

★ IL CICERONE ★

I VANDALI IN CASA

DEMOLIRE
ORVIETO

DI ANTONIO CEDERNA

IL PIANO regolatore, ha detto recentemente qualcuno, assomiglia a un bicchiere di olio di ricino di fronte al quale le pubbliche amministrazioni, come bambini con l'imbarazzo intestinale, puntano i piedi e fanno capricci. Quando infine vi sono costrette, dopo reiterati ammonimenti e ram-pogne, di norma i casi sono due: o progettano piani raccapriccianti squartando da cima a fondo le città e ricostruendo a casaccio, incorrendo nella deplorazione delle persone civili, oppure, dopo aver affidato l'incarico del piano a un professionista qualificato, ricorrono a tutti i mezzi per sabotarlo e mandarlo a monte. Le ragioni sono sempre le stesse: sopra tutte l'arretratezza tecnica e culturale, il religioso rispetto per i piccoli o grandi interessi privati, l'amore del quieto vivere e del compromesso, l'inerzia mentale, un'invincibile incapacità di vedere al di là del proprio naso. Questa volta l'esempio migliore ci è offerto da una città di eccezionale prestigio, Orvieto, e di essa siamo spinti a parlare da una ragione speciale, in più delle solite: si tratta di una lettera di protesta scritta dall'architetto incaricato del piano regolatore al ministro dei Lavori Pubblici, che con grande piacere troviamo pubblicata sull'ultimo numero della rivista "Urbanistica". Una lettera di protesta esplicita, decisa, sonante, che ci narra come il piano regolatore, attentamente e amorosamente studiato, sia stato fatto tranquillamente fallire dai civici e irresponsabili amministratori: è una lettera che torna a tutto onore dell'architetto Renato Bonelli che l'ha scritta, e che ci auguriamo serva di esempio ad altri: è tempo finalmente che gli urbanisti con le carte in regola denunciino apertamente le superchierie di cui sono regolarmente vittime.

In un certo senso, Orvieto offre all'urbanista una situazione ideale, con la città antica tutta raccolta sopra un terrazzo di tufo, e le sue propaggini moderne che si sono venute sviluppando ai piedi della rupe e a una sua estremità, attorno alla stazione e al principale nodo stradale. Sdoppiamento del nucleo urbano e quindi tutela della città alta, del suo carattere ambientale e paesistico, questo il principio fondamentale del piano regolatore di Orvieto: la città bassa viene razionalmente ampliata e sistemata nei suoi insediamenti sorti senza ordine negli anni passati, con accettazione delle sue funzioni, oltre che residenziali, commerciali e industriali, mentre vengono meglio precisate le funzioni amministrative, culturali e turistiche, oltre che commerciali e residenziali della città alta e antica. La salvaguardia di quest'ultima è affidata, tra l'altro, ad alcuni provvedimenti particolari, che tendono a sollevare il suo tessuto urbanistico duecentesco da una parte del traffico che oggi l'ingombrava. Dice il Bonelli nella sua relazione di piano regolatore: «La confusione del traffico rende impossibile la vita dei rapporti personali e sociali che si è sempre svolta sulla strada, in incontri quotidiani nei quali soprattutto consiste la vita di una città di provincia. Uno dei principali intenti del piano dev'essere quello di riportare il centro cittadino alla sua vera funzione, e questo non può essere fatto che ripristinando nel cuore della città le condizioni indispensabili allo svolgimento della normale vita associata, e con l'assegnare altre e nuove sedi distinte e idonee al traffico, turistico e commerciale». Di qui la necessità di selezionare il traffico, e la proposta di spostare nel fondovalle il tratto della statale umbro-casertinese che ora attraversa da un capo all'altro Orvieto, sovrapposendosi al bellissimo e insufficiente corso Cavour; e il progetto di due tangenziali che sfruttano opportunamente tracciati già esistenti o aree libere: la prima, nel settore settentrionale della città, porterebbe il traffico commerciale e delle autolinee fino alla Piazza del Popolo, sede del mercato, la seconda, a sud, il traffico turistico fin nei pressi del centro religioso e monumentale della città. Quest'ultima

strada, svolgendosi lungo l'orlo della rupe, avrebbe due altri vantaggi: quello d'essere una strada altamente panoramica e quello di lambire la piazza del Duomo, liberandola dai veicoli e restituendola ai pedoni.

Distinzione funzionale fra antico e moderno, considerati termini complementari e vicendevolmente necessari senza assurde e controproducenti contaminazioni, salvaguardia dell'integrità architettonica ambientale paesistica della città storica, suo alleggerimento da pesi eccessivi, espansione ragionata della città nuova: ecco un piano ispirato ai principi dell'urbanistica moderna. Come tale, non deve stupire il fatto che non sia piaciuto agli amministratori di Orvieto. Approvata nell'ottobre del 1956 l'impostazione generale (le impostazioni generali si approvano sempre, tutto sta poi a svuotarle di contenuto), costoro si sono in seguito sempre rifiutati d'approvare le norme urbanistico-edilizie, quelle norme cioè che imponendo prescrizioni speciali sul volume, l'altezza e il numero dei piani delle eventuali costruzioni nel centro, prescrivendo limiti severi e divieti di costruire sulle pendici, dettando misure di salvaguardia per permettere la costruzione delle nuove strade, eccetera, costituivano la garanzia dell'attuazione pratica del piano. Non hanno adottato le norme, ne hanno applicate delle altre diverse, hanno sempre agito come se non esistesse alcun piano, per nessuna iniziativa hanno mai chiesto il parere del progettista, si sono sempre infischiat del vincolo paesistico apposto nel maggio del '56 dal ministero della Pubblica Istruzione, e via dicendo: quello che è successo ce lo spiega Bonelli nella sua lettera al ministro dei Lavori Pubblici.

«Il Comune, ignorando sistematicamente la legge che obbliga le autorità municipali a condizionare i permessi al parere della Soprintendenza ai Monumenti, ha autorizzato centinaia di costruzioni, ricostruzioni, sopraelevazioni e modifiche nella zona vincolata, che comprende la città storica e l'intero colle sottostante fino al fondovalle. Sono sorti così, col pretesto di servire ad usi agricoli, numerosissimi edifici sulla collina, in zona spiccatamente panoramica, specialmente a monte dello scalo ferroviario; sono state costruite, al di fuori di qual-



Orvieto. Visita al Duomo.

siasi regolamentazione di altezze, distacchi, coperture e colore, case anche di quattro o cinque piani, quasi sul ciglio della rupe, compromettendo la possibilità della strada di circonvallazione superiore, indispensabile al traffico turistico; sono stati rinnovati permessi scaduti riguardanti costruzioni autorizzate in data precedente al piano; numerose altre case sono state costruite all'interno della città, entro gli orti, senza tener conto delle quote di livello e della necessità di tracciare nuove strade. L'aspetto dell'ambiente architettonico e paesistico di Orvieto appare in molti luoghi sostanzialmente guastato da questo sviluppo edilizio privo di controllo, che ha invaso e distrutto la maggior parte del verde esistente e trasformato vie e piazze alterando con nuovi elementi chiassosi e banali i rapporti dimensionali, volumetrici e cromatici. La distruzione si è esercitata specialmente nella parte meridionale della città, dove la via Postierla, un tempo suggestiva ap-

pendice della zona del Duomo, non esiste più».

E', in breve, un quadro efficace in cui si ritrovano tutte le componenti del malgoverno urbanistico nazionale. Tutte le previsioni del piano sono state violate. L'espansione principale era prevista nella zona dello Scalo e in altri ben individuati nuclei satelliti già spontaneamente in via di formazione, invece il Comune, ha tollerato il disordinato disseminarsi delle costruzioni in ogni parte del suburbio; bisognava tener distinte, nella zona di espansione, residenze e industrie, e invece sono state mescolate le une alle altre; bisognava impedire ogni ulteriore aumento di densità edilizia nella città antica, e invece si è autorizzato il contrario; il centro sportivo era previsto nella città bassa, e invece hanno deciso di farlo nella città alta; la stazione delle autolinee era prevista nella zona settentrionale, e invece l'hanno progettata nella parte opposta; la piazza del Duomo era

prevista come pedonale, ed è stata invece malamente pavimentata di sorpresa per mantenerli l'attuale posteggio disordinato e sporco... Lo spettacolo che oggi offre Orvieto è deprimente. Chi arriva col treno non vede più la rupe dominata dalla fortezza, ma un'accozzaglia di case di ogni altezza e dimensione, malamente buttate una addosso all'altra, incastrate nel tufo fino al secondo piano; altre a ridosso delle strade provinciali, senza stacchi, senza servizi; soprattutto vergognosa la vista di Orvieto dal sud, una volta tra i più intatti e solenni paesaggi d'Italia. Unici protagonisti nella natura erano, sul taglio precipite della collina, il Duomo e i palazzi attigui: oggi una filza di turpi baracche in quello stile da geometri che va impastando tutta l'Italia, ha per sempre cancellato quell'immagine superba; trabocca sconsciamente sul ciglio già inquinato della collina (tra di esse campeggiano una mezza dozzina di scatole dell'Incis) ostentando

la loro grinta cretina; quella zona meravigliosa viene venduta pezzo su pezzo, nel dispregio completo, prima di qualunque regola urbanistica, di ogni elementare correttezza del costruire. Nuove casacce sono state incastrate nei pressi di S. Francesco, distruggendo un giardino, altre abusive nella conca tra S. Giovanni e S. Giovenale, mentre più non si contano i guasti spiccioli, dalla già citata pavimentazione della piazza del Duomo all'asfaltatura di vie medioevali e rinascimentali, dallo sfondamento del portico del Palazzo del Comune alla illuminazione da periferia milanese della strada che sale a Porta Romana. L'unica maniera di sistemare Orvieto — ha detto il sindaco di Orvieto all'autore del piano — sarebbe quella di "distruggere interamente la città storica e ricostruirla nuova". Questa è l'autentica vocazione degli amministratori delle nostre città: anche l'assessore di Lucca propose di fare "tabula rasa" nei pressi di S. Michele, anche i sindaci di Cremona, Brescia, Pavia, Varese, Lecco, Parma, per non citare che città di cui conosciamo i tormenti urbanistici, la pensano supergiù alla stessa maniera; il primo cittadino di Orvieto è in buona compagnia.

Di fronte a simili fatti e intenzioni, il Bonelli dichiara che non firmerà "un progetto destinato a rimanere un semplice studio senza possibilità di applicazione pratica", tanto più che il piano studiato nel 1956 per evitare errori che sono stati commessi e condizioni che si sono poi verificate, "col solo vantaggio economico di ristrette categorie", "non risponde più alla reale situazione odierna". I soli provvedimenti efficaci sono ora "il blocco provvisorio ma assoluto di tutte le costruzioni, la demolizione di alcune opere abusive, la revoca di tutte le licenze illegittime e la sospensione e revisione di tutte quelle iniziative in contrasto con quei criteri del piano che possono considerarsi ancora validi"; per questo l'intervento dello Stato è "necessario, urgente e inevitabile". Cosa avrà risposto il ministro dei Lavori Pubblici a queste affermazioni nette, a queste richieste perentorie? Cosa intende fare nei riguardi dei locali amministratori? Non lo sappiamo: con ogni probabilità niente.

Tornando da Orvieto, ci siamo fermati su una delle curve della strada ad ammirare la famosa veduta da occidente, che nella lontananza e nella scarsa luce del tramonto sembrava ancora quasi intatta. Il sole accendeva gli ultimi riflessi sul timpano del Duomo. In che mani, pensavamo, sono le città italiane: la guerra di logoramento, la guerra dei piani regolatori, che sfugge a un'opinione pubblica convenientemente addormentata, continua. Ancora un poco e la notte cala sull'Italia antica.

ANTONIO CEDERNA

UNO STORICO
DELLA CITTÀ

DI ANGIOLO BANDINELLI

come viene chiamata dai moderni sociologi — doveva presentare, e soprattutto in Europa, aspetti così intensamente tragici da giustificare ampiamente i toni qua e là apocalittici della contemporanea letteratura umanitaria o magari le nostalgiche utopistiche alla Cabet, ad esempio. La città del secolo scorso esce a malpartito dalle critiche dei contemporanei, e da questo sospetto ancor oggi non si è risolta. Tuttavia bisogna riconoscere che se scrittori socialisti ed umanitari le furono nettamente ostili, i positivisti, pur accollandole da buoni deterministi pesanti responsabilità in merito alle tare fisiche e morali accusate dai suoi derelitti abitanti, furono un po' più generosi. In fin dei conti il fumo delle ciminiere, pur oscurando tristemente i cieli, l'occhio e l'anima, era dolcemente inebriante, era in fondo il visibile fiato del progresso; e se questo costava qualche sacrificio, alla lunga i suoi risultati sarebbero stati apprezzabili. Quest'eredità di speranza e di ottimismo non doveva essere dimenticata né da un Tony Garnier (che progettava la città del futuro), né infine da un Le Corbusier, su un piano di rigore calvinistico che all'indaffarato mondo capitalista tutto sommato doveva guardare con occhio ancora benevolo.

La digressione serve a spiegarci in parte il mondo morale e i sottin-

tesi culturali di un Marcel Poète, appunto, che nel 1929 ha il coraggio di queste straordinarie parole: «la città contemporanea distende lontano i suoi tentacoli avvolgenti e trasforma l'antica periferia, da cui traeva sostentamento, in un vivaio di abitazioni; figlia della grande industria, oppone arditamente l'alta ciminiera della fabbrica al campanile o alla cupola della chiesa... Essa oscura il cielo con i suoi pennacchi di fumo, riga di rotaie la terra circostante...». Per il Poète la città industriale, ancora chiusa nella sua rigida struttura tardo-ottocentesca, laica e progressista, può essere ancora un modello, dunque, e non certo, pensiamo, per tardivi sventramenti o per senili esaltazioni imperiali. Non che il Poète non si renda conto che la tradizione urbanistica di questo tipo (così forte nel continente) non si addice forse interamente ad un'epoca scettica e smalzata quale è l'ottocento. Egli è abbastanza malizioso da notare che «...attualmente l'Eliseo, residenza del capo dello Stato, non produce effetti urbani paragonabili a quelli del Louvre nel tempo in cui vi risiedevano gli ultimi Valois...», e che una Prefettura non vale un'Intendenza dei tempi di Luigi XV, ma sa scindere, con largo respiro storico, i problemi vivi dalle caduche contingenze. Non respinge, comprende. Sono passati

quarant'anni circa da quando il Sitté dimostrava la superiorità della pianificazione medievale su quella ottocentesca; questi comparava, valutava e condannava: riflesso di reazione, magari salutare e programmatico, ma il giudizio storico è altra cosa. Così il Poète ci conduce ad una visione plastica e storica delle esigenze dell'urbanistica attuale, e cioè all'accettazione del dato storico come ineliminabile presenza viva e fonte di indicazioni possibili.

Che questa sia la lezione migliore da ricavare dalla lettura del libro di Poète, ci viene confermato nella seconda sua parte, là dove l'autore si spinge ad indagare la città del passato classico e pre-classico. In questa sede il discorso storico gli viene meno facile e fluente, perché prende il sopravvento un certo gusto dello schema e della classificazione che non è solo dovuto al fatto che le preoccupazioni didattiche hanno il sopravvento sullo storico. Corrotti la bontà del metodo, i risultati sono a volte meno felici. L'antichità classica e pre-classica appare così un mondo lontano ed estraneo, diremmo chiuso; il che, su un piano formale è anche verosimile, se intendiamo che alcune strutture urbane tipiche degli antichi insediamenti appartengono a dimensioni di vita che non ci riguardano più. Ma non sempre la città antica è rovina, scavo, ricostruzione, e forse è una formazione di tipo evoluzionistico che ci ha portato a considerare la città ellenistica (quella di scavo, appunto) come ultima fase di un ciclo genericamente classico, il quale si chiude così come è cominciato, per dar luogo ad una sorta di ricominciamento.

ANGIOLO BANDINELLI