

Francesco Lamendola

È lecito abbattere una quercia di 500 anni per fare posto a un palo della luce?

È lecito abbattere un albero secolare, una quercia che ha mezzo secolo di storia, per fare spazio a un lampione, o per allargare una strada, o comunque per agevolare il flusso del traffico cittadino, magari creando una rotatoria o uno svincolo per la sopraelevata?

Gli urbanisti e gli amministratori delle città odierne si trovano continuamente alle prese con problemi di questo tipo, non certo sul piano teorico, ma su quello della realtà pratica d'ogni giorno; nondimeno, è chiaro che devono essersi formati una loro idea su che cosa la città sia e su che cosa debba essere, e, pertanto, anche una certa consapevolezza teorica.

Possono sembrare questioni minime, persino irrilevanti; ma basta riflettere che dal destino di decine o centinaia di alberi e dalla preferenza accordata all'una o all'altra soluzione, moltiplicata per cento o per mille, risulta il volto complessivo delle nostre città, la loro fisionomia inconfondibile; e, nello stesso tempo, si viene modificando – in meglio, in peggio? – l'ambiente sociale, culturale, psicologico, affettivo, che è definisce la vita di decine o centinaia di migliaia, e, talvolta, perfino di parecchi milioni di persone. Gente che in città ci vive: e che vuol vivere in maniera umana.

Una cosa è certa: l'urbanista non dovrebbe pensare il proprio lavoro se non nel contesto specifico nel quale è chiamato a intervenire; egli non dovrebbe vedere la città come il campo di manovra per la conferma delle sue teorie, meno ancora come il palcoscenico delle sue prodezze, ma come un luogo abitato e dotato di un'anima: anima che egli è chiamato a rinvigorire, non certo a sopprimere. Perché una città senz'anima è solo un cimitero di morti viventi; e i suoi edifici, non importa quanto slanciati e audaci, divengono le sinistre piramidi d'una necropoli votata agli dèi infernali.

E innanzitutto: che cos'è una città? Che cosa deve essere, esattamente? Queste sono le domande preliminari, dalle quali partire. In effetti, esistono diverse tipologie di città, originate da storie diverse, e orientate verso funzioni diverse: tuttavia, un comune denominatore esiste: la città è un luogo di commercio, nel quale le persone godono di una certa vicinanza reciproca. Nessuno gode di vivere in mezzo a un traffico caotico; però il cittadino è colui che ama vivere a stretto contatto con i suoi simili. Se così non fosse, sceglierebbe di vivere altrove; e, di fatto, molti cittadini se ne vanno a vivere in campagna o nei piccoli paesi, non appena sono in grado di conquistare una certa autonomia economica. Altri, però, ci restano e ci resterebbero comunque: sono legati alla città, alle sue pietre, al suo tessuto vivente; non la cambierebbero per nulla al mondo.

Un simile legame si forma e si consolida solo se le persone nascono e si sentono unite alla città da una relazione che non sia esclusivamente di tipo economico, ma anche affettivo. Molte città moderne hanno reciso questo legame essenziale: i cittadini non le sentono come proprie, ma come stazioni provvisorie, in attesa di compiere un altro balzo, e poi un altro ancora, secondo le necessità e le convenienze, anzitutto di lavoro, ma anche d'altro genere, ad esempio in funzione di nuovi legami affettivi, con nuove persone e nuove famiglie. Si creano così delle città anonime, semplici luoghi di bivacco e di smistamento; allo stesso modo in cui si creano delle famiglie che non sono più famiglie, ma parcheggi temporanei di persone che hanno rescisso i precedenti legami e se ne sono formate di nuovi, senza però riuscire a dare una collocazione definitiva ai propri figli, che vengono sballottati un po' di qua e un po' di là. Città anonime, famiglie liquide, legami aleatori e provvisori: questa è la nuova dimensione della vita moderna; che peraltro, molti economisti, molti psicologi e molti sociologi considerano migliore della vecchia, più dinamica e ricca di possibilità.

Che sia più dinamica, non c'è ombra di dubbio. Che sia migliore, ci permettiamo di dubitarne: a meno di voler fare il contrario di ciò che accade nella favola delle volpe e dell'uva: di voler lodare ad ogni costo ciò che non si può evitare, a cui non ci si può sottrarre.

Particolarmente sensate e condivisibili ci sono sembrate le osservazioni contenute nel bel libro del saggista Wolf Schneider «La città, destino degli uomini. Da Ur a Utopia» (titolo originale: «Überall ist Babylon. Die Stadt Als Schicksal des Menschen von Ur bis Utopia», Düsseldorf, Econ-Verlag; traduzione dal tedesco di Vanna Massarotti, Milanop, Garzanti, 1961, pp. 358-360):

«Un urbanista deve essere consapevole dei suoi limiti. Nessun progetto può creare ciò che noi amiamo in molte città. Se un antico centro cittadino, ammirato per la sua bellezza, è nel contempo deprecato perché inceppa la circolazione, ci si chiede: è proprio giusto dare la prevalenza allo sviluppo urbano e ai problemi del traffico? Non ci dobbiamo preoccupare troppo per il traffico: non morirà. Ma se un antico edificio viene abbattuto, nulla più può riportarlo in vita. È lecito abbattere una quercia di 500 anni per fare posto a un palo della luce? La nostra risposta è no. Quando sono in gara da una parte le macchine e dall'altra un celebre quartiere centrale, è l'automobile che deve cedere. Solo se il quartiere è brutto o insignificante, la decisione potrà essere diversa. Del resto l'automobile appartiene alla PARTE INFERIORE della città. L'autorimessa sotterranea è adatta al futuro, il grattacielo per i parcheggi è un controsenso. Non basta che le automobili occupino strade e piazze, bisogna anche costruire dei palazzi appositamente per esse? Liberare dal traffico automobilistico alcune gradi piazze e un paio di strade commerciali è uno dei compiti più urgenti che si prefiggerà l'urbanista se egli non considera la città come un puro impedimento al traffico o come una specie di posto di ristoro per gli automobilisti. La città non è nata per l'automobile, è un'invenzione dei pedoni per i pedoni. La piazza riservata al posteggio delle auto non può sostituirsi alla piazza del mercato (che del resto insostituibile). [...]

I sostenitori più zelanti del "decongestionamento" urbano e della necessità di introdurre nei centri cittadini delle zone di verde, passano facilmente il segno. Se nelle città le aree verdi sono troppo abbondanti, essa perde il suo carattere; e a un certo punto, accaparrando troppo spazio, può comprometterla vita della campagna. L'energia elettrica si ottiene con la frizione. Se impediamo agli uomini di affollarsi e urtarsi, se si toglie di mezzo insomma ogni occasione di attrito sociale, verrà meno l'energia a cui la città deve le sue conquiste economiche, politiche e culturali. Per essere città la città ha bisogno del contrasto con la campagna. Un tempo ne era nettamente distinta grazie alle sue mura; oggi a dividerla dalla campagna sono le sue case ammassate, la sua folla, le industrie e anche le ricchezze. Il contrasto fra addensamento e dispersione, folla e solitudine, società e natura, instabilità e tradizione, tra il fare e lasciare che le cose avvengano, tra la cultura dello spirito e quella del suolo, fra l'autonomia e l'aver radici: questo contrasto, questa feconda e dinamica contraddizione è indispensabile alla città e alla campagna in ogni paese civile. Chi vuole e eliminare tale contrasto rischia di eliminare, insieme, città e villaggio. Solo l'affollamento ESAGERATO è un male, ma volere addirittura eliminare l'affollamento è voler uccidere la città. È questo che vogliamo fare? L'abate cistercense Bernardo da Chiaravalle (1091-1153), propugnatore della seconda crociata, oratore incisivo ed irruento, sognava proprio questo. Anche Bismarck, Tolstoj e alcuni altri grandi uomini furono nemici giurato della città. E ci sono in molti paesi civili dei partiti ostili alle città perché vi ottengono meno voti che in campagna. Noi invece vogliamo che le città vivano. E per questo crediamo nella necessità del contrasto fra città e campagna, contrasto assicurato soprattutto dall'esistenza, in città, di un certo grado di affollamento.

Dobbiamo imporre dei limiti alle città. Non basta fare dei piani precisi per i territori urbani. Oggi molto più di un tempo è necessario farne anche per la campagna: segnare per tempo quei territori dove non dovrà sorgere nessun nucleo urbano. L'urbanista berlinese Karl Otto scrive: "Città e campagna potranno armonizzarsi solo se la pianificazione s'estenderà oltre il solo territorio urbano, su una regione geograficamente ed economicamente unitaria, dove verranno valutati sullo stesso piano gli interessi della campagna e quelli della città. La nuova città dovrebbe essere progettata, non come si è fatto fino ad oggi partendo dall'interno verso l'esterno, ma piuttosto dall'esterno verso

l'interno. Come sono già stati creati per legge territori di riserva per proteggere le bellezze naturali o la fauna selvatica, è tecnicamente e giuridicamente possibile determinare dei territori rurali (fatti cioè di campagna aperta e di villaggi) protetti mediante il divieto di costruire fabbriche e casamenti utilitari, e mediante l'esclusione di chiunque non eserciti una professione utile al villaggio. Può sembrare un'utopia o un'insopportabile tutela. Ma nella legislazione di molti Stati si trovano già esempi di questo genere (divieti di costruire) ed è inevitabile un certo grado di controllo limitativo, poiché gli uomini continuano ad aumentare e il terreno rimane sempre lo stesso. Per i paesi sovrappopolati dell'Europa centrale e occidentale e dell'Asia sudorientale e per alcune zone degli Stati Uniti, simili misure offrono l'unica possibilità di conservare una sana densità della popolazione, e di salvare le città. Un popolo composto unicamente da contadini attaccati alla loro terra sarebbe spiritualmente morto; la civiltà superiore è legata alla città, all'affrancamento dalla campagna. D'altra parte un popolo composto unicamente da cittadini, senza legami con la terra, sarebbe senza base economica e politica, votato alla stessa rovina che colpì l'antica Roma. Una città sovrappopolata non è né bella né sana. Ma se è circondata da una campagna non guastata dall'inurbamento, avrà maggiori probabilità di diventare bella e sana che se si pretendesse di rimediare alla troppa densità della sua popolazione lasciando dilagare i quartieri periferici nella campagna. Il verde nella città è importante, ma è immensamente più importante il verde attorno alla città, dunque è necessario fissare alla città dei confini precisi.»

A parte una certa, ingiustificata enfasi pro-città, si tratta di considerazioni di buon senso: quel buon senso che scarseggia così spesso, quando i nostri amministratori cittadini si lasciano dettare i nuovi piani regolatori esclusivamente dagli interessi economici e finanziari (che senso ha una piazza priva di negozi, e ricca solo di banche, per coloro che vi abitano?) e quando affidano la realizzazione di opere edilizie prestigiose alle *archistar*, ossia gli architetti di grido, a tutto interessati, tranne che a rispettare il tessuto urbano e a valorizzare gli elementi della tradizione locale (che ci fa il ponte di Calatrava a Venezia, *pardon*, il Ponte della Costituzione, il quarto sul Canal Grande, se non a glorificare il presunto genio del suo ideatore?).

È vero: la città si definisce, storicamente, in rapporto alla campagna. Tuttavia, bisogna essere pratici: esiste ancora la campagna, oggi, per lo meno nell'Europa occidentale? Probabilmente no; al massimo, ne sopravvive qualche reliquia. Pertanto, non è del tutto vero che non bisogna curarsi troppo della congestione del traffico urbano, anche se è vero che una quercia di mezzo millennio non andrebbe sacrificata all'installazione di un lampione della luce elettrica. Se la campagna, così come la conoscevano e la vivevano ancora i nostri nonni, di fatto non esiste più, e non solo in senso geografico, allora non è neanche vero che la città, per avere un senso, deve essere molto affollata e un po' convulsa. Una città appartiene, in primo luogo, a coloro che ci vivono; e nessuno, crediamo, per quanto affezionato alla dimensione della vita urbana, ama vivere in un ambiente intollerabilmente trafficato, rumoroso, inquinato, persino fisicamente pericoloso (quante persone, specialmente anziani e bambini, vengono investite, ogni anno, dagli automezzi, mentre si recano a fare la spesa o tornano da scuola?). Il cittadino ama la vivacità e il movimento, ma non la nevrosi derivante dall'essere sottoposto a uno stress incessante, quotidiano. E quanto al problema del verde, non crediamo che nessuna città europea corra il rischio di essere soffocata da una quantità eccessiva di alberi e giardini. Semmai, accade l'esatto contrario: che le aree verdi si rimpiccioliscono e si immiseriscono sempre di più, fino al degrado totale: riducendosi infine a dei miseri giardinetti, sporchi e semi-abbandonati, pieni di siringhe e frequentati da tossicodipendenti e prostitute.

La speculazione edilizia ha condizionato fin troppo lo sviluppo delle nostre città: e, fra l'altro, secondo calcoli sbagliati e sovradimensionati. Di fatto, una quota di immobili che arriva, in certi casi, fino al 60% del totale, non è mai stata abitata, né utilizzata; mentre la crisi del 2008 ha fatto il resto. Intristite, svuotate, piene di cartelli che annunciano «Vendesi» o «Affittasi»; sempre più anonime, sempre più congestionate di automobili, ma abbandonate dalle persone; sempre più rumorose, soffocate dall'aria cattiva, povere di verde pubblico: così sono diventate le nostre città. Dovremmo darci da fare per restituire loro un po' di vita: e la vita delle città è il piccolo commercio.