

Quali velocità quale città

I nuovi scenari ambientali e territoriali in Europa e in Italia

Centri storici e periferie in Italia: occasioni perdute

Alessandro Castagnaro

L'Associazione Ingegneri e Architetti Italiani (A.N.I.A.I.) nella sua attività ha sempre espresso grande sensibilità verso i problemi ed i temi della cultura storica, archeologica, architettonica, paesaggistica italiana che va confrontata con la contemporaneità, va valorizzata ed esaltata.

Il principio storicistico afferma che il presente ha le sue radici nel passato e costruisce il futuro, pertanto non è possibile conoscere il presente delle nostre città e programmarne il futuro senza un attento studio storiografico che serva a rilevare anche gli errori compiuti e leggerli criticamente, per consentire a chi progetta e pianifica di poter migliorare la qualità della vita nei centri urbani che devono, comunque, adeguarsi ai tempi attuali caratterizzati dagli «ismi» dei nuovi linguaggi, dall'alta tecnologia, dalla velocità di tempi, di mezzi, d'informazione, di comunicazione. Non va trascurata la tradizione locale che emerge nella continuità culturale e storica di ogni paese. Il nostro maggiore sforzo - come architetti, storici, critici, cultori della materia - è quello di ridurre il grande divario che esiste oggi tra architettura e società, divario di cui in parte sono responsabili i nostri predecessori e gli amministratori i quali sono stati poco attenti a realizzare opere "sentite" e partecipate utili alla committenza ed alla collettività, opere che avrebbero dovuto migliorare la qualità della vita dell'uomo. Giedion nel lontano 1941 sostenne che «l'architettura è lo specchio della società», oggi possiamo dire tristemente che tra architettura e società il divario è sempre maggiore, anche se, con una visione ottimista, potremmo sostenere che l'architettura è solo potenzialmente lo specchio della società. Che l'Italia abbia un patrimonio storico-artistico fra i più

ricchi di Europa e del mondo, che da questa condizione si voglia ricavare oltre ad un valore di immagine anche un vantaggio economico e persino un'occasione occupazionale, è indubbio; ma tutto ciò non deve portare ad una museificazione delle nostre città, in particolare dei centri storici, ad una stasi nello sviluppo, con conseguente danno alla nostra qualità di vita.

Il tema dell'architettura contemporanea nei centri storici è oggi fulcro del più avanzato dibattito culturale europeo. L'interesse sul tema "antico e nuovo" è iniziato nell'immediato dopo guerra quando, superata la polemica antitradizionale del razionalismo, per vari e complessi motivi si cominciò a rivedere il rapporto fra architettura moderna e tradizione.

Per molti anni il concetto di conservazione passiva è stato attuato e praticato al punto tale da applicare nei centri storici, per le poche architetture realizzate, il principio del "dove era e come era" un ritrovato anticulturale che non tiene conto della vera valenza storica di un centro abitato, bensì pratica ed adotta delle vere mistificazioni, dei "falsi" che riescono solo a segnare l'assenza del contemporaneo nella cultura del nostro tempo, costoro si fanno scudo dell'alibi di non poter toccare quel "che" di pittoresco e sublime che ha spesso ispirato letterati ed artisti per lo più di talento mediocre.

La conservazione deve essere attiva, deve tener conto di tutti i fattori sociali economici culturali, tradizionali, occupazionali, riconoscendo prima di tutto che solo con la presa di coscienza delle mutate esigenze della nostra epoca si può permettere il rinnovamento funzionale di tali centri, fermo restando il riconoscimento della necessità culturale e pratica degli antichi organismi urbani, al di fuori di ogni concessione. Il rinnovamento auspicato deve conservare quanto possibile, ma non può negare il progresso e la sperimentazione del nuovo, sia come linguaggio architettonico sia come materiali e nuove tecnologie, come velocità di spostamenti e di comunicazioni.

Con il pretesto del "rispetto della storia" non si può paralizzare il progresso. Le più utili indicazioni su che cosa impariamo dalla storia e

sul rapporto fra storia e progettazione forse ci vengono inizialmente proprio da coloro che negano o, meglio, pongono in termini dubitativi l'utilità della storia per la conoscenza e l'azione progettuale. L'“opera architettonica” non va isolata, ma contestualizzata in un ambiente sociale, architettonico, medio, diffuso, che rappresenti quel giusto coronamento di una significativa architettura emergente, anch'esso frutto del succedersi delle epoche.

Come una fabbrica singola da restaurare andrebbe risanata e completata con parti chiaramente moderne, così un ambiente storico da riqualificare dovrebbe contenere architetture contemporanee accanto a quelle del passato alle quali assegnare la nuova destinazione di uso, anche agli edifici più monumentali, che molto spesso hanno perduto la loro originaria ragione e funzione.

In tal modo possiamo lasciare **un segno del nostro tempo** per continuare a segnare la storia che caratterizza i nostri ambienti e per lasciare ai posteri il libro delle testimonianze che registra il succedersi delle società. Non si può museificare ed imbalsamare tutto. Una qualsiasi opera deve vivere e deve svolgere una funzione. Gli spazi, gli ambienti urbani, i luoghi, le architetture hanno valore allorquando mantengono in vita il sapore sociale e culturale che li ha generati, rinnovandosi, variando la funzione originaria con cambi di destinazione di uso, se necessario. È vero: negli ultimi cinquant'anni, a causa di una politica talvolta troppo permissiva e concessiva, tal'altra troppo proibizionista, ma priva di controlli al punto da causare uno sfrenato abusivismo, si è agito in maniera indiscriminata alterando, manomettendo e persino mutilando o scempiando interi centri. In taluni casi si potrebbe parlare di violenza su centri urbani, favorita da indifferenza istituzionalizzata, ma non per questo si deve pensare ad una paralisi generalizzata o alla citata conservazione passiva, altrettanto deleteria.

Ad alterare il contesto dei centri storici è entrato in uso di recente un altro fenomeno altrettanto deleterio e nocivo: l'affidamento diretto di un incarico di progettazione ad un architetto di turno appartenente allo *star system* internazionale. Questi nei casi più diffusi cala il suo

progetto dall'alto, incurante del contesto, delle esigenze della collettività, di un qualsivoglia confronto, con l'unico obiettivo di lasciare un "segno" forte e talvolta indelebile che sia "emergente" e visibile. Non è di questa architettura contemporanea che abbiamo bisogno, ma di architettura che sia accettata e condivisa dagli abitanti, di opere che collaborino al miglioramento della qualità della vita media, con progetti di qualità che non devono sopraffare le preesistenze storiche ma che contribuiscano a valorizzarle ed a renderle maggiormente fruibili e che in maniera chiara ed evidente si possano raffrontare con esse. In sostanza per riprendere un assioma di Bruno Zevi «senza il Moderno l'Antico resta anchilosato o [... ..]senza il nuovo il vecchio muore».

Se negli ultimi sessant'anni, in particolare in Italia, nonostante i dibattiti e la letteratura sull'argomento, i centri storici talvolta sono stati trascurati e abbandonati, svuotati delle loro funzioni vitali, tal'altra museificati a servizio di un falso turismo, la situazione delle periferie non è stata migliore: sono sorti interi nuovi quartieri privi di spazi vitali per le integrazioni sociali, culturali e religiose, privi di ogni tipo di infrastruttura, privi di mezzi di trasporto, i quali nel migliore dei casi sono divenuti dormitori per pendolari.

E' chiara l'assenza totale di architettura partecipata, quella a servizio della collettività, quella che, mentre è necessaria per il miglioramento della qualità della vita media, caratterizza al contempo il prodotto della contemporaneità sul territorio in maniera non invasiva, ma appunto «partecipata e condivisa». In alcune città italiane lo sviluppo urbano e periferico ruota attorno ad assi sul territorio segnati da linee di trasporto su ferro (metropolitana, tav), come a Napoli dove tali linee oltre che migliorare la mobilità - finalità quasi pienamente raggiunta - avrebbero dovuto costituire l'auspicato volano di trasformazioni necessarie per la riqualificazione, il risanamento delle tante periferie urbane degradate ed abbandonate, avrebbero dovuto rappresentare i cosiddetti punti primari. Difatti il sistema di trasporto metropolitano su ferro, attività prevalentemente ingegneristica, ha poco interessato lo sviluppo architettonico ed urbanistico, se non in maniera puntuale e poco con-

divisa dalla collettività, quasi mai gli interventi architettonici - limitati esclusivamente alla realizzazione di stazioni del metro o di arredi urbani di parchi e di piazze – sono stati frutto di concorsi pubblici. Indubbiamente il nuovo sistema di trasporto su ferro denota il cambiamento che l'evoluzione del gusto, del modo di vivere nonché la necessità di rapidi spostamenti hanno portato anche nella progettazione delle stazioni ferroviarie, nate come ausilio ad un sistema d'ingegneria dei trasporti e divenute oggi «museo di transito». Più critico è il giudizio nei confronti di molte altre divenute, per lo più, esclusivamente segno tangibile sul territorio, avulse dal contesto ambientale culturale e paesaggistico, solo un segno dell'omologazione di culture prese a prestito da altre realtà. E' il caso questo della stazione progettata da Anish Kapoor a Monte Sant'Angelo, opera riproposta – immutata – dallo stesso autore prima a Chicago e poi a Napoli.

In tempi più recenti nel Mezzogiorno d'Italia gli apporti dell'architettura alla riqualificazione urbana sono stati notevolmente limitati, quelli che dal centro avrebbero dovuto riqualificare le periferie, ad oggi, sono solo allo stato di progetti. In alcune realtà, come quella partenopea, bisogna riconoscere la validità di una rete infrastrutturale essenziale per la mobilità e lo sviluppo, ma essa non può da sola riqualificare un tessuto urbano degradato, malsano e abbandonato anche per la lentezza procedurale, operativa ed attuativa, una lentezza non dovuta a motivazioni di ordine tecnico ed esecutivo, ma derivata dall'«immobilismo» che ha caratterizzato questi anni. Può bastare una stazione della TAV – questa volta frutto di un concorso vinto dall'irachena Zaha Hadid – a migliorare un tessuto sociale e culturale degradato come quello di Afragola nella periferia est di Napoli? Può da sola la ottima progettazione e riqualificazione delle stazioni della Cumana e della funicolare di Montesanto – ad opera di Silvio D'Ascia – contribuire al risanamento di quello storico quartiere molto degradato?

Se con una attenta politica di sviluppo, con i mezzi attuali della velocità, l'architettura partecipata può contribuire alla rivitalizzazione e al-

la valorizzazione dei centri storici, non è da meno il suo compito nei confronti delle periferie ove un'operazione qualificativa diventa indispensabile e necessaria per migliorare la qualità media della vita, dell'uomo, in Italia e in Europa.

E' questo il compito che dovrebbe unire gli architetti al fine di fare "scacco matto" al divario che ha separato la disciplina dalla società.

Alessandro Castagnaro
Docente Federico II - Presidente ANIAI