

Nuove forme del piano: tre interpretazioni a confronto

Bernardo Secchi

Vorrei brevemente affrontare in questa relazione tre principali questioni: la prima riguarda le “nuove forme del piano” e le ragioni per le quali considero questa questione oramai datata; la seconda riguarda i mutamenti in corso nella società e nella città e la necessità di una loro più fertile concettualizzazione, la terza, infine, i compiti che stanno oggi di fronte all’urbanistica, nella sua dimensione teorica quanto pratica.

1. Nel febbraio del 1986 ho pubblicato su *Urbanistica* un lungo saggio dal titolo *Una nuova forma di piano*. Con questa espressione, divenuta poi e spesso impropriamente di uso corrente, intendevo dire che un piano da sempre è composto di una collezione di azioni e documenti, di enunciati con carattere “allo stesso tempo teorico e pratico, descrittivo ed istituzionale, analitico e regolamentare”, di inferenze e di decisioni, di affermazioni e di decreti e che le relazioni tra i diversi enunciati, decisioni e decreti dovevano cambiare rispetto una consolidata tradizione dando luogo ad un piano con una forma diversa da quella tradizionale, ad una diversa “forma discorsiva”. Dell’urbanistica come specifica forma discorsiva mi ero occupato appunto negli anni precedenti.

In quegli anni, come ognuno ricorda, l’urbanistica era stata posta sotto accusa in modo pervasivo, spesso acre e malizioso, non tanto nella sua dimensione analitica e teorica, nella quale molti urbanisti tendevano sempre più a rifugiarsi, quanto in quella pratica e progettuale ed a me sembrava che occorresse appunto ristrutturare la pratica urbanistica dando una nuova struttura alla sua particolare “forma discorsiva”, modificando l’importanza, la posizione ed il ruolo di ciascuno dei suoi principali enunciati ed elementi costitutivi entro il processo di interazione sociale pertinente le modificazioni e trasformazioni della città e del territorio.

Detto in altri termini, non mi sembrava che i problemi della città e del territorio potessero essere risolti rinunciando alla lunga tradizione dell’urbanistica europea ed ai suoi principali strumenti, né che potessero essere risolti ricorrendo all’invenzione di strumenti nuovi, tanto meno ad una invenzione di nuovi strumenti giuridici. Come Luciano Berio pensavo che “gli strumenti musicali non

possono essere realmente cambiati, né distrutti e neppure inventati. Uno strumento musicale è, infatti, di per sé un pezzo di linguaggio musicale”.

Molto più semplicemente mi sembrava che le modifiche intervenute nella società e nella cultura italiana ed europea, dopo il lungo periodo dal dopoguerra e, soprattutto, dopo il decennio degli anni '70, implicassero per gli urbanisti un maggior sforzo al contempo analitico, immaginativo ed argomentativo. Che si ritornasse a riflettere più attentamente, in un periodo di forte critica di ogni forma di razionalità forte, sull'esperienza comune e quotidiana attraverso lunghe fasi di suo rilievo e di ascolto dei suoi abitanti, che si cercasse di immaginare con maggior perspicacia, come lo scalatore di Putnam, la possibile evoluzione della città e del territorio; che si mostrasse il senso dei propri progetti, delle decisioni che venivano proposte alla collettività e degli enunciati regolamentari nelle quali esse si traducevano, attraverso argomenti esposti in forme prossime a quella stessa esperienza, tali per le quali ogni cittadino potesse valutare correttamente ed ex ante i loro esiti attesi, in progetti che rappresentassero una sorta di oggettivazione di quelle stesse esperienze e delle attese cui davano luogo.

Niente di veramente nuovo rispetto la tradizione più lunga dell'urbanistica europea ed italiana, ma tutto di radicalmente diverso dall'urbanistica burocratica e dai linguaggi esoterici, più che impliciti, cui l'urbanistica italiana faceva e fa ancora spesso ricorso distaccandosi dal suo diretto destinatario, cioè dal cittadino.

Forse non è necessario dilungarsi oltre su questo tema: i piani che in seguito ho studiato e costruito, molto imitati ma almeno in parte assai diversi da esperienze analoghe condotte nello stesso periodo, hanno mostrato a sufficienza limiti e potenzialità di questo spostamento; l'hanno mostrato a me ed a chi ha voluto osservare con occhi privi di presupposti riduttivi non solo alcuni dei prodotti finali costruiti in modi che potessero essere inseriti entro le caselle predefinite dalle diverse leggi urbanistiche, ma soprattutto le conseguenze secondarie del lungo processo di loro costruzione attraverso una continua, faticosa ed articolata interazione con i differenti soggetti ed attori locali.

Perché, torno ad insistere, un piano non è riducibile alle sole tavole analitiche e prescrittive ed alle sole norme tecniche che, come prescritto in ogni paese europeo dalle differenti leggi (che sempre ed inevitabilmente rispecchiano un sapere datato), lo rendono atto e riferimento necessario e giuridicamente valido. Un piano è contemporaneamente molte cose e come tale mette in imbarazzo molti critici. E' immagine del futuro della città e del territorio, anticipazione di ciò che essi potrebbero essere o si vorrebbe divenissero. E' programma degli interventi che si ritengono necessari per realizzare quella stessa immagine e soddisfare i desideri, le domande e i bisogni che essa cerca di interpretare. E' distribuzione dei compiti tra i diversi attori della trasformazione urbana, indicazione di chi dovrà o potrà fare determinate cose. E' insieme di regole che definiscono i rapporti tra le diverse parti della società, che ne indicano i luoghi di incontro e i comportamenti

legittimi, che indirizzano le azioni di ciascuna. E' modo di definire le aree di competenza e di responsabilità di ciascun soggetto e di ogni istituzione. E' definizione concreta di ciò che fa di un insieme di individui una società; è patto tra la stessa società e la sua amministrazione, definizione dei suoi rapporti con la storia e delle azioni protese alla sua protezione e difesa, conservazione o trasformazione.

Per questo un piano è anche costituito dalle politiche (dei trasporti, della casa, del commercio, ambientali, energetiche, di...) che coerentemente ad esso e su sua spinta vengono messe in atto eventualmente durante il suo stesso periodo di studio; è costituito dagli argomenti che vengono mossi nelle diverse istanze per motivarle e giustificarle, dalle prese di posizione e dagli impegni assunti dai diversi gruppi sociali e dai loro rappresentanti: è anche la modifica dei punti di osservazione e giudizio delle differenti situazioni prodotte da questi stessi argomenti e proposte; è costituito dalle conseguenze che, anche per sola imitazione, induce nella costruzione di altri piani, etc. Valutare l'efficacia di un piano così come si valuterebbe il rispetto del disegno dei ferri inviato in cantiere è non solo ingenuo, è soprattutto sbagliato, indice di una visione formalistica dell'azione nonché di una scarsa sensibilità storica.

Non mi sembra vi sia alcunché di sostanziale da correggere nei suggerimenti del 1986 e nelle esperienze successive e proprio per questo ritengo che di ogni questione attinente la "forma del piano" non sia più oggi importante discutere. Tutti hanno imparato che la costruzione di un progetto per la città ed il territorio è fatta di molte operazioni, di molte politiche differientemente argomentate, di molte specificazioni progettuali differientemente rappresentate; che è opera di molte persone tra loro collaboranti od in conflitto e che, nei fatti, la struttura della collezione di azioni e documenti che compongono un piano, cioè la sua "forma", è cambiata inseguendo eventualmente declinazioni diverse. Mi accontenterei in questo campo,

come diceva Holderlin, di un monoteismo della ragione e di un politeismo dell'immaginazione e dell'arte.

Che il dibattito intorno alla "nuova forma del piano" si sia sviluppato negli anni scorsi in modi disordinati, senza dar luogo ad una sperimentazione vasta, approfondita e cumulativa di poche idee e proposte importanti, che ogni ricercatore abbia dovuto procedere in una ricerca paziente ed isolata per poi produrre piani tra loro sostanzialmente simili, è nostra grave responsabilità collettiva, frutto del nostro gusto per la costruzione di false polemiche fondate sulle parole, frutto di un esagerato politeismo della ragione e di un grigio monoteismo dell'immaginazione.

2; Nei quindici anni intercorsi tra il 1986 ed oggi la società occidentale ed italiana sono profondamente cambiate in ogni loro dimensione. Nel bene o nel male è

cambiata la posizione dell'individuo e di ogni singolo gruppo entro la società, è cambiata la struttura del sistema economico, ne sono cambiati i protagonisti, sono cambiate le tecniche, le istituzioni ed i loro comportamenti, sono cambiati la cultura ed i comportamenti politici degli individui e dei gruppi, sono cambiati, spesso rafforzandosi, i loro retroterra ideologici. Ad una richiesta di maggiori e più definiti diritti di cittadinanza ha fatto riscontro una grave crisi della rappresentanza.

Tutto ciò ha avuto esiti profondi e del tutto visibili nella città e nel territorio. Senza pensare ad alcun legame deterministico tutto ciò si è di fatto associato ad una nuova "forma" di città che, in tutta Europa, viene indicata con i termini inizialmente proposti da Indovina di "città diffusa".

La città diffusa non è l'inevitabile conseguenza dei mutamenti sociali, economici ed istituzionali cui ho fatto prima riferimento, tanto è vero che essa si presenta con dimensioni, estensioni e caratteri diversi nei diversi paesi europei. Neppure è fenomeno del tutto nuovo, dal momento che se ne riconoscono i primi sintomi e poi manifestazioni sempre più evidenti a partire dalla fine del XIX° secolo e lungo tutti il secolo successivo. Né la città diffusa coincide con il "dissolvimento della città" che ne fanno parte sia i centri antichi, che la più estesa città moderna con le sue periferie, che, infine, le aree della dispersione e densificazione nella e della campagna. La città diffusa sta re-inventando ognuna di queste parti, usandole differentemente da prima, aggiungendo e togliendo, ibridando, modificandone e trasformandone i diversi materiali costitutivi.

Ciò che si sta dissolvendo non è la città, quanto alcuni concetti e le loro declinazioni tradizionali. Nella *mixité* di attività e soggetti che connota la città contemporanea si sta dissolvendo il concetto di funzione; lentamente, dal fondo, mano a mano che le acque si fanno più trasparenti, emergono i concetti di compatibilità ed incompatibilità. Nella dispersione che connota la città contemporanea si stanno dissolvendo i concetti di densità e prossimità; lentamente sta emergendo il concetto di "giusta distanza". Nella molteplicità e diversità delle situazioni che connotano la città contemporanea si sta dissolvendo il concetto di infrastruttura, della figura di un'infrastruttura, non solo di quelle stradali, come un tubo od una rete di tubi o canali; lentamente sta emergendo il concetto di porosità e la figura della spugna.

Una nuova forma di città, nuove forme dello spazio abitabile, diverse da quelle proposte dalla città antica e da quella moderna, che con esse stabiliscono al contempo elementi di continuità e di discontinuità, stanno da tempo formandosi sotto i nostri occhi prive di un progetto ed a me sembra che sia di questo che è oggi urgente occuparsi prima di pensare alla distruzione, al cambiamento e all'invenzione degli strumenti per inverarlo; che occorra occuparsene prendendo una forte distanza critica dalle correnti dominanti della cultura politica, come forse è dovere di ogni intellettuale.

Come ovvio non sto pensando alla sola dimensione fisica di un progetto per la città diffusa, ma penso che questa dimensione sia l'area di rischio cui ogni nostra ipotesi deve essere sottoposta per passare al vaglio della verifica o della falsificazione; che nella ricerca di un'oggettivazione delle conseguenze primarie e secondarie di ogni nostra ipotesi stia il nostro principale e rischioso ruolo sociale e culturale. I concetti di compatibilità ed incompatibilità, di giusta distanza e di porosità, pur dando luogo a possibili figura e configurazioni spaziali, non hanno solo una portata fisica, attinente l'architettura della città e del territorio, cioè dello spazio abitabile; al contrario essi sono rilevanti "in primo luogo" come concetti attinenti le relazioni e l'interazione sociale.

Certo era felice l'urbanista che poteva pensare la città come composta da industrie, residenze, zone commerciali e spazi verdi posti tra di loro in opportune sequenze. Era felice l'urbanista che poteva pensare alle attrezzature ed agli spazi del pubblico in termini di asili, scuole, ospedali, chiese, etc. Oggi queste parole hanno perso l'univocità del loro significato. Era felice l'urbanista legittimato a ritenere, per ragioni diverse, dalla formazione di rendite a quelle della congestione, che le alte densità fossero un male e le basse un bene; oggi la città diffusa ci ha mostrato come lo spettro delle densità possa e debba essere molto variegato. Altrettanto felice era l'urbanista che poteva ritenere definitivamente acquisito tra XIX° e prima metà del XX° ogni risultato in ordine alle tecnologie urbane, dal come fare fognature, acquedotti, tram e linee metropolitane a come disegnare, dopo Buchanan, un rete viabilistica urbana; l'urbanista che poteva ritenere in via di progressiva soluzione, grazie ai moderni *computers* ogni problema di simulazione e modellizzazione del traffico. Oggi ci accorgiamo di sapere troppo poco dell'idraulica dei corpi filtranti, cioè delle spugne, dei territori porosi della città diffusa.

Intuiamo che ognuno di questi campi, quello delle compatibilità, della ricerca delle giuste distanze, della porosità, è governato dal livello delle prestazioni offerte dalle diverse parti o frammenti di città e dalla città nel suo complesso. Ma le prestazioni effettive e desiderate sono state sempre presupposte dall'urbanistica. L'ultimo periodo nel quale sono state sottoposte ad una seria analisi pertinente è stato forse quello nel quale è stato studiato l'*esistenza minimum*. Da allora in poi la difficoltà del tema ha portato a procedere sulla base di presupposti riduttivi assai semplificati. Basti pensare alla tecnica di stima dei fabbisogni o degli standards, clamorosamente contraddetti e falsificati nella città diffusa dalle azioni dei singoli individui e gruppi.

La falsificazione di un'ipotesi non appartiene ai fenomeni di "devianza" ed il moralismo con il quale gli urbanisti hanno spesso interpretato ogni deviazione dai loro enunciati regolamentari è stato troppo spesso causa di una successiva incapacità a distinguere tra ciò che era per-verso da ciò che era solamente di-verso. Il dibattito sull'abusivismo e le risibili categorie utilizzate in proposito ne

sono un esempio clamoroso. Ma è questa la strada lungo la quale ci si prepara al compromesso ed alla mediazione.

Ma anche lo spirito critico con il quale, sotto l'egida di un concetto vago, rapidamente divenuto uno *slogan*, quale quello di sostenibilità, vengono assunti da altre discipline parametri prestazionali relativi, ad esempio, ai sistemi ecologici, senza indagare il terreno più proprio e pertinente dello spazio abitabile, delle sue configurazioni, del suo funzionamento e della sua architettura, senza rovesciare i pur importanti suggerimenti che dagli studiosi della natura ci provengono e che spesso banalizziamo e riduciamo, in un progetto dello spazio abitabile che con essi si confronti, ci parla di un colpevole stato di pigrizia e rinuncia alla ricerca paziente della nostra disciplina.

Ora ciò che a me sembra di poter affermare è l'urgenza di tornare a ragionare in termini generali su lungo periodo. sulla società reale, sull'economia reale, sul reale comportamento delle istituzioni, riprendendo, ovviamente non negli stessi termini, un cammino interrotto all'inizio degli anni '70. Ciò che in questi anni abbiamo imparato in ordine alla "forma del piano" ci basta e potrà essere perfezionato cumulativamente dalle successive esperienze. Ora dobbiamo dire con maggiore chiarezza di cosa stiamo parlando, a chi e di cosa; di quale città e territorio, per quale città e territorio il piano e le politiche urbanistiche parlano od intendono parlare.

E' il momento di smettere di essere trascinati dall'impetuosa corrente, di smettere di denunciarne i rischi. Dopo averla a lungo osservata dobbiamo dire con qualche precisione se intendiamo o meno correggerne il corso ed in quale direzione.

3. Inseguendo i miti del decentramento amministrativo, del localismo, della partecipazione, del mercato gli urbanisti hanno di fatto abbandonato ogni riflessione sulle ragioni e la necessità della pianificazione, l'hanno ridotta ad un esercizio retorico o ad una esplosiva alchimia della distribuzione di poteri e competenze tra livelli amministrativi sempre più in guerra tra loro.

Ma chi oggi osservi con occhi severi e sereni il nostro paese si accorge che alcuni temi impongono il ritorno ad un pensiero *comprehensive*, alla capacità di ripensare in termini di piano, di insieme di azioni ordinate al raggiungimento nel medio e lungo periodo di alcuni scopi definiti, sia pure in modo aperto, *ex ante* e che ciò richiede una nuova ri-concettualizzazione dei principali temi urbani e territoriali. Proverò a ricordare alcune questioni che, nel modo più evidente, non possono essere risolte localmente.

La situazione delle nostre città, tutte, nessuna esclusa, è drammatica e lo è tanto più se confrontata a quella delle città europee. La città italiana è mal fatta, funziona male, impone costi fisici e monetari incomparabili a quelli di altre città del continente, offre livelli di servizi inferiori, è dotata di attrezzature civili e culturali risibili nonostante la sua lunga tradizione in questo campo.

I suoi centri storici, che da sempre hanno svolto, come il sole e le canzoni, una funzione consolatoria, sono inabitabili, rumorosi, inquinati, invasi dal traffico, impercorribili dal pedone. Tutto ciò, questa è la mia tesi, ha gravi conseguenze sull'efficienza dell'intero sistema economico e sociale del paese, sui livelli della sua produttività globale e sulla sua competitività.

Il degrado della città italiana ha inizio ben prima degli anni '70 quando una serie di attività e di suoi abitanti decidono di preferirle la "città diffusa" (da allora in rapidissima crescita). Il degrado della città italiana è la conseguenza della cattiva comprensione della crisi che alla fine degli anni '60 agita tutte le città occidentali ed, in particolare, europee e che si manifesta dapprima in una grave crisi fiscale, nella incapacità di finanziare i servizi richiesti da una popolazione crescente e poi in un forte conflitto urbano. Contrariamente ad altri paesi il nostro non dà alcuna risposta a questa crisi se non sollecitando un'ulteriore e più forte, "mobilitazione individualistica". La città diffusa ne è la conseguenza e da qualche anno comincia a chiedere il conto in termini di comportamenti politici dapprima, di richiesta di nuovi criteri di ripartizione delle risorse disponibili poi, di nuovi istituti e forme di governo, infine.

Questa situazione richiede interventi di una straordinaria dimensione e coerenza: richiede in particolare che si ripensi *ex-novo* l'intero sistema insediativo del paese e l'intero campo delle tecnologie urbane. Pensare di risolvere la situazione di degrado attraverso progetti puntuali di riqualificazione urbana, attraverso una grande azione di *renovatio urbis*, non è sbagliato, ma è totalmente insufficiente. La qualità della città del XIX° secolo cui oggi molti vorrebbero tornare non è fatta di singole architetture per quanto importanti, ma del suo impianto infrastrutturale ed insediativo, delle relazioni spaziali tra le sue parti e materiali costitutivi ed è di questo che necessita oggi la città diffusa. Pensare di inseguire il deficit infrastrutturale delle nostre città attraverso una politica incrementalista quale quella da sempre seguita nel nostro paese nel campo dei lavori pubblici è votarsi all'insuccesso, all'aggravamento progressivo della situazione. Pensare che il problema possa essere risolto dalle finanze locali è come fare a finta che non esista o che non sia rilevante; spostare il problema sulle questioni dell'ordine pubblico e della sicurezza è eluderlo.

Pensare, infine, di poter infrastrutturare la città diffusa con reti fognanti, con acquedotti o metropolitane che imitino quelli di Parigi nel XIX° secolo, o con reti di assi attrezzati e di autostrade che imitino le città americane negli anni '50 e '60 è fare promesse che mai potranno essere completamente mantenute.

Risolvere la situazione urbana vuol dire mettere a punto tecnologie differenti ed adeguate e queste debbono, forse, riguardare in primo luogo la questione energetica ed il ciclo delle acque, campi ove reali salti tecnologici sono oggi possibili. Non si tratta di offrire un piccolo incentivo all'acquisto ed utilizzo di pannelli solari, di incentivi alla raccolta differenziata, al risparmio nell'uso

dell'acqua per usi domestici, ma di pensare ad un salto tecnologico importante, radicale ed esteso, del tutto possibile anche perché non è detto implichi investimenti maggiori.

Questi temi non possono essere affrontati unicamente con leggi di finanziamento, attraverso una distribuzione di risorse tra gli enti locali e facendo affidamento alla competitività tra città e territori.

Pensare in questi termini vuol dire annullare di colpo tutta l'economia dei beni pubblici ed una importante riflessione che ha percorso tutti il XX° secolo; vuol dire dimenticare che la maggior parte dei beni pubblici, nel senso dei termini qui utilizzato che era quello di Pigou, è costituita da beni territoriali.

Neppure questi temi possono essere affrontati attraverso il vaglio di progetti presentati dagli enti locali come nella sia pur lodevole esperienza dei Prusst. Un vaglio per essere corretto ed efficace deve avere un riferimento, deve essere pensato in termini di scostamento da un'idea aperta e flessibile cioè da un progetto. Dobbiamo forse smettere di pensare che l'esito di ogni riflessione sia una nuova legge o la modifica di una legge esistente. Tanto più saremo legittimati a proporre nuove norme o procedure quanto più avremo prima prodotto idee e progetti delle quali esse siano strumenti.

Abbiamo una lunga tradizione, non dobbiamo inventare tutto di nuovo: Raymond Unwin, Eliel Saarinen, Bruno Taut, Rudolf Schwarz, F. Lloyd Wright per quanto riguarda progetti di città diffusa; i Ciam, gli urbanisti e gli architetti del Movimento Moderno per quanto riguarda i fondamentali materiali urbani; il *Team X* e lo strutturalismo degli anni '70 per quanto riguarda le relazioni tra strutture antropiche e spaziali; la rielaborazione che di questo archivio fanno Kolhaas e molte delle migliori architetture degli anni '90 per quanto riguarda, infine, la nuova estetica urbana. Tutto ciò costituisce un immenso bagaglio di idee con le quali iniziare un nuovo itinerario verso un nuovo progetto per una nuova città.