Diario

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Archi : rivista svizzera di architettura, ingegneria e urbanistica = Swiss review of architecture, engineering and urban planning**

Band (Jahr): **- (2011)**

Heft 3: **L'architettura di Luigi Moretti a Milano = Die Mailänder Architektur von Luigi Moretti**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Paolo Fumagalli

Diario dell'architetto

del 21 maggio 2011

Un articolo di ventitré anni fa

I Piani Regolatori «... di fatto risultano gli strumenti tecnico-amministrativi di un sistematico impoverimento delle risorse e dei valori ambientali (...) Il panorama e l'immagine che propongono sono di uno squallore disarmante. Spesso il piano si trasforma al momento della sua attuazione in una agglomerazione continua, insensibile alle caratteristiche del sito, senza gerarchie di spazi, privo di qualità sia nel disegno infrastrutturale che nella immagine complessiva. La povertà schematica delle relazioni funzionali di questi piani non induce a nessun piacere, a nessuna emozione nel fruire gli spazi (...) Se analizziamo le indicazioni normative di applicazione dei piani, vediamo che queste portano ad un appiattimento generale e spingono ad un disimpegno progettuale che mai si era registrato nell'arte del costruire (...) Le nuove zone di urbanizzazione sono ricuperate con amplificazioni di tipo additivo attraverso l'erosione della campagna, lasciando spesso ampie porzioni di territorio «residuo» che attorniano la «zona» di immediata urbanizzazione. Questi spazi morti (né città, né campagna) contigui con le zone più vitali creano dei settori senza alcuna qualità, zone «limbo», spesso incolte o abbandonate che privano le aree urbanizzate di quel rapporto diretto e complementare con la natura «esterna» che costituiva la ricchezza stessa dei vecchi nuclei. La tristezza che si prova ogni qual volta ci si addentra nelle giungle delle «nuove» agglomerazioni, all'interno delle «nuove» periferie, negli ampliamenti avvenuti nei nostri villaggi, dove trionfa la confusione dei linguaggi architettonici, dove un campionario di cinte delle proprietà hanno sostituito i vecchi tracciati agricoli, dove le tracce dei vecchi sentieri sono scomparse sotto nastri irregolari di terra e d'asfalto, dovrebbe ricordarci che questo spettacolo di un territorio umiliato, si è attuato in applicazione dei piani regolatori». Da un testo di Mario Botta, «Quotidiano» del 25 marzo 1988.

Miliardi il privato, spiccioli il pubblico

Da un articolo molto polemico – fosse solo per il titolo «Piani Regolatori: strumenti nefasti» – che allora fece scalpore, ho ripreso quelle frasi che riguardano gli spazi pubblici. Sono parole purtroppo ancora oggi desolatamente attuali, dopo oltre vent'anni. Anzi, in un certo senso, la situazione è ulteriormente peggiorata con la dilatazione del costruitosulle colline, la sistematica edificazione negli interstizi ancora liberi nelle città, la sostituzione acritica dell'antico col nuovo e l'indifferenza con cui si elevano gli indici edificatori. Già: densificare – concetto oggi di moda – che si traduce nellasciar costruire più alto al privato lasciando inalterato ciò che è pubblico: gli spazi urbani, le strade e le piazze e i giardini. Come se niente fosse. Non sono addentro nelle statistiche, ma credo che la disparità tra gli investimenti immobiliari del privato e gli investimenti dell'ente pubblico nel «fare» la città sia di una sproporzione abnorme: miliardi da un lato, qualche milione dall'altro. Le città sono «fatte» dal Privato, il Pubblico è assente. Eppure il progetto delle città è nelle mani pubbliche: sono i Piani Regolatori.

I vuoti della città

Dall'articolo di Botta emergono tre criticheaiPiani Regolatori: primo, l'indifferenza verso i valori e la ricchezza del territorio (paesaggio, emergenze, specifiche morfologiche del sito, ambiente, natura, storia); secondo, la banalità e squallore degli spazi pubblici (assenza di disegno infrastrutturale e gerarchie, povertà schematica delle relazioni funzionali); terzo, il non comprendere che è il progetto della città.Qui occorre un'affermazione di principio: una città si forma – per sua spontanea crescita o per un disegno preordinato – con i vuoti degli spazi. È una storia millenaria, è l'agoràdelle relazioni sociali e commerciali nelle città greche, il cardo e il decumano incisi nel terreno dai romani nel fondare le città, i contorti vicoli fedeli allamorfologia del suolo nelle città medievali, i tracciati geometrici o stellari nelle città ideali del Rinascimento, i viali di Haussmann nella Parigi moderna, il rigore ortogonale di Cerdà a Barcellona o la griglia schematicanelle città americane, l'intersecarsi di tracciati viari e «bandes de verdure» nella Chandigarh di Le Corbusier, il grande volatile con le ali spiegate tracciato a Brasiliada Lucio Costa e Oscar Niemeyer. La città prende forma dai vuoti dei suoi spazi, dalle piazze e dalle strade. Sono i pieni dell'architettura e i pieni del verde aservizio dei vuoti degli spazi urbani: i singoli monumenti del costruito e della naturacostituiscono i fulcri di riferimento e di identità storica, sono i poli dei tracciati spaziali e ne fissano le gerarchie. Mentre i filari alberati e i fronti degli edifici allineati lungo le strade ne determinano le proporzioni spaziali.

Lo strada: strumento progettuale per l'unità del sistema città

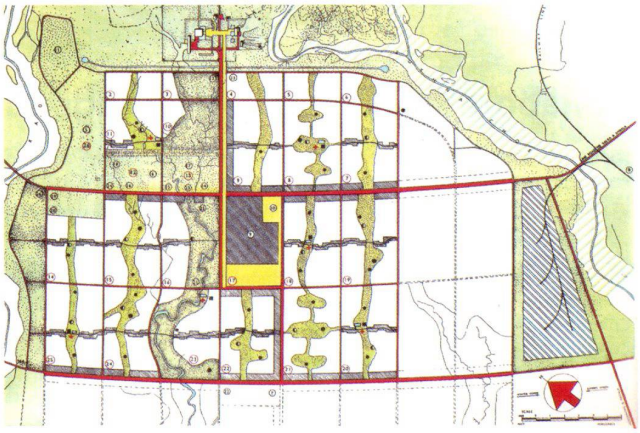
Se il vuoto dello spazio urbano è stato determinante nella storia delle città, esso è oggi fondamentale per la qualità urbana della città contemporanea. Fondamentale perchè è l'unico strumento per creare coerenza e unità dentro la discontinuità e l'eterogeneità e la diversità e la discordanza del costruito. Un'architettura oggi disomogenea non solo per la scomparsa di regole compositive o per l'indisciplina costruttiva annegata nell'offertadi materiali, ma anche perchè episodica, disseminata in minuscoli singoli frammenti architettonici cresciuti ignorando ciò che sta accanto, dentro la frantumazione particellare del privato urbano. Il Piano Regolatore potrà fissare distanze e allineamenti e altezze, ma il singolo progettista disegnerà la «sua» architettura con le «sue» forme e i «suoi» materiali costruttivi, in barba ad ogni principio di coerenza e di attenzione per il sito. Banalità e discontinuità e disordine dello spazio urbano si godono del resto percorrendo le ticinesi strade cantonali divenute oramai urbane. Il disegno della strada è allora l'unico strumento progettuale, finora negletto, con cui dirigere in modo unitario lo sviluppo della città, strumento di per sé semplice ed elementare da gestire da parte di chi ne è proprietario del suolo: l'ente pubblico. Se questo è vero, è imperativo – e urgente – che i Piani Regolatori la smettano di trattare i vuoti come banali e semplici arterie di traffico, determinati dai soli calcoli tecnici sul numero delle corsie e l'ingombro dei veicoli, ma che siano invece degli spazi urbani disegnati – progettati – nella consapevolezza che costituiscono un'importante componente del valore e dell'identità della città. Non semplici strutture di collegamento, ma viali e assi urbani qualificanti l'unità del sistema città.

Il progetto della strada, dello spazio urbano

Progettare gli spazi della città significa definire le strade con concetti mirati alla proporzione e all'armonia, significa fissarne la sezione – la larghezza e l'altezza - in funzione certo dei veicoli che la percorrono, ma soprattutto con criteri spaziali coerenti con un concetto progettuale complessivo. E coscienti che questa strada è destinata al pedone, all'abitante che in questa città vive e lavora. Non solo, ma la strada è uno spazio strutturato, è ordinata da precisi elementi compositivi che occorre gerarchizzare e disporre con regole adeguate. E se il criterio è quello della qualità urbana, allora non è tanto la larghezza del sedime stradale a essere importante, ma i percorsi destinati ai pedoni, i marciapiedi con la loro logica concatenazione e larghezze e materiali di pavimentazione adeguati. Senza dimenticare che il limite spaziale della strada è costituito dall'allineamento degli edifici che la costeggiano, talora posti sul filo stesso del marciapiede, talora posti in arretrato a formare delle aree che, pur private nel loro utilizzo, sono riferite allo spazio collettivo. Che non devono essere degradate a banali piazzali di sosta e di posteggio, ma qualificate dal disegno accurato degli ingressi all'edificio, del verde e degli alberi, delle recinzioni, elementi tutti che devono essere degni del luogo urbano in cui si trovano.

Dal disegno della strada al disegno del paesaggio

È questo il compito che compete a chi progetta i Piani Regolatori: disegnare la qualità degli spazi. Dare valore alle strade esistenti, creare nuove piazze e zone pedonali e giardini e parchi là dove sono assenti – nei quartieri della periferia – e riprendere e prolungare i sentieri storici che anticamente scendevano dalle colline e penetravano dentro le città. Dare valore all'esistente, là dove i valori sono assenti. Gli spazi urbani – le strade, i viali, le piazze, i giardini, i parchi – costituiscono gli elementi strutturanti che occorre gerarchizzare in funzione del loro ruolo dentro il sistema città. Nella varietà tipologica che possono assumere costituiscono lo strumento per dare qualità a un intero quartiere e a definirne le caratteristiche unitarie e di unicità, oppure possono assumere il ruolo primario di assi di collegamento interno alla città – la Diagonal a Barcellona. Gerarchia e tipologia «formale» della strada in funzione quindi sia del ruolo qualitativo che svolge, sia dell'identità dei singoli quartieri, sia ancora delle emergenze storiche, monumentali, spaziali, naturali e funzionali che collega e unisce. Solo così, solo con tali concetti l'insieme composto dai pieni del costruito e dai vuoti delle strade e delle piazze diventano sistema. Fino a coinvolgere altri «vuoti»: gli specchi d'acqua di laghi e laghetti con le loro rive, il verde dei parchi e giardini pubblici, dei giardini privati, delle aree marginali non edificate, su su fino a comprendere quelle aree di risulta che separano l'edificato dal bosco soprastante e il bosco stesso. Dal disegno della singola strada, insomma, al disegno del paesaggio.



Le Corbusier, piano definitivo di Chandigarh, maggio 1952
(da: Le Corbusier 1946-52, Verlag für Architektur (Artemis), Zürich)