



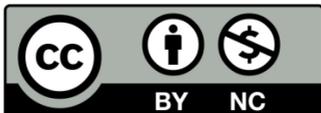
centro studi libertari /
archivio giuseppe pinelli

TITOLO: Il cannocchiale
rovesciato

AUTORE: Giancarlo De Carlo

ESTRATTO DA: «Volontà» 1995 n. 2-3

Documento digitalizzato a cura del
Centro Studi Libertari / Archivio G. Pinelli,
pubblicato con licenza Creative Commons



** Diffondi la cultura libertaria **
molti altri materiali su:

www.archiviopinelli.it

Giancarlo De Carlo / *Il cannocchiale rovesciato*

Ha studiato a lungo quella città. L'ha conosciuta in modo profondo. L'ha vissuta con intensità. Solo così si è sentito in grado di elaborare un piano per Urbino. Ecco che cosa ha proposto Giancarlo De Carlo, architetto e urbanista, docente all'università di Genova. Autore di numerosi progetti urbanistici e collaboratore di diverse riviste (tra cui, negli anni Cinquanta, Volontà), De Carlo ha fondato nel 1976 il periodico Spazio e Società. Tra i suoi libri: Architetture (con Lamberto Rossi, 1988), Tra acqua e aria (1989), Un recupero per Catania (1988). Il testo che segue è la trascrizione dell'intervento tenuto da De Carlo nell'aprile 1994 per presentare il piano regolatore di Urbino.

Urbino è una piccola città, ma è anche una grande capitale. Le è capitato tante volte, dal rinascimento in poi, di perseguire idee e di compiere fatti che si sono diffusi e hanno avuto grande risonanza in molte altre parti del mondo. Il nuovo piano di Urbino si è proposto di confermare questo ruolo. Il nuovo piano, chiamato ormai piano 1994, viene trent'anni dopo quello del 1964, che all'epoca aveva avuto una certa risonanza, anche perché era rimasto per quattro anni bloccato a Roma in un ministero che non considerava opportuno diffondere le novità che conteneva.

Che cosa aveva di nuovo quel piano del 1964? Un modo di leggere la città differente dal consueto, un modo di proporre interventi chiari, senza equivoci, rivolto anche ai non addetti ai lavori, secondo il principio della partecipazione. Dopo trent'anni, possiamo dire che questo piano ha salvato il centro storico di Urbino, che è uno dei più integri in Italia e ha inoltre restituito ai cittadini il senso della loro città.

Io ho riflettuto molto in questi ultimi trent'anni sul piano di Urbino, che è una costante della mia vita e della mia ricerca di architetto e di urbanista. Mi sono domandato spesso i motivi dei successi e degli insuccessi di questa città. Ricominciando a lavorare su Urbino, quattro anni fa, ero convinto che il piano, pur essendo già critico nei confronti dell'urbanistica convenzionale, quella che normalmente viene chiamata urbanistica dello zoning, non presentava una divisione profonda, radicale, nei confronti di queste concezioni.

Che cos'è l'urbanistica dello zoning? L'azonamento si basa sul principio di distribuire le attività nel territorio e di definire una rete viaria che le alimenti. Il suo scopo è di stabilire una situazione igienica nel territorio: non devono esserci fenomeni di sovrapposizione o di conflitto ambientale troppo forti. Ma soprattutto deve regolare il valore delle aree: l'urbanistica dello zoning ha dato in garanzia alla società che lo propone la chiarezza del valore delle aree. Il suolo, in quanto merce e in quanto strumento di produzione, è diventato sicuro e stabile. Così è cominciata l'urbanistica che si occupava solo dei pieni, e i vuoti non contavano; perché solo i pieni sono commerciabili, mentre i vuoti sono pubblici, non si vendono e non si comprano. È cominciata l'urbanistica delle attività e del movimento e la quiete non ha contato più nulla. È cominciata l'urbanistica della tipologia, cioè dell'edificio (in particolare la residenza), che viene tipizzata per diventare riproducibile e quindi riconoscibile. Sul mercato.

Questo modo di concepire l'urbanistica aveva assunto

come compito non quello di generare luoghi ma, nel migliore dei casi, di generare volumi, o volumetrie. Senza tenere conto che i luoghi non possono prescindere dalla gente che usandoli dà loro significato.

Dopo trent'anni sono arrivato alla conclusione che i vuoti sono importanti quanto i pieni. Anzi è sui vuoti che si può lavorare per fare in modo che i pieni si trasformino. Lo spazio è un elemento tra i più sensibili dell'architettura. E la quiete è il complemento fondamentale dell'attività: non esiste attività se non esiste la quiete e viceversa, come non esiste la notte se non esiste il giorno. Quindi la tipologia può essere solo un punto di partenza, perché il punto di arrivo è la forma delle cose, è l'immagine delle cose, è l'immagine che la gente percepisce. È l'immagine che a un certo punto trasforma gli spazi in luoghi attraverso la presenza della gente che continua a trasformarli. Da tutto questo deriva che il progetto non è altro che un processo, un momento iniziale, un'azione che continua a svilupparsi. Questo processo deve diventare pubblico, cambiare e coinvolgere continuamente altre realtà e altre azioni, raffinarsi attraverso questo coinvolgimento, diventare significativo e quindi diventare formazione e costruzione di luoghi. Questa è una delle prime conclusioni messe alla base del nuovo piano di Urbino.

L'altra conclusione fondamentale è che il territorio è tutto. Un modo parcellizzato di pensare fa immaginare che la coesistenza degli esseri umani sulla terra si realizzi soltanto all'interno delle città. Invece il territorio è tutto: le città, la periferia, la campagna, il paesaggio. Questi sono tutti casi particolari del territorio e la città esiste non come fatto isolato, ma perché ha un territorio intorno. Il territorio è origine e destinazione di ogni pensiero e di ogni atto degli esseri umani che abitano lo spazio fisico. L'esperienza ci dice che il territorio è tutto e che dentro di esso contiene centro storico, città, periferia, campagna, borghi, panorami, paesaggi, case sparse, filari e macchie di alberi, canali, argini, tracciati ferroviari,

strade, linee elettriche, scie lasciate dagli aerei quando passano nel cielo. Tutti questi elementi fanno parte del territorio. Il territorio è tutto e bisogna comprendere l'insieme delle sue componenti per essere capaci di capire e di progettare non solo il territorio ma ciascuna di queste componenti nella sua singolarità. Bisogna, in poche parole, conquistare una visione organica dello spazio fisico, che è il contrario della visione esclusiva, lineare, rozza perseguita negli ultimi cento anni, che ancora domina la scena dell'urbanistica e anche dell'architettura. Probabilmente è tempo di rovesciare il cannocchiale. Questo piano ha cercato di rovesciare il cannocchiale e perciò parte dal territorio. L'occasione, devo riconoscerlo, è favorevole, perché Urbino la compresenza delle due visioni già la contiene.

In questo contesto favorevole noi abbiamo cominciato un lavoro attento cercando di capire il territorio e abbiamo coinvolto altri, in questa ricerca singolare. Così abbiamo riconosciuto gli infiniti segni significanti di un'infrastruttura ricca, positiva e ancora efficiente. Abbiamo scoperto corrispondenze tra questi infiniti segni presenti nel territorio: percorsi, corsi d'acqua, bacini naturali e artificiali di fiumi, torrenti, fossi, torri di avvistamento; la strabiliante organizzazione delle strade periferiche che, in perfetta armonia con l'ambiente naturale, servono in modo capillare il territorio senza mai rivelare antagonismi nei confronti della natura.

Entrando in questa analisi, in questa decifrazione, si è cominciato a vedere come gli eventi territoriali si univano in famiglie. Famiglie aggregative non additive, che si sviluppavano secondo codici genetici precisi. Lo sviluppo di alcuni eventi è tanto armonico che per poterlo spiegare spesso si ricorre al caso, mentre invece tutto dipende da un codice genetico che ha continuato a esistere e svilupparsi sino a oggi, finché non è stato gravemente turbato e modificato da rozzi interventi esterni. E abbiamo visto anche però che alcuni interventi recenti si sono inseriti

armonicamente nel territorio; ad esempio il sistema ferroviario periferico, entrato in modo mirabile nella struttura territoriale.

Siamo partiti dunque dalla struttura del territorio e abbiamo distinto le sue componenti per poterle comprendere e riprogettare prevedendo la strumentazione necessaria. Si è trattato di una separazione soltanto di comodo e provvisoria perché la vera realtà di ogni componente è nel suo essere insieme a tutte le altre. Abbiamo utilizzato un nuovo strumento che in effetti è vecchio: il parco. Il parco nella tradizione urbanistica recente è considerato un luogo dove non si può far niente, e la gente che possiede terreni o che vorrebbe possederli è terrorizzata dall'idea che possano essere bloccati a parco, non si rende conto che la destinazione a parco può dare vantaggi che non sarebbero mai esistiti con altri vincoli. Perché i parchi di cui parliamo sono quelli dove si possono fare alcune cose, ma secondo principi qualitativi e non quantitativi. Al contrario di come accade dove esiste un vincolo agricolo, che in teoria non consente di fare grandi cose, ma in pratica si possono costruire capannoni senza senso che distruggono il paesaggio. I parchi non sono tutti uguali: hanno diversità di configurazione e di uso secondo i luoghi in cui si trovano. Per poter arrivare a stabilire quali sono le diverse connotazioni abbiamo chiesto la collaborazione di tutti quelli che correttamente e ragionevolmente si occupano di problemi territoriali.

Siamo così arrivati a distinguere cinque parchi, che circondano il centro storico di Urbino e si diffondono nel territorio. Il 38 per cento del territorio urbinato è interessato da questi parchi. E qui sono previsti interventi. Come si può immaginare di proteggere qualcosa senza rimetterla nel circuito delle attività contemporanee? Nulla può essere protetto se non vive. Perciò per esempio nel Parco delle Cesane sono previsti insediamenti leggeri residenziali e turistici: un albergo in una zona dove il paesaggio lo consente. Ma sono stabiliti anche i livelli di qualità: non si

può fare qualunque cosa in un luogo che è meraviglioso perché possiede equilibri naturali straordinari di eccezione.

Dentro questa cornice sono stati inseriti progetti architettonici singolari, che oltre a suggerire soluzioni per i problemi più delicati stabiliscono i livelli qualitativi che si debbano perseguire. A questo punto vorrei però dire che un piano ha a che fare con l'organizzazione e la forma dello spazio fisico. Non crea attività e la sola cosa che può fare è di generare situazioni favorevoli alle attività che si vogliono promuovere. Può anche resuscitare attività che erano favorevoli e introdurle in un contesto nuovo. È il caso del recupero della rete ferroviaria che il piano ha proposto. È un'idea che ha sorpreso e allo stesso tempo ha suscitato incredulità. Continuo a domandarmi perché. Una linea ferroviaria nel territorio urbinato già esiste. È stata abbandonata alcuni anni fa, perché le Ferrovie dello stato hanno deciso che è una linea poco redditizia. Se si ritiene che un servizio sociale debba essere redditizio è naturale che si taglino quelli in perdita. Ma i servizi sociali non sono redditizi, altrimenti non sarebbero sociali. La linea che era perfettamente funzionale è stata soppressa ma non smantellata. Ma esiste un'altra linea ferroviaria che passa sotto Urbino, sotto il centro storico, e arriva fino al fiume Foglia. I manufatti di questa ferrovia sono stati realizzati prima della seconda guerra mondiale e poi abbandonati: la sola cosa che manca sono i binari. C'è stato qualche crollo lungo la linea ma poco rilevante. Allora perché non utilizzare questo patrimonio infrastrutturale straordinario già esistente, quando basterebbe solo ripararlo in alcune parti per poter viaggiare? Non è un lavoro né difficile né costoso. Naturalmente il recupero e la gestione dovrebbero essere affidati a enti più agili delle Ferrovie dello Stato. Perché non pensare che questo possa costituire l'innescò di una rete metropolitana che poi potrebbe proseguire in molte altre direzioni: verso Fabriano e verso San Marino?

Abbiamo cercato anche quali mezzi potrebbero essere adoperati per mettere in funzione gli spezzoni della rete già esistente, in attesa che venga completata, e si è visto che ci sono veicoli utilizzati in Germania, che hanno la caratteristica di poter andare su strada quando non trovano più una sede su rotaie. Questo sistema, da noi proposto, potrebbe essere realizzato per fasi: finché non è saldata la frattura sul Foglia e si potrà arrivare a Sant' Arcangelo, il mezzo andrà su strada e poi ritornerà su rotaia. Lo scetticismo che ha sollevato questa proposta è indice di pigrizia mentale, e dimostra come siamo stati totalmente devianti dall'idea che il trasporto e la movimentazione delle merci e della gente si debba solo realizzare con automobili.

Un altro caso è quello della rete viaria urbana e metropolitana. La nostra raccomandazione è per la drastica riduzione dei grandi interventi viari. In questi ultimi anni si è sempre pensato in termini di autostrade, di svincoli e viadotti monumentali. Naturalmente servono, non vanno rifiutati o eliminati, ma vanno dosati e regolati con sagacia, con consapevolezza territoriale, con l'idea che le autostrade distruggono parti del territorio e che quindi bisogna utilizzarle come fossero interventi chirurgici, cioè con prudenza. Il sogno di trasformare il territorio in un luogo di grandi reti autostradali che collegano tutto a tutto ormai è stato ridimensionato e ora si pensa piuttosto a una loro utilizzazione dove sono strettamente necessarie, per esempio, nel nostro caso, per il collegamento con Rimini. Non serve molto di più. Quello che può servire invece, ed è molto importante, è il ripristino della rete stradale minuta, che ha sofferto perché è stata dimenticata quando si pensava che tutto sarebbe stato risolto sulla grande scala. Questa rete esiste ancora e ha una sua fisionomia, è stata concepita secondo il principio che le strade sono componenti del paesaggio, oltre che essere mezzi di comunicazione e di collegamento tra punti di origine e destinazione. La rete stradale minuta si

addice al territorio ed è ancora efficiente. Non deve andare perduta, deve essere riconsiderata e riutilizzata.

Ora vorrei sottolineare altre due novità che nel nuovo piano mi sembrano interessanti. La prima è quella delle norme. Il piano è necessariamente prescrittivo, però abbiamo operato perché sia il meno impositivo possibile. Bisogna diffidare dei piani che sono come gli editti di polizia, che puniscono, che reprimono. Anche perché quando sembra che puniscano, non puniscono proprio niente e invece proteggono interessi particolari. Il piano credo debba essere persuasivo: uno dei modi più efficaci per renderlo persuasivo è di fare in modo che tutti lo possano capire. Per questo abbiamo fatto disegni che tutti, o almeno la maggior parte delle persone, possano leggere facilmente perché sono espliciti (non segreti al punto che solo i proprietari di aree li possano decifrare). Inoltre sono state ascoltate le aspettative e, una volta selezionate, si è cercato di ricondurle in gran parte alla tradizione urbanistica. Questo ha fatto sì che le norme siano diventate semplici. Per la verità non sono ancora semplici come avrei voluto. Non sono, come avrei voluto, seducenti, interessanti, appassionanti. Avrei voluto che una persona che legge la normativa si appassionasse come se leggesse un racconto di fate. A questo non siamo arrivati.

Però in un certo senso siamo riusciti ad avere norme abbastanza domestiche, che non minacciano con regole o divieti, ma stimolano a comportamenti civili. In altre parole abbiamo spostato la prescrittività delle norme verso la possibilità che appaiano indicative di comportamenti desiderabili. Sono persuaso che in questo modo i cittadini diventino più sensibili, o perlomeno siano più disposti ad assumere atteggiamenti di collaborazione.

La seconda singolarità interessante che vorrei segnalare è che il piano è corredato da molti progetti architettonici. Questi danno la possibilità di capire meglio che cosa propone il piano, ma danno anche la possibilità di intavedere come la città e il territorio potranno diventare.

Siccome le immagini sono la forma più persuasiva che esista, siamo convinti che i progetti saranno un ottimo strumento per permettere alla gente di trovare la forza di avanzare altre proposte, di sviluppare altri modi di intervento e di sollecitare gli amministratori ad applicare il piano, non esattamente come si presenta ora, ma rispettando fedelmente la sua evoluzione.

Abbiamo cercato anche di affrontare e di risolvere una questione di carattere concettuale e metodologico che in questi ultimi anni è stata molto dibattuta: quella della contrapposizione tra piano e progetto. Quelli che sono del mestiere sanno che è stato un dibattito condotto con furia, ma in realtà anche con finta furia perché affrontava un falso problema. Non esiste dicotomia concettuale fra piano e progetto. Si può pianificare senza immaginare, senza progettare? Credo proprio di no. E si può progettare senza avere l'idea dell'insieme, cioè del contesto dentro il quale il progetto andrà a collocarsi? Credo proprio di no a meno che pianificare e progettare non diventino pure esercitazioni autiste, come spesso è successo negli ultimi anni.

Se non ci si mette in relazione con il contesto, cioè se non si capisce profondamente quali sono le motivazioni che hanno generato la specifica necessità di progettare in un dato luogo e in un dato momento e quali saranno le conseguenze delle azioni che si stanno per compiere attraverso la progettazione, non si può progettare in modo corretto. E si può sperare di attuare un piano che non abbia progetti? Secondo me no. Sappiamo benissimo cosa sono stati i piani particolareggiati, i piani che definivano volumetrie e poi venivano realizzati in modo totalmente diverso.

Credo che piano e progetto siano complementari. È naturale che abbiano una diversità di scala e di strumenti, però la loro complementarietà è indispensabile e non può esistere piano, secondo la mia opinione, che non dica attraverso quali configurazioni si materializzerà; perché

altrimenti si mettono i cittadini in condizione di non poter giudicare e di subire imbrogli e delusioni.

Questa complementarità modifica la natura sia del piano sia del progetto. Modifica la natura del piano che deve proporre indirizzi e comportamenti, che dev'essere articolato in una serie di letture e proposizioni progettuali che procedano verso gli obiettivi che ci si è proposti. Nient'altro dev'essere il piano. Tutto quel sovraccarico attribuito al piano è stato estremamente utile a quelli che in questi ultimi anni hanno voluto farlo crollare (lasciando il territorio in balia della speculazione). Ebbene quel sovraccarico deve essere eliminato e sostituito da fatti sostanziali e di struttura, perfettamente commisurati alla natura delle situazioni che si affrontano.

A loro volta i progetti proposti all'interno di un piano sono validi e sono legittimi se corrispondono ai principi del piano, se si adattano alle finalità del piano, se mettono a punto i suoi indirizzi e danno loro un'immagine attraverso la quale tutti si sentano rappresentati.

Possiamo dunque dire: il piano viva purché sappia assumere i significati che ho cercato di esporre; cioè diventi aperto, adattabile ma rigoroso e partecipato; coinvolga l'opinione e lo sviluppo delle idee della gente per la sua stessa natura e non attraverso processi meccanici di convocazione della popolazione che servono solo a pilotare il consenso.

Attribuisco un valore simbolico molto forte a due progetti compresi nel piano. Il primo è quello del Mercatale. In seguito al piano del 1964 sotto il Mercatale è stato costruito un parcheggio che per una serie di malintesi e di circostanze sfortunate invece di avere una superficie soffice, come era stato progettato, ha finito per avere una superficie dura perché le macchine potessero sostare, oltre che nel sotterraneo, anche sopra. La vista che ne è risultata è sgradevole per chiunque.

Il nuovo piano propone un progetto che riutilizza il Mercatale e lo riporta al suo ruolo originario. E poiché

non si possono eliminare le autorimesse sotterranee, si è progettato un sistema di macchine (come quelle barocche) che trasportano alberi e piante e possono generare varie configurazioni secondo i bisogni e i desideri della popolazione. Una volta tolte le automobili, i cittadini di Urbino potranno riappropriarsi di un luogo dove per tradizione hanno sempre giocato, conversato, avuto scambi. Il secondo progetto è quello dell'Orto dell'Abbondanza. L'Orto dell'Abbondanza è anche al Mercatale in quella lunga manica (adesso vuota) che ha avuto vicende varie perché è nata come stalla del duca Federico ed è stata progettata e costruita dal grande architetto Francesco di Giorgio: forse l'unico architetto che considero mio maestro. Questo edificio è crollato quando il ducato è stato trasferito a Pesaro e poi è diventato un orto chiamato Orto dell'Abbondanza perché era lussureggiante.

Ho rifatto sei volte questo progetto, ma ogni volta per una ragione o per l'altra le mie proposte sono state messe in crisi. Recentemente si è verificata una di quelle circostanze straordinarie che si verificano solo in questa città. È successo che a un certo punto Carlo Bo, rettore dell'università, ha deciso di donare alla città la sua biblioteca, rara, di settantamila volumi. Poi altre persone che sono state a Urbino, che hanno avuto la possibilità di essere in sintonia con questa eccezionale città (tra queste anch'io) hanno deciso anche loro di lasciare il loro patrimonio librario a Urbino. Grazie a questa circostanza l'Orto dell'Abbondanza è stato progettato come una biblioteca che raccoglierà varie collezioni librerie. E sarà un fatto straordinario, simbolico, dell'appassionato amore che i cittadini urbinati rivolgono alla loro città.