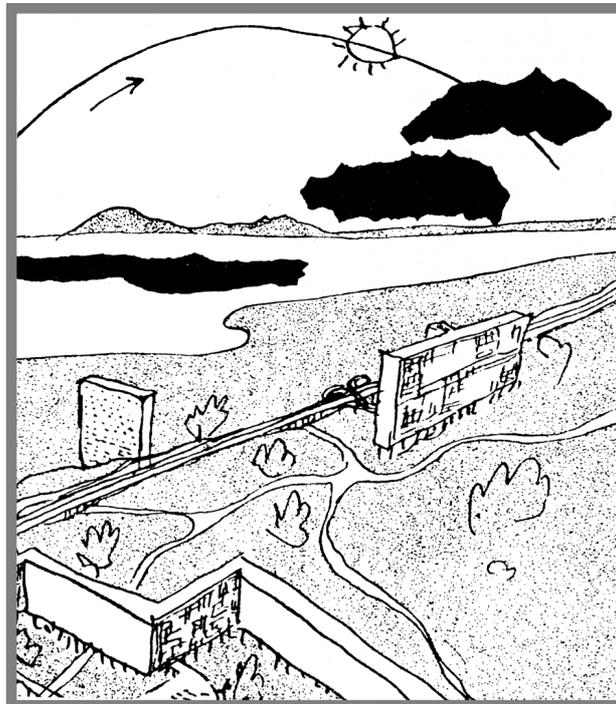


7. Il *boulevard du Temple*, Parigi (Haussmann 1853) mette in evidenza il nuovo volto della città industriale. Il grande viale tenta di risolvere i problemi della circolazione tenendo separati, anche con file di alberi, i pedoni e le vetture. Ma i muri della strada non riescono più a chiudere architettonicamente lo spazio aperto.

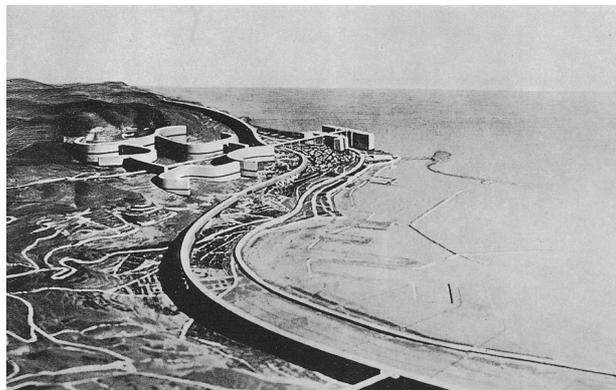


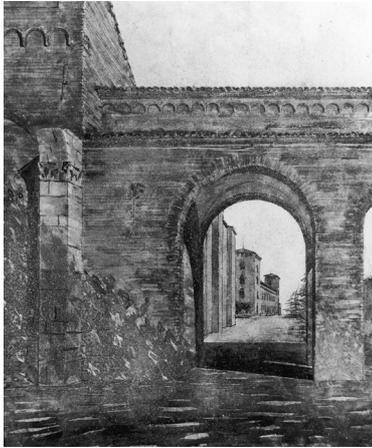
8. EUGÈNE HENARD, *La strada futura*, 1903. La pianta dei servizi sotterranei e la sezione verticale mostrano il passaggio della strada da spazio pubblico urbano a infrastruttura: spazio prevalentemente tecnico destinato al movimento dei mezzi meccanici.

9. La "città radiosa" di Le Corbusier. La sequenza delle grandi "Unité", che introiettano gli elementi dello spazio urbano tradizionale, forma il paesaggio della nuova città dominata dal corso del sole. Ogni alloggio si affaccia sul verde e sul cielo e le strade sopraelevate non interferiscono con il percorso dei pedoni.



10. Le Corbusier, *Projet Obus* per la città di Algeri (1930/34). Un grande edificio viadotto - la cui forma ricorda gli acquedotti romani, la città lineare, la Fiat Lingotto, o addirittura i caratteri della scrittura araba - risolve in modo integrato il problema della circolazione veloce e quello della residenza: un'autostrada, alta da 90 a 60 metri a seconda del livello del terreno, corre sul tetto di una struttura che contiene alloggi per 180.000 persone.





11. Piano regolatore di Pavia dell'architetto Carlo Morandotti (1934). L'apertura di nuove strade e le demolizioni disegnano la nuova forma della città (moderna e fascista) attraverso la "valorizzazione" delle testimonianze del passato. L'obiettivo non è tanto di isolare i monumenti nell'ottica ottocentesca, quanto di controllarne la visione da certe angolazioni, da certi punti di vista.



Il Castello Visconteo visto dalla Piazza San Pietro in Ciel d'Oro.

L'ex chiesa di S. Tommaso vista dalla nuova "Piazza degli affari".

La chiesa di S. Teodoro, vista da Lungoticino.



12. Parigi, Porte de la Chapelle.
I grandi nodi di interconnessione (delle vie di terra e delle vie di ferro) determinano un salto di scala che produce discontinuità nel tessuto urbano e una "perdita di forma" della metropoli contemporanea.



13. Una nuova autostrada in costruzione nel centro di Boston





14. Una grande città è cresciuta negli ultimi trent'anni: "città dispersa" o "campagna urbanizzata", un "nonluogo" che nessuno sembra aver voluto: l'uso indiscriminato dell'automobile, il grande mito dell'ultimo secolo, è condizione ed effetto del perpetuarsi della sua esistenza.

- La Brianza milanese. I nuclei storici (a destra Seregno) e le aree agricole sono intercluse all'abitato diffuso. Le infrastrutture viarie (la Comasina) sono i segni che identificano il territorio.



- Pavia, l'area nord ovest (rilievo aerofotogrammetrico del 1988). L'orditura agraria e il sistema delle cascine si oppongono con forza alla dispersione urbana. Ma il modello di crescita è simile qualitativamente a quello Brianzolo.

15. Pavia. La dispersione a sud verso San Martino e Cava Manara.



16. Pavia. Il nuovo ponte coperto costruito nel 1951 su progetto dell'architetto Reggiori si dispone senza alcuna ragione sull'asse della città romana sconvolge la trama urbanistica del Borgo senza per questo raggiungere i risultati viabilistici auspicati.



17. Pavia. Il complesso degli edifici di due-tre piani che si irradiano dalla piazza secondo lo schema tipico del borgo medievale (cfr. fig. 5), è stato sostituito da condomini di cinque-sei piani, banalmente giustapposti, incapaci di formare uno spazio urbano.

