

Cavour a Roma, corso Umberto I a Napoli, via Roma a Palermo, via Indipendenza a Bologna, realizzati negli anni '70, '80 e '90 dell'ottocento, con esiti decisamente diversi tra loro.

Nel caso di Milano la dinamicità economica del capoluogo lombardo ha fatto sì che gli interventi di risanamento si estendessero fino alla quasi totale sostituzione del tessuto storico.

Nei casi di Roma, Genova, Palermo, Napoli e Bologna, allo sventramento e costruzione delle nuove strade non è seguito un processo di sostituzione edilizia diffusa e la riqualificazione dei centri storici non si è innescata. Per esempio via Cavour a Roma è calata nel 1880 come una mannaia tagliando in due il Rione Monti, senza però che quest'ultimo ne abbia beneficiato in termini di riqualificazione. In particolare la zona della Suburra si ritrovò improvvisamente ad essere un retro infossato alle spalle dei nuovi palazzi e diventò la zona più degradata del centro storico della capitale. Paradossalmente col tempo è proprio via Cavour ad aver subito il degrado maggiore, mentre la suburra sembra risorgere a nuova vita. Neppure a Napoli e Palermo i rettifili hanno avuto effetti di lungo periodo sul risanamento dei bassi attraversati e anzi oggi sono essi stessi bisognosi di riqualificazione.

Oggi la malinconica decadenza di queste grandi vie, le facciate annerite, il traffico incessante, sono un tutt'uno con le difficoltà dei quartieri retrostanti. Appena pochi passi dietro le decorazioni neoclassiche e si ritrova il carattere dimesso e oscuro dei vecchi vicoli sgangherati, passando dal caos urbano del traffico della città impazzita, alla vivacità romantica della città storica. Come le splendide creature della foresta che si affacciano sulla radura qualche istante per poi rientrare nella rassicurante penombra della selva, così la popolazione dei vicoli si concede fugaci apparizioni sui grandi viali per poi tornare al confortante ambiente dei bassi, dove lo spazio stradale non è altro che l'estensione naturale del proprio spazio vitale.

3. Due casi europei.

Questa impressione di fallimento della modernità e dell'approccio sanitario ai problemi dei centri storici è visibile anche in altri grandi interventi urbanistici in Europa, due per tutti, boulevard Lemonnier a Bruxelles e Gran Via a Madrid.

La Gran Via di Madrid è forse la più americana delle strade europee e non solo taglia a metà il centro della capitale spagnola, ma offre un fuori scala mai visto prima, osando con edifici di altezza tale che all'epoca si vedevano solo a Buenos Aires, New York o Chicago. A differenza delle città americane a Madrid la città antica ha continuato

ad esistere alle spalle dei monumentali palazzi della Gran Via e con essa il malaffare, la prostituzione, la vita di quartiere, visibile ancora oggi appena si abbandonano i marciapiedi affollati di turisti. Vista da dietro la Gran Via di Madrid è un po' il simbolo vivente di questo metodo di riqualificazione. Nell'essere l'espressione di una città moderna che mai fu, la Gran Via risulta oggi una splendida illusione, una scenografia urbana fine a se stessa e ininfluente rispetto alla vita e alle dinamiche dalla città che la circonda. Un manifesto del fallimento dell'idea di trasformazione moderna dei centri storici.

Di trent'anni precedente la costruzione del boulevard Maurice Lemonnier a Bruxelles, che assieme all'interramento del Senne diventa l'emblema del rinnovamento di quella città, portando al suo interno la modernità delle grandi infrastrutture viarie e la sontuosa imponenza delle eclettiche architetture ottocentesche. Attorno a questo grande viale le parti più antiche della città sono rimaste isolate diventando periferia interna. L'attrattività del nuovo boulevard ha inizialmente prosciugato di funzioni sociali, commerciali e pubbliche i quartieri circostanti accelerandone il declino e facendone per decenni corpi morti della città. Oggi non è più così e a soffrire è il boulevard stesso, il cui sfarzo non trova risorse necessarie al mantenimento. La taglia più modesta dei quartieri antichi ha invece facilitato l'insinuarsi degli investimenti dei pionieri della riqualificazione, che con lungimiranza recuperano a residenza, terziario e commercio le aree degradate quando i valori immobiliari hanno raggiunto il minimo e fanno da apripista a nuove iniziative.

4. La via italiana alla riqualificazione.

Si diceva che solo in poche città, tra queste Londra, Parigi e Milano, il tessuto edilizio storico è quasi totalmente scomparso sostituito da quello ottocentesco e novecentesco, negli altri casi i centri storici sono sopravvissuti anche alle operazioni di risanamento più aggressive e la via della riqualificazione ha poi preso una strada meno invasiva. In particolare in Italia, ciò che è sopravvissuto al piccone umbertino, a quello fascista e alle devastazioni belliche è poi rinato a nuova vita grazie a processi di riqualificazione graduale, attenta ai caratteri storici, architettonici e tipologici del tessuto, capace di far rivivere senza distruggere.

Tornando a Genova, Napoli e Palermo, dove la riqualificazione si è innescata in porzioni limitate, nei quartieri visitati di Ballarò/Vucciria, Quartieri Spagnoli/Sanità, Maddalena/Prè, il tema prevalente è quello dell'oggettiva difficoltà di generare standard edilizi e abitativi

accettabili, a causa dell'estrema profondità dei vicoli e della densità edilizia. La stessa amministrazione genovese ha rilanciato la vecchia idea di fare interventi mirati di diradamento creando piccole piazzette, in modo da offrire almeno condizioni basiche di illuminazione naturale agli appartamenti, anche ai piani inferiori. L'assenza di standard abitativi accettabili rende difficile attrarre i ceti medi, offrendo condizioni abitative solo dalle fasce della popolazione di più basso reddito o da quelle molto elevate in grado sopperire in proprio ai limiti dell'edilizia storica. Per procedere alla riqualificazione dei centri storici servono condizioni minime di illuminazione degli appartamenti, ascensori, controllo sociale e gestione condominiale dei palazzi, disponibilità di spazi di servizio e naturalmente riqualificare gli spazi pubblici. La prassi di riqualificazione è quella partita da Bologna negli anni '60 e si è poi diffusa in tutto il mondo e anche per questo i casi di successo in Italia non mancano. Il più recente è forse quello di Bari, città di mare, il cui centro storico nell'arco degli ultimi trent'anni è passato dall'essere un focolaio di problemi ad una risorsa della città. Certo la dimensione della città vecchia di Bari e soprattutto la profondità dei vicoli non è paragonabile a quella di Palermo, Napoli e Genova. Profonde e strette sono invece le calli di Venezia, che però anche grazie alla sua particolarità non ha mai visto il declino economico trasformarsi in degrado urbano.

5. Il caso di Barcellona

Volendo invece rintracciare un caso contemporaneo di riqualificazione paragonabile a Genova, Napoli e Palermo si può guardare a Barcellona, grande porto del mediterraneo con un centro storico molto grande e molto problematico, in cui negli ultimi anni sono stati fatti interventi di riqualificazione, alcuni dei quali anche radicali. Anche nel centro di Barcellona non mancano i tentativi di risanamento urbano ottocentesco basato sull'apertura di grandi strade moderne. All'inizio del '900 ne erano previste tre e ne venne realizzata solo una, la via Layetana, che ricorda in tutto e per tutto i casi simili citati prima per le città italiane. Anche il centro di Barcellona non ha beneficiato di tale intervento se non nelle immediate vicinanze, ma le strategie di riforma urbanistica a Barcellona si sono rivolte al centro storico anche successivamente. I grandi eventi e in particolare le olimpiadi del '92 sono state di stimolo a rilanciare la trasformazione della città all'interno di una visione e alla fine si può dire che il caso di Barcellona sia un caso di successo, diventando un modello di intervento urbano. Tre gli elementi riferiti al centro storico che meritano di essere menzionati relativamente al caso di Barcellona. Il primo e più sensazionale

è il recupero e rilancio del rapporto col mare, che non si è limitato a garantire qualche accesso interstiziale tra le attività portuali, ma ha significato il trasferimento integrale del porto commerciale, l'eliminazione dei valli doganali e delle barriere fisiche, l'interramento della viabilità di scorrimento che separava la città dal mare, il prolungamento della "rambla" fin dentro il mare fino al nuovo porto turistico, la creazione delle spiagge urbane alla Barceloneta e alla villa Olimpica, l'inserimento nel tessuto storico di numerosi interventi di edilizia residenziale pubblica, la riqualificazione degli spazi pubblici e la creazione di nuove piazze e nuovi poli museali e culturali. Oggi si può pensare che il turismo sia sempre stato il motore di questa azione, ma non è così, fino agli anni 90 la presenza dei turisti nel centro di Barcellona era limitata alla rambla, e alla parte del barrio gotico attorno alla cattedrale. Il fronte portuale e la gran parte dei quartieri del centro erano infrequentabili, oggi non è più così.

I centri storici di Palermo, Genova e Napoli non sono periferie degradate, ma rischiano di essere delle isole chiuse e decadenti, col paradosso di avere a disposizione un accesso diretto al mare, di contenere bellezze architettoniche e artistiche, un tessuto sociale vivace e la migliore accessibilità. Probabilmente su queste zone occorre una strategia e una visione forte e chiara. Che attinga dal caso catalano e dall'esperienza fatta nelle altre città italiane.

II

La periferia storica

1. a nascita della città ottocentesca.

In immediata continuità e a volte in sostituzione dei centri storici crescono nella seconda metà dell'800 le periferie interne o periferie storiche. Si tratta dei quartieri nati a ridosso delle mura cittadine, contestualmente alla loro demolizione. In alcuni casi la periferia storica si trova anche dentro l'anello murario, in ragione dell'estensione raggiunta in passato dallo stesso, come nel caso di Roma, oppure per estesi processi di sostituzione edilizia che hanno interessato il centro storico, come nel caso di Milano. La costruzione, in coincidenza con la prima industrializzazione, è contraddistinta dalla necessità di generare una città moderna che si ponesse in alternativa ai centri storici e rispondesse alla domanda dei settori immobiliare e costruzioni.

Vi era poi la necessità di fornire alloggi alle nuove classi sociali emergenti, borghesia, impiegati e operai e infine dal 1861 in poi la volontà di rappresentare con chiarezza un carattere comune in tutte le città, che fosse l'espressione viva del nuovo stato unitario. Si aggiunga a questo che la nascita della rete ferroviaria e delle stazioni come nuove polarità urbane è stata l'occasione per ridisegnare le direttrici di sviluppo di molte città e che la crescita del traffico veicolare ha assegnato alla rete delle infrastrutture viarie un ruolo primario nel disegno urbano. La motorizzazione di massa non era ancora all'ordine del giorno e per questo si scelse la tipologia dell'isolato chiuso e l'edificazione compatta, che anche con un mutato linguaggio architettonico ha caratterizzato lo sviluppo urbanistico delle città italiane fino alla fine degli anni '50. Unica eccezione ad una crescita urbana compatta e in continuità con quella pre-esistente sono stati i quartieri popolari, pianificati o spontanei, nati in epoca fascista lontani dall'edificato a volte in luoghi talmente remoti che rimangono tali a tutt'oggi. Sono quelle che a Roma si chiamano borgate ufficiali e informali, e che per le loro caratteristiche fisiche e sociali risultano essere delle anticipazioni della forma di costruire la città che si manifesterà dagli anni '50 in poi e di cui si parlerà dopo.

2. Il declino.

I quartieri della periferia interna sono stati oggetto di declino per alcuni decenni tra gli anni '50 e '90 del novecento, da quando l'arrivo dell'automobile ha aperto al mercato immobiliare la possibilità di delocalizzare la residenza in aree specializzate lontane dal centro storico. Questo processo di abbandono della "inner city" negli Stati Uniti ha prodotto drammatici fenomeni di degrado e abbandono di intere parti di città.

In Italia ed Europa il fenomeno ha assunto proporzioni meno drammatiche, separando da subito le sorti dei centri storici da quelli del primo anello periferico.

Se negli Stati Uniti la città ottocentesca si è svuotata trasferendo la popolazione nei "suburbs" e il terziario nel centro (downtown), in Italia ed Europa i quartieri a ridosso del centro hanno subito processi di degrado meno accentuato e certamente non sono stati abbandonati, anche perché i centri storici hanno mantenuto funzioni di servizio alla residenza e l'infrastrutturazione automobilistica è stata più limitata.

Nelle città italiane in particolare il declino è stato selettivo, colpendo solo alcuni di questi quartieri, in genere quelli vicini alle stazioni ferroviarie o quelli a tradizione operaia, incidendo prevalentemente

nella composizione sociale della residenza. Per fare un esempio tra tanti si può citare il percorso diverso seguito da due importanti quartieri ottocenteschi di Roma, Prati ed Esquilino, nati nello stesso periodo come zone per residenza, uffici e commercio, attività necessarie alla nuova funzione di capitale del Regno. Oggi Prati si conferma come quartiere borghese mentre Esquilino si è trasformato nel più simbolico quartiere multietnico della città.

La Commissione ha visitato solo alcuni di questi quartieri nelle diverse città interessate dall'indagine e anche qui risulterebbe difficile farne un elenco completo, ma può essere utile farne almeno uno esemplificativo. Aurora/Borgo Dora e San Salvario a Torino, Sampierdarena a Genova, via Padova, Lazzaretto, Solari a Milano, Via Piave a Mestre, Bolognina a Bologna, Esquilino a Roma, Vasto a Napoli, Libertà a Bari, Oreto e la zona Stazione a Palermo. Questi sono solo alcuni dei quartieri che fanno da corona ai centri storici delle città italiane e che assieme ad altri meritano attenzione per i processi di trasformazione della composizione sociale, in particolare l'invecchiamento della popolazione italiana e la fortissima presenza di comunità straniere. Sono poi aree in cui si assiste ad un visibile degrado fisico dell'edilizia privata, che a volte contrasta con l'enfasi decorativa delle architetture eclettiche che le caratterizzano. Non siamo in presenza di problemi di isolamento o perifericità, anzi data la vicinanza alle stazioni ferroviarie o ai viali di circonvallazione si tratta forse delle zone più accessibili e forse il problema è l'opposto, quello di essere dei "porti di mare", luoghi da cui si arriva e si fugge con grande facilità, in cui è difficile esercitare il controllo sociale e forme di aggregazione. Questi quartieri sono in molti casi espansioni pianificate secondo schemi ortogonali, coerenti con i nuovi assi viari con cui si intendeva ammodernare il tessuto dei centri storici e riferiti alle nuove stazioni ferroviarie, assumendo l'aspetto austero dei quartieri operai, o gli eleganti richiami decorativi dei palazzi destinati al nuovo ceto medio emergente se non addirittura dei palazzetti, villini e ville delle classi più agiate.

Quelli che oggi hanno problemi sono in genere i quartieri che già dalla loro nascita si rivolgevano alle esigenze del proletariato urbano, ma gli effetti di degrado più marcati sono visibili nelle aree circostanti le stazioni ferroviarie. Vi sono poi aree cresciute nello stesso periodo in modo più spontaneo lungo le principali strade in uscita dalla città, che ospitano le prime attività industriali e residenziali in coincidenza con nuclei esterni preesistenti.

3. Genova, Torino, Mestre.

Per entrare nello specifico di questi quartieri e seguire il percorso dei sopralluoghi della Commissione si incontrano i casi emblematici di Sampierdarena a Genova, Via Piave a Mestre, Libertà a Bari e Aurora a Torino.

Sampierdarena è un grande quartiere operaio ottocentesco a ponente del centro di Genova, dove in epoca più recente si sono insediati cittadini stranieri in particolare provenienti dall'Ecuador. Il quartiere, pur essendo lungo la costa non gode dell'affaccio al mare, da cui è separato da un fascio di infrastrutture e soprattutto dal porto commerciale. A monte si erge la collina genovese e in mezzo, per non farsi mancar nulla, una ferrovia sopraelevata che lo taglia in due longitudinalmente. Le preoccupazioni dei cittadini si rivolgono prevalentemente sul rischio che la comunità straniera dell'Ecuador prenda il sopravvento ed esca dal rispetto delle regole attraverso la creazione di circoli privati, bypassando le ordinanze di ordine pubblico emanate dalle amministrazioni.

Via Piave e la zona della stazione di Mestre ed è un caso anomalo perché anomala è la città di Venezia, con il centro storico isolato nel mezzo della laguna e il borgo di Mestre trasformato in breve tempo all'inizio del XX secolo in una città fatta tutta di periferia. Le cose non stanno esattamente così perché comunque Mestre ha un nucleo storico significativo e identitario, ma la zona di via Piave si configura come una tradizionale area stazione senza la vicinanza di un grande centro storico e quindi con un costruito più dimesso e frammentato. Anche i problemi denunciati di microcriminalità e controllo degli spazi pubblici, tutto sommato sono simili a quelli di molte altre città italiane.

A nord di Porta Palazzo, non distante dal palazzo reale di Torino c'è il quartiere Aurora che rappresenta bene la tipologia mista di residenza operaia e industrie tipica della modernità precoce di Torino. Anche in questo caso l'identità del luogo è molto forte e il tessuto sociale particolarmente composito. A differenza di altri casi la diffusa presenza di edifici monofunzionali e piccoli e antichi insediamenti produttivi favorisce puntuali interventi di riqualificazione come quello dell'innovation center di Torino, ma al pari di altri contesti simili la forte presenza di stranieri è il tema dominante dal punto di vista sociale. Lo stesso si potrebbe dire del quartiere Libertà di Bari.

Tutti questi quartieri presentano problemi simili, composizione sociale fragile, forte presenza di stranieri, edilizia in cattivo stato e valori immobiliari depressi, al tempo stesso grandi potenzialità, ottima

accessibilità e vicinanza al centro, vivacità, patrimonio residenziale di qualità, forte identità, presenza di aree pubbliche ed edifici di pregio. Appare chiaro come i processi di risanamento seguano grossomodo gli stessi percorsi possibili per i centri storici, riqualificazione dello spazio stradale, recupero delle aree dismesse e ricucitura sociale. Una sfida possibile per l'Italia che non solo non si ritrova come gli USA situazioni di abbandono o compromesse fisicamente, ma non trova neppure i fenomeni di ghettizzazione rilevati in molte città europee, da quelli noti storicamente per le rivolte razziali di Brixton a Londra, fino ai casi saliti alla ribalta della cronaca di Molenbeek e Shaerbeek a Bruxelles. I nostri quartieri umbertini sono luoghi affascinanti e di grande potenzialità, si tratta di saperle cogliere.

III

La periferia urbana

1. La nostra periferia.

La nostra periferia è quella formatasi attorno alle città italiane a partire dagli anni 50/60 fino agli anni '90 del novecento, quella dove gran parte degli italiani di oggi sono nati e vissuti e quindi anche quella più viva nell'esperienza di ognuno di noi e nella memoria collettiva, basti dire che è il set della stagione più amata del cinema italiano. Come si diceva questa periferia nasce e si sviluppa contestualmente al processo di motorizzazione di massa. Le accresciute possibilità di spostamento dei cittadini comportano la valorizzazione immobiliare anche di aree distanti dal centro, quindi la continuità fisica della città non è più necessaria. La periferia comincia a dilatarsi, creando un edificato denso lungo le strade principali e rado nelle parti intercluse. Sono identificabili due macro categorie, quella pubblica dei quartieri pianificati e costruiti per rispondere alla domanda di casa delle fasce popolari e quella cresciuta in modo speculativo per iniziativa del settore privato delle costruzioni. Queste due macro categorie fino agli anni '20 del novecento non erano distinguibili, tanto che in pochi saprebbero riconosce all'interno di un quartiere umbertino un isolato costruito da un ente mutualistico per i propri operai o impiegati da quelli adiacenti realizzati dall'iniziativa privata. Invece dall'epoca fascista in poi è sempre stato chiaro a tutti dove c'erano le case popolari e dove no, perché queste assumevano un carattere

unitario ed un disegno urbanistico diverso da quello del coevo tessuto edilizio. Anche se il capitolo delle “case popolari” è quello più ampio e ricco di riferimenti, conviene forse trattare prima la parte privata delle nostre periferie, quella che con drammatica efficacia nel 1963, Francesco Rosi descriveva nel crudo bianco e nero di “Le mani sulla città”. La parte privata della periferia è cresciuta in modo tumultuoso e più o meno ordinata dai PRG o spontaneamente lungo le principali arterie in uscita dalle città, usando due tipologie prevalenti, quella del palazzo e della palazzina per le classi più abbienti, mentre ville e villette inizialmente più rare si diffondono dagli anni '70 in poi. Le parti principali della periferia sono quindi corpi compatti di palazzoni allineati lungo le vie principali, a Roma le consolari, creando dei quartieri densi e spesso in discontinuità gli uni dagli altri. La discontinuità è rappresentata da aree non costruite, come nel caso di Roma e Napoli, da grandi superfici produttive, oggi dismesse o sottoutilizzate, come nel caso di Milano e Torino. Altre volte sono proprio i quartieri di edilizia sociale ad essere le isole che creano discontinuità nel fluido espansivo dello sviluppo urbanistico del dopoguerra. Questa periferia oggi è ben servita dal trasporto pubblico e ha radicato una propria identità locale. La composizione sociale è ancora innervata da una popolazione anziana appartenente alle famiglie che originariamente li hanno abitati e questo paradossalmente invece di essere oggi un punto di forza è diventato un elemento di debolezza, in quanto si manifesta proprio su queste persone un senso di isolamento e spaesamento dovuto alla presenza di nuovi cittadini con storie diverse, alla trasformazione del quartiere stesso e alla perdita di rilevanza nel contesto urbano.

2. Mirafiori, Moncalieri, Pioltello.

Ci sono tre quartieri tra quelli visitati dalla commissione che raccontano bene questa storia, con esiti diversi in termini di degrado. I quartieri sono Mirafiori a Torino, corso Trieste a Moncalieri e il quartiere di via Leoncavallo a Pioltello. Nel primo caso si tratta del grande quartiere operaio cresciuto con un mix di edilizia pubblica, privata e aziendale attorno alla Fiat, ma pur essendo la grande fabbrica ancora presente i lavoratori sono diminuiti drasticamente e ora il problema più rilevante è il senso di smarrimento della popolazione residente al pari delle condizioni di degrado fisico dei generosi spazi pubblici e degli edifici.

Al contrario il quartiere di Pioltello, nato come intervento privato destinato ai nuovi lavoratori diretti all'area milanese, è stato realizza-

to in modo talmente scellerato da essersi dimostrato presto invivibile e di conseguenza abbandonato. Oggi è abitato da stranieri o fasce di popolazione più povere, la dimensione dei condomini rende difficile immaginare una gestione, la possibilità di azione del pubblico si limita allo spazio pubblico peraltro esiguo, una situazione che lascia pochi margini di manovra. A Torino e in altri contesti simili sono possibili interventi di riqualificazione urbana diretti allo spazio pubblico e interventi di ricucitura sociale diretti al consolidamento delle relazioni. A Pioltello la situazione è fisicamente compromessa, l'eccessiva densità insediativa e la scarsa qualità edilizia non sono emendabili e come in altri casi si pone solo il tema della demolizione.

In altri paesi, soprattutto nel mondo anglosassone la demolizione di ciò che non serve più o non va più bene è prassi consueta, in Italia meno, ma questo è un argomento su cui forse occorre riflettere e forse dotarsi di strumenti per farlo. Anche a Moncalieri si vede un esempio tipico di problemi che derivano da una mancata avvedutezza nella gestione urbanistica a cui l'iniziativa privata ha dato risposte che sin dall'inizio contenevano il germe del degrado. In questo caso si tratta di una serie di grandi palazzi ottimisticamente piazzati di fronte ad una grande via di comunicazione, quale l'ingresso dell'autostrada A6, e da cui oggi non si sa come difendersi. Con l'aggravante di perenne rischio di allagamento del quartiere, derivante dall'essere conficcato in uno spazio costretto tra il Po e un suo affluente. Nella città cresciuta nelle mani dell'iniziativa privata e con un blando indirizzo di pianificazione si trovano spesso contrasti tra residenza e altre funzioni che ne minacciano la qualità. E' il caso delle infrastrutture, viarie e ferroviarie, spesso preesistenti e sottovalutate nel momento della costruzione delle case, che col tempo sono cresciute rendendo sempre più difficile la convivenza con i cittadini. E' il caso degli impianti rifiuti o delle attività produttive, che anche quando dismesse sono poi rimaste aree abbandonate e quindi focolai di degrado. Ci sono poi altre forme di incompatibilità con elementi naturali quali appunto aree esondabili - come a Piazza Adriatico a Genova sotto il costante rischio idraulico del Bisagno e pure vicino ad un impianto di gestione dei rifiuti - oppure minacciati dall'effetto delle frane e del dissesto geologico e infine ci sono i casi, più presenti nel centro sud di aree residenziali che convivono con adiacenti contesti abusivi o essi stessi abusivi, in genere sottodotati di servizi pubblici e standard urbanistici anche qualora fosse intervenuta la regolarizzazione. A questo problema si sono rivolti i sopralluoghi a Casteldaccia e Carini in provincia di Palermo, dove nel primo caso si evidenziavano i problemi burocratici per dotare dei servizi di rete un quartiere nato abusivo e

nel secondo caso il Comune evidenziava la lotta contro l'abusivismo edilizio che ammorba il litorale. Questi casi sono frequenti nella periferia consolidata del XX secolo, ma diventano la cifra costante dei fenomeni di degrado delle zone periferiche di più recente formazione, la periferia esterna che incontreremo nell'ultima parte di questo viaggio, non prima però di un veloce excursus nell'edilizia popolare.

IV

L'edilizia sociale

I quartieri pubblici sono il capitolo più ampio di questo racconto, non certo perché siano la maggioranza, anzi in Italia sono meno che altrove, ma perché sono luoghi simbolici delle periferie moderne, più visibili nel dibattito pubblico e per intrinseca natura oggetto di polemica. I quartieri pubblici non sono però tutti uguali, sono stati costruiti in epoche diverse e con caratteristiche molto diverse tra loro. Le differenze sono importanti sotto vari punti di vista e soprattutto per quanto riguarda l'eventuale stato di degrado in cui versano oggi. Una precisa ricostruzione delle diverse stagioni della casa pubblica in Italia si può facilmente reperire nella bibliografia specializzata, ma ai fini di questo racconto ci si può permettere una semplificazione che le riduce a cinque. Il periodo prefascista, il ventennio, il periodo 1945-1963, il periodo 1963-1990 e gli ultimi anni.

1. La casa pubblica nel primo '900.

La prima stagione è quella sviluppatasi a partire dalla legge Luzzatti del 1903, nel periodo dello Stato liberale. Si tratta di interventi anche significativi presenti soprattutto nelle grandi città, che sono ormai assorbiti in modo indistinguibile nel tessuto edilizio della loro epoca, inoltre in alcuni casi non sono più nel patrimonio pubblico.

2. Le borgate fasciste.

La seconda stagione è quella del ventennio, caratterizzata da un radicale cambio di linguaggio architettonico e dall'azzardata scelta di localizzare gli insediamenti in aree remote dell'agro suburbano, dando per la prima volta un senso preciso e tangibile al concetto di periferia. Con quella scelta la precisa separazione tra città e campagna

tipica della città ottocentesca veniva definitivamente spazzata via. Sintomo di questi primi squilli di esplosione urbana furono i villaggi di tipologia semi-rurale, una forzatura ideologica tipicamente fascista che involontariamente anticiparono la natura ambigua della periferia contemporanea, tra non finito e “happy rural”. La collocazione remota dei nuovi quartieri non è stata un’esclusiva della Capitale, ma a Roma ha assunto un tono traumatico a causa della “deportazione” dei residenti sfollati in seguito agli sventramenti del centro. La distanza dal centro di queste nuove parti di città tradiva anche la grandeur con cui la politica e i pianificatori dell’epoca immaginavano la crescita di Roma. L’azzardo di tali operazioni è poi emerso nell’immediato dopoguerra, in primo luogo perché sotto il regime il disagio degli abitanti non poteva esprimersi, in secondo luogo perché evidentemente in periodo bellico vi erano altri problemi gravi. Con “Ladri di biciclette” il cinema popolare mette in evidenza a tutti l’associazione tra la condizione di emarginazione sociale dovuta alla miseria e quella fisica della lontananza. Il protagonista del film è in continuo movimento dalla lontana Val Melaina verso il centro città. Oggi i quartieri popolari costruiti in epoca fascista sono stati quasi tutti inglobati nel tessuto edilizio o addirittura ne hanno generato un proprio, come è il caso di Acilia, ma questo tema della distanza e del conseguente senso di isolamento è ancora percepibile. Per esempio San Basilio, pur integrato da interventi pubblici successivi e raggiunto da alcune propaggini urbane, appare ancora oggi lontano ed estremamente periferico, a più di ottanta anni dalla costruzione delle prime case. A Roma altre borgate ufficiali, tra le tante Val Melaina appunto, il Trullo o Primavalle sono diventati il riferimento per lo sviluppo dei rispettivi quartieri che oggi sono parti integranti della città di Roma, non più considerati particolarmente periferici.

Nei quartieri fascisti il fraseggio architettonico dell’austero razionalismo di regime è comune a tutti gli interventi, cambia invece da caso a caso la qualità edilizia e l’organizzazione planimetrica e sono queste differenze ad aver innescato i processi di degrado. La scarsa qualità edilizia e la densità dell’impianto urbanistico sono ancora un problema in quartieri come San Siro e Giambellino a Milano. Ad Acilia e Pietralata a Roma invece la causa del rapidissimo degrado è stata la pochezza dei materiali, tale da rendere necessaria la demolizione delle case già a partire dai primi anni del dopoguerra. Acilia e Pietralata non erano quartieri densi, realizzati quasi tutti con piccoli edifici da quattro o due famiglie, ma talmente poveri nei materiali che già subito hanno manifestato un degrado paragonabile a quello delle borgate spontanee. Già dalle esperienze di edilizia pubblica fascista

emerge come il problema del degrado possa derivare oltre che dalla composizione sociale, anche da errori progettuali, quali la scarsa qualità edilizia o l'eccessiva densità. A San Siro il quartiere nasce compatto e con una desolante ripartizione lineare degli spazi aperti. I cortili non riescono ed essere validi polmoni di verde pubblico e neppure spazi protetti e dedicati ad unità di vicinato definite. Il disegno indifferente delle strade non crea gerarchia e rende il complesso percettivamente vulnerabile. L'aspetto piacevolmente sorprendente è la notevole forza del tessuto sociale e associativo e il derivato senso di appartenenza, l'unico frutto positivo che può forse derivare dall'alta densità, quello che si potrebbe chiamare effetto spagnolo per citare la caratteristica vivacità sociale delle periferie ad altissima densità. Rimane comunque il problema della qualità edilizia e delle tipologie che rendono gli edifici bisognosi di perenne manutenzione e difficili gli interventi di ammodernamento, come anche il semplice allestimento di ascensori.

3. Il Piano casa e i quartieri INA Casa.

I difetti e forse anche i pregi degli interventi del ventennio sembrano aver ispirato l'azione della Repubblica, che con il piano INA Casa compie un piccolo miracolo di cui forse non si è ancora completamente consapevoli. Il piano casa sviluppatosi tra il 1949 e il 1963 è caratterizzato da una grande attenzione agli aspetti urbanistici, al mix delle tipologie residenziali, alla qualità edilizia e persino ad un linguaggio architettonico originale che in alcuni casi si riassume nel tafuriano "neorealismo architettonico", affidando gli interventi ai migliori architetti dell'epoca. Un autentico atto di intelligenza collettiva che ci consegna oggi dei quartieri che, seppur in parte tarati dai tipici problemi dell'edilizia pubblica, sono isole di qualità nel panorama urbano delle coeve periferie. Esperienze tra le più riuscite d'Europa. Volendo vederne un limite è quello del paradosso politico di quegli anni, tra la visione forte del ruolo dello Stato e la prassi di accompagnare senza troppe interferenze l'autorganizzazione della società e dell'economia, accontentandosi dei cascami sul benessere individuale garantiti dal boom economico. Paradosso tipico dell'azione politica delle Democrazia Cristiana e della sua azione di governo. Roma negli anni del boom economico ne è un esempio, lo Stato interviene con forza nell'edilizia pubblica e con le infrastrutture per il giubileo e le olimpiadi, al tempo stesso il Comune lascia priva la città di PRG negli anni più tumultuosi della crescita edilizia. Con il piano Fanfani si sono concentrate risorse economiche e soprattutto intellettuali nel realizzare isole di qualità, mentre al contempo il mare dell'edilizia privata

e speculativa cresceva, non guidata da nessun piano, magari proprio attorno ai quartieri INA Casa. Si potrebbe dire che si permise alla miglior cultura urbanistica e architettonica di concentrare la propria attenzione su piccoli pezzi di città, in cambio di distrarsi e lasciare andare alla deriva il resto della città. Come leggere altrimenti una stagione così controversa, città cresciute con tanti errori ed orrori e al tempo stesso isole di qualità indiscutibile. Come interpretare la vicenda di una moderna legge urbanistica voluta e affondata dalle stesse forze politiche di governo, nel pieno della tempesta edilizia degli anni '50 e '60.

Ciò che colpisce oggi di questi quartieri è la gestione ordinata dello spazio pubblico opportunamente distribuito tra parti di uso generale e spazi condominiali e semi-privati, ma soprattutto il forte senso di appartenenza dei residenti storici e di quelli nuovi, organizzati in orgogliose associazioni locali. La storia del quartiere è fondamentale per gli abitanti ed è raccontata contestualmente dalle pietre come dalle loro parole. A Torino la visita ha toccato i due quartieri simbolo della Falchera e delle Vallette, il racconto è stato simile. L'entusiasmo dei primi tempi è ostentato da libri e riviste: case moderne, una comunità di lavoratori, tante famiglie giovani e tanti bambini. Foto in bianco e nero esibite con orgoglio che raccontano quella vivacità dei primi anni che superava il senso di isolamento, che pure le parole raccontano nello scoprirsi così lontani dalla città e mal collegati ad essa. Poi vengono gli anni di crisi, del declino, della fuga di chi aveva le possibilità, l'arrivo di nuovi residenti, tutto sommato pochi gli stranieri, la perdita del senso di comunità, la chiusura delle fabbriche, l'invecchiamento, la pensione. Infine i giorni attuali, in cui tutto sommato la situazione si è assestata e si sente il bisogno di maggiore cura dei luoghi, controllo sulle assegnazioni e un po' di sicurezza. In fondo le stesse storie di Mirafiori o di altri quartieri "privati", ma con un qualche spunto di speranza in più. Ovunque in Italia i quartieri INA Casa sono luoghi che col tempo hanno assunto un'identità talmente definita da allargarsi ai luoghi circostanti, a Falchera, a Gallaratese, al Tiburtino come altrove ci sono espansioni successive che assumono lo stesso nome con numerazioni progressive, ma in genere sono quartieri decisamente meno riusciti. L'organizzazione planimetrica e la varietà tipologica degli edifici garantiscono ancora oggi riconoscibilità alle singole parti e gradevolezza del paesaggio urbano. Le parti comuni e i servizi sono sempre presenti e riconoscibili come centralità, anche se oggi sono spesso prive delle funzioni commerciali e sociali per le quali erano state pensate. Il verde è opportunamente gerarchizzato su diversi livelli di pertinenza e la comunità vede ancora presenti

e attivi cittadini arrivati col primo insediamento.

La pietra angolare tra questa fase e quella successiva è proprio l'ultimo dei quartieri INA Casa, Forte Quezzi a Genova, popolarmente chiamato il serpentone. Il gigantismo dell'intervento e l'omogeneizzazione tipologica ci raccontano già quello che verrà, ma la qualità dell'edilizia e dell'architettura lo reclamano ancora alla stagione precedente. Il quartiere è stato quasi da subito un problema, sia per la distanza e isolamento dalla città, sia per le inevitabili complicazioni orografiche che ne compromisero la stabilità, sia per i problemi di gestione delle acque e dell'affaccio a monte. A questi aspetti fisici si aggiunsero i problemi sociali presenti in tutti i quartieri popolari, accentuati forse dall'impatto monolitico ed estraniante dell'edificio principale. Oggi molti di quei problemi sembrano superati e il quartiere soffre decisamente meno di altri sorti dopo o di quelli costruiti dall'iniziativa privata. Anzi, la distanza non sembra più così drammatica, la qualità edilizia ed architettonica ha resistito al passare del tempo, restituendoci un luogo ricco di potenziale.

Nel complesso i problemi riscontrati nell'edilizia pubblica di questa epoca sembrano risolvibili con un mix di azioni che guardino al sostegno del tessuto sociale e associativo e alla manutenzione degli spazi pubblici, oltre che ad una attenta gestione delle assegnazioni. Gli interventi più onerosi potrebbero forse essere quelli per recuperare il gap di connessione col centro e la rifunzionalizzazione degli edifici originariamente destinati alle funzioni pubbliche e che oggi sono sottoutilizzati. Insomma un lavoro decisamente meno impegnativo di quello che prefigura alla tappa successiva.

4. La stagione delle utopie.

La quarta stagione è quella in cui si è costruito di più, quella in cui ufficialmente si smette di usare il termine edilizia economica popolare per introdurre quello di edilizia residenziale pubblica, una stagione in cui le cose si fanno più complicate e controverse. Le leggi, le forme di intervento, i soggetti, diventano più articolati. Si interviene con costruzione di nuovi quartieri, con forme di sovvenzione e convenzione e oltre allo stato intervengono le Regioni e i Comuni. Non vi è quindi un segno unitario e riconoscibile dei quartieri realizzati in quest'epoca, ma è ad essa che appartengono gli interventi che oggi sono il simbolo del degrado delle periferie. Negli anni '60, partendo da Bologna, prima si teorizza e poi si attua la pratica e la legislazione per realizzare gli interventi di recupero tipologico di porzioni dei centri storici, abbinata alla realizzazione di edilizia re-

sidenziale pubblica, esperienza tra le poche che l'Italia ha prodotto come specifico contributo originale al dibattito urbanistico internazionale. Contributo oggi apprezzato e praticato in tutto il mondo. In quegli anni però la cultura architettonica internazionale portava in direzione opposta. Sotto la guida di paesi come la Francia, la Gran Bretagna, i Paesi Bassi e con maggiore forza nei paesi dell'est, si costruivano grandi quartieri dominati dal linguaggio architettonico razionalista e l'orgogliosa esposizione del cemento armato quale materiale eterno e plasticamente potente. Potente come il popolo e la democrazia si potrebbe dire, ma così forse si corre troppo. Per capire meglio ciò che in quegli anni si realizzò in Italia bisogna comunque prima guardare a ciò che già era successo altrove. La fiducia nella forza della modernità per rinnovare le città costituiva una leva già usata nelle epoche passate, ma di solito era servita a trasformare lo spazio urbano esistente. Storicamente le opere rappresentative della contemporaneità sostituivano altre opere esistenti. Si citava all'inizio l'epoca del secondo '800 quando l'architettura "borghese" dei palazzi si insinua nelle grandi città europee sostituendo l'edilizia più antica dove vivevano le classi più umili. A parte il rettificare e allargare le strade e l'innalzamento di qualche piano la modernità dei nuovi ceti borghesi si esprimeva con un una predilezione per isolati compatti e la sovrabbondanza decorativa ottenuta ibridando gli stili architettonici passati. Solo negli USA, liberi da molti retaggi culturali storici, si afferma un nuova tipologia: i grattacieli, che inizialmente vengono ricoperti di decorazioni come fossero palazzi reali verticali. A partire dal dopoguerra una nuova classe sociale arriva al potere, il popolo, il quarto stato, una collettività talmente ampia da aver bisogno di città completamente nuove. In Italia si è detto che, ad esclusione di un gruppo di architetti milanesi raccolti nel QT8 di Milano, la cultura politica ed architettonica dominante ha scelto una via di mediazione proponendo la reinterpretazione dei caratteri architettonici storici e una mediazione con la natura vernacolare degli abitati di provenienza dei nuovi ceti urbani. Si pensi al quartiere La Martella di Matera e al quartiere INA Casa Tiburtino di Roma. Anzi sarebbe interessante prendersi il tempo di analizzare quest'ultimo, realizzato da Quaroni e Ridolfi nel 1950/1954, in comparazione col fratello maggiore Tiburtino III (Santa Maria del Soccorso), realizzato tra il 1935 e il 1940 e poi quasi completamente ricostruito tra il 1974 e i 1990 per cercare di capire se e come le scelte architettonico/urbanistiche, oltre che i criteri di assegnazione, possano aver influito sulla tenuta sociale dei due quartieri. Per tornare all'impulso dominante nel dopoguerra nel resto d'Europa, la nuova città e la nuova architettura si rivolgono