

Sulla Megalopoli Padana. Nodi e ipotesi di risposta

di Andrea Villani

1. Intendiamo porre la nostra attenzione innanzitutto agli aspetti fisici della realtà territoriale che va da Torino a Udine e Trieste; ai problemi che si ritiene essa ponga ai diversi soggetti che vi abitano, o che comunque giocano qualche parte in tale ambito; alle risposte che sono state date, che sono in atto, o che si ritiene possano venire date.

Questo territorio, tutto questo territorio ha subito nell'ultimo mezzo secolo un'enorme trasformazione; una trasformazione sia in senso visivo, formale, geografico, del paesaggio, sia in senso strutturale. Vale a dire: non solo la forma del paesaggio e di ciò che lo compone è mutata, e per molti versi radicalmente, ma sono mutate anche le funzioni, e talune funzioni tradizionali vengono oggi svolte in modo diverso dal passato.

La trasformazione della realtà fisica è avvenuta contemporaneamente a una altrettanto rilevante trasformazione antropologica, e si intende delle persone nella loro realtà singola, ma anche nel momento collettivo, nella realtà sociale. In una certa misura i cambiamenti antropologici, nel momento individuale e collettivo, hanno influenzato il modo di essere della città e del territorio; in una certa misura ne sono stati influenzati.

2. Un ulteriore e fondamentale elemento che ha giocato a determinare realtà fisica e cultura (che impegna anche la realtà fisica) sono il progresso tecnico e lo sviluppo economico a questo connesso. E dicendo progresso tecnico si fa riferimento anche alle forme che questo ha assunto nel tempo. Faremo riferimento a specifici elementi componenti del progresso tecnico, in connessione a peculiari conseguenze sulla città e il territorio, e analogamente per lo sviluppo economico. Riteniamo di dover ricordare soltanto, come essenziali, lo sviluppo della motorizzazione individuale, la diffusione della telematica, e – in termini economici e sociali – il fenomeno della globalizzazione.

3. Un discorso che consideri una realtà di grandi aree come quella dell'Italia Settentrionale, a cui facciamo precipuo riferimento, e che ne consideri stato attuale e trasformazioni sperimentate nel tempo, può avere in mente di limitarsi a una descrizione e lettura, ma può anche tentare di dare un giudizio di ciò che può apparire – quanto meno da taluni punti di vista – come problematico, e dall'altra anche indicare ipotesi di soluzioni, o proposte, o tesi ben argomentate, sostenute, valutate.

Durante gli anni Sessanta e Settanta, al tempo della cultura della Programmazione economica e della pianificazione urbanistica, si era diffusa l'idea che potesse esistere una pianificazione territoriale di rilevanza e significato alla scala regionale e nazionale. Da una parte, con una azione del Ministero del Bilancio e della Programmazione economica, si tentarono “proiezioni

territoriali” del Piano Economico Nazionale, anche con l’azione dei CRPE, cioè dei Comitati Regionali per la Programmazione Economica. Più tardi, con l’entrata in funzione delle Regioni, negli anni Settanta – in termini generali, e quanto meno con riferimento a talune esperienze – si pensò, seguendo la linea culturale e politica dominante a livello nazionale, alla possibilità di elaborazione di ipotesi di sviluppo economico regionale, con il corrispondente piano urbanistico regionale.

4. Di fatto, dalla seconda metà degli anni Sessanta e negli anni Settanta, quanto meno nelle regioni del Nord-Italia a cui stiamo dedicando la nostra attenzione, tutti i comuni si erano venuti dotando di strumenti urbanistici, cioè di piani regolatori, in conformità ai quali avrebbe dovuto essere realizzato il processo di sviluppo locale.

Di fatto ancora, le Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Friuli – Venezia Giulia, tentarono in vario modo di coordinare l’azione pianificatoria a livello locale attraverso la creazione di comprensori. L’idea dei comprensori non trovò significativa concretizzazione, perché le Province ritennero che quella funzione della pianificazione territoriale di area vasta potesse venire svolta da loro. Ed ebbero successo, quanto meno nel senso di far affondare i comprensori, senza invece riuscire a sviluppare l’elaborazione, in termini teorici e di prassi – della pianificazione territoriale di area vasta. Tutto questo per dire - in termini ovviamente di schizzo interpretativo - che non si è avuta né in termini teorici, né in termini applicati una pianificazione territoriale di area vasta; non solo vasta – si intende – quanto la pianura padana, o il Nord Italia, ma nemmeno vasta quanto le Regioni esistenti così come concretamente definite.

Per comprendere ciò che intendiamo dire, pensiamo a quella che fu l’intuizione del gruppo BacigalupoCorna Pellegrini-Mazzocchi all’interno di una delle proposte per il Piano Intercomunale Milanese, nel 1964-65. Vale a dire l’intuizione di uno sviluppo urbano lineare nell’area metropolitana milanese, come elemento parziale, componente di uno sviluppo lineare nella regione padana da una parte da Torino a Milano a Brescia, Verona, Padova, Udine e Trieste. Dall’altra avendosi (o comunque leggendo) lo sviluppo lineare Milano-Modena-Bologna.

Come è noto quella proposta di macropianificazione territoriale non ebbe successo. Come d’altronde non ebbero successo idee di piano non solo regionale, ma anche di area vasta stabilite *ex-ante*, sul tipo appunto dei piani comprensoriali o dei piani intercomunali, che pure erano stati tentati.

5. Con questi discorsi su un fallimento di idee e proposte (o sulle impossibilità di specificarle) intendiamo fare riferimento all’idea macroubanistica di un piano territoriale che stabilisca (cioè che abbia l’ambizione di stabilire, prima ancora di riuscire a realizzare in concreto) le modalità di sviluppo complessivo del territorio. Cioè quali aree devono svilupparsi; quali devono contenere lo sviluppo; quali non devono crescere per nulla. Ovviamente specificando in

connessione almeno a grandi linee, e per gli elementi essenziali, strutture e infrastrutture connesse.

6. Ora è certamente vero che le Regioni che stiamo considerando hanno individuato e stabilito taluni vincoli importanti, come ad esempio dei sistemi di parchi e di aree protette; e anche talune grandi infrastrutture della mobilità. E questi vincoli, e la loro concretizzazione, non hanno mancato di esercitare conseguenze sullo sviluppo di tutte le funzioni urbane. Ma che cosa potesse e dovesse svilupparsi, al di fuori di ciò che era esplicitamente vincolato con la sufficiente e operativa adeguatezza e precisione, non è stato stabilito in nessuna politica regionale.

Lo sviluppo che si è avuto, e le modalità con cui si è avuto, è stato determinato in assoluta prevalenza a livello locale; su iniziativa delle amministrazioni locali (cioè comunali) che hanno reso possibile - e magari opportuno e agevolato – nuovi insediamenti di vario tipo.

Naturalmente non è bastata l'intenzione delle amministrazioni comunali per rendere concreti insediamenti di vario tipo. Sono state e sono ancora certamente necessarie iniziative di operatori immobiliari privati e pubblici, piccoli e grandi, per realizzare strutture relative ad attività nei diversi campi, in particolare nel settore industriale, terziario, commerciale, della logistica, e nelle connesse attività di servizio; e analogamente per le residenze e le connesse attività di servizio.

7. E' dunque un dato di fatto che in vari modi, tempi e luoghi in tutta l'area considerata si sia realizzato un rilevante sviluppo insediativo, ovviamente ed evidentemente connesso – causa ed effetto allo stesso tempo – un rilevante sviluppo economico.

In generale sono cresciuti in modo particolare i maggiori centri urbani, ma specie nell'area lombarda e veneta una caratteristica peculiare è stata la diffusione degli insediamenti sul territorio. Si può dunque affermare la compresenza di un certo livello di polarizzazione e allo stesso tempo di diffusione. Questo fenomeno in un certo senso spontaneo, quanto meno perché non pianificato dall'alto a una scala molto ampia, ha permesso di affermare da parte delle istituzioni pubbliche regionali che la loro scelta di organizzazione territoriale è stata di uno sviluppo policentrico.

In realtà questi governi non hanno affatto compiuto una simile azione; si sono limitati invece ad accettare in modo sostanzialmente neutrale ciò che i singoli operatori privati di concerto con le amministrazioni locali venivano man mano a realizzare. Quello sviluppo multipolare e diffuso si è tradotto in alcuni casi in una realtà metropolitana, come nel Milanese, includendo in modo continuo le province di Milano, Varese, Como, Bergamo, e poi, nel Veneto, in Verona, Vicenza, Treviso. Si può osservare che nel contesto di queste aree metropolitane e in quella che complessivamente è definibile come "Megalopoli Padana", siano presenti ancora centri urbani piuttosto ben definiti sul territorio, nel senso di non essere legati fisicamente l'uno all'altro, e

anche di essere piuttosto ben caratterizzati, con una loro specificità. E allo stesso modo, per negativo o per positivo, a seconda dei punti di vista, esistono ampie o amplissime aree verdi, ancora destinate all'agricoltura.

8. Una caratterizzazione come quella qui da ultimo descritta si trova particolarmente nel territorio da Novara a Torino, e nelle province di Lodi, Cremona, Alessandria, Pavia, e anche Pordenone e Udine, nel contesto dell'Italia Settentrionale. Tuttavia l'opinione prevalente nella letteratura urbanistica dominante, nella pubblicistica dei *media*, nella letteratura letteraria, è che tutto il Veneto è stato devastato, tutto il Piemonte e tutta la Lombardia sono state devastate. Si intende cioè dire che in generale la situazione prevalente che si è venuta a determinare è assolutamente negativa.

9. Risottolineiamo. Non c'è il minimo dubbio che la realtà fisica di questo territorio è ampiamente, profondamente cambiata nell'arco di mezzo secolo. Le trasformazioni più evidenti dal nostro punto di vista sono nell'agricoltura, nell'industria, nel commercio, nella residenza.

L'agricoltura, da attività fondata in generale su piccoli appezzamenti e con produzioni a rotazione ampiamente diversificate, è divenuta agricoltura industriale, con uniformità di coltivazioni, assenza di lavoratori agricoli sul posto, modifica radicale dell'ambiente fisico. L'industria, specie la grande industria che era fortemente presente – specie in Piemonte e Lombardia – è totalmente scomparsa in taluni settori, mentre è ancora viva soprattutto nelle piccole e medie strutture, in Brianza e nelle province di Bergamo, Brescia, Verona, Padova, Vicenza, Treviso, Pordenone, Udine, con ubicazioni di insediamenti in aree specializzate o fortemente inserite nell'ambito urbano, fin dall'origine e con modifiche gradualmente nel tempo. Il commercio, in connessione o senza connessione con l'*entertainment*, si è sviluppato fuori del compatto delle città, in centri commerciali, mentre allo stesso tempo, in ovvia connessione, in ampia misura, specialmente nei centri minori e nelle zone più deboli della città, sono scomparsi i punti-vendita tradizionali.

Per quanto riguarda la residenza, le caratteristiche dominanti appaiono quelle della fine del compatto urbano, l'*urban sprawl*, peraltro in senso relativo, perché comunque con un certo grado di prossimità ai centri esistenti, ad eccezione delle aree metropolitane nelle quali l'insediamento a nastro di tutte le funzioni, residenze comprese, determina un continuo urbano. L'altro elemento peculiare dello sviluppo residenziale è costituito dalla totale assenza di regole generali riguardanti l'immagine esterna. Le regole vigenti, a vari livelli: comunitario, nazionale, regionale, locale, riguardano aspetti ecologici, energetici, igienico-sanitari. Mai o quasi mai gli aspetti ambientali, nel senso estetico-formale. Di fatto l'elemento che appare più caratterizzante in senso fisico, estetico, dell'ambiente urbano, è da una parte il tentativo di recupero dell'eredità culturale, peraltro con rilevanti innovazioni, e l'espansione, dove ogni singola struttura ha come caratteristica di voler essere diversa da ogni altra, in una esasperata ricerca di singolarità, di

valore e di caratterizzazione individuale della struttura, così come presumibilmente nell'idea che il promotore vuole esprimere di sé.

L'altro elemento caratterizzante, non solo in connessione alle residenze, ma all'insieme delle strutture, è l'incapacità di fatto della progettazione e del governo della città – e il riferimento è ovviamente alla scala comunale – di passare dalla scala delle strutture singole, pure di varia qualità, alla scala collettiva, ai luoghi d'incontro a livello microubanistico: cioè a quelle che erano la piazza, come fondamentale punto focale civico, luogo di concentrazione delle fondamentali funzioni urbane, e luogo essenziale d'incontro della comunità locale.

10. Tutto questo, questo modo di essere, pone – dal nostro punto di vista – dei problemi. La domanda che si pone è se oltre che dal nostro punto di vista i problemi si pongano anche per la maggioranza della popolazione, o quanto meno per un grande numero, di tutte le persone che abitano nel territorio che consideriamo, e all'intelligenza urbanistico-artistico-letteraria che in qualche modo si preoccupa di simili questioni. Su questo diremo tra poco. Però intendiamo sottolineare anche un altro aspetto dei problemi che riguardano il territorio; anzi, problemi in sé, che investono allo stesso tempo la piccola e la grande scala. Si tratta di quelle funzioni di rilevanza regionale o nazionale, e che hanno tale significato in quanto tali, non come sommatoria ovvero miriade di piccoli casi e situazioni. Pensiamo agli aeroporti, alle autostrade, ai centri intermodali, ai grandi parchi.

11. Come ho accennato, c'è stata e forse c'è ancora l'idea di poter determinare la forma del paesaggio, del territorio e anche della città (metropoli, megalopoli, insieme di città) giocando sulla tesi (non ipotesi, si noti, ma tesi esplicita!) di grandi assi di mobilità, su ferro e su gomma. Diciamo in termini chiarissimi ed essenziali ancora una volta che quell'idea è certamente possibile per un gioco intellettuale, ma non in una realtà territoriale dove esista una miriade di centri urbani, ognuno con un potere di determinare – ove se ne diano le circostanze – il proprio sviluppo e le relative modalità. Questo però non significa che non abbia senso e non sia possibile e pensabile la creazione di grandi assi di mobilità, che rappresentino momento di confluenza dei numerosi luoghi da cui si deve partire o a cui si deve giungere, per le persone e per le merci.

12. E' un dato di fatto l'enorme sviluppo della mobilità su gomma, che ha consentito sviluppi industriali e residenziali anche di aree che non erano servite da ferrovie né da grandi infrastrutture viarie. Ora noi riteniamo che allo sviluppo dei mezzi di trasporto su gomma non sia corrisposto uno sviluppo adeguato e corrispondente della rete stradale, in particolare per le infrastrutture della rete fondamentale autostradale. Questo in particolare nelle aree metropolitane, ma in generale in tutta l'Italia Settentrionale.

Questo si è verificato mentre allo stesso tempo il sistema ferroviario italiano perdeva di efficienza, e parti significative della rete venivano tagliate. Con questo intendiamo affermare che riteniamo non solo importante, ma anche necessaria la realizzazione di infrastrutture viarie come il collegamento Milano-Bergamo-Brescia; i collegamenti autostradali nelle province di Vicenza e Treviso; il potenziamento della Serenissima superando le strozzature di Mestre etc. E analogamente le Pedemontane lombarda e veneta.

13. Allo stesso tempo riteniamo importante il potenziamento delle ferrovie, tanto attraverso miglioramenti tecnologici, quanto attraverso la creazione dell'ossatura dell'alta velocità. Può anche darsi che per un certo periodo di tempo i treni superveloci sulla linea nuova non corrispondano in modo rilevante alla capacità potenziale. Riteniamo peraltro importante un simile potenziamento intanto perché sulla linea ferroviaria superveloce potrebbero viaggiare anche i treni con fermate in poli intermedi, rendendo questi più agevolmente accessibili; in secondo luogo perché in tal modo sulla linea "lenta" potrebbe svolgersi in modo meno problematico il traffico pendolare e il trasporto merci.

La realizzazione della linea veloce e in connessione della rete nel complesso, potrebbe consentire di realizzare quanto meno per il traffico su gomma di lunga distanza, il caricamento sui treni, col modello già realizzato e in corso di estensione obbligatoria in Svizzera. Questo può essere praticato sia per i camion sia per le automobili, e diventa praticabile e appetibile per gli utenti sia in connessione a politiche di regolazione del traffico passante (nel senso di proibire o penalizzare la circolazione del traffico su strada meramente passante), sia "in positivo", attraverso la creazione di incentivi, nel senso di rendere economicamente conveniente, o quanto meno indifferente, ma molto meno faticoso, il passaggio dei mezzi su gomma attraverso la ferrovia, piuttosto che il viaggio su strada.

14. Queste indicazioni e proposte toccano in modo particolare l'Italia del Nord. L'esigenza di realizzare in concreto queste infrastrutture è determinata dal livello del costo (inteso da ogni punto di vista, nel senso più generale e comprensivo) insostenibile e impraticabile di congestione del traffico cui si è giunti nella mobilità su strada. Conosciamo le tesi di coloro che sostengono che come in un sistema idraulico più canalizzazioni si creano, più l'acqua si distribuisce dappertutto, cioè in tutti i rami della rete. E nel caso, più strade si fanno, più automobilisti le usano, per cui le strade sarebbero comunque congestionate. Noi possiamo osservare che se si cerca di immettere in una tubatura più acqua della sua capacità, la tubatura scoppia oppure traborda nel luogo e momento dell'immissione. Il dato di fatto si verifica puntualmente nel nostro sistema autostradale, nei punti nevralgici delle tangenziali nord, est e ovest di Milano, e a Venezia-Mestre, quando – venendo dalla viabilità ordinaria o dalle immissioni autostradali - ci si trova molto spesso bloccati per chilometri e per ore, prima di riuscire a immettersi. E una volta immessi, ci si trova paralizzati. Una delle conseguenze di un

simile modo di procedere è che il traffico – camion e auto – tende a spostarsi dalle esistenti autostrade sovraccariche alla viabilità normale, che passa nei centri abitati, con conseguenze estremamente negative per la vivibilità di quei luoghi, e anche per la qualità del traffico locale.

15. Il discorso svolto riguarda innanzitutto il traffico a lunga percorrenza, ma il tema del traffico nei suoi diversi aspetti e livelli è essenziale per la qualità urbana di tutto il territorio, e nel caso che stiamo considerando, dell'Italia del Nord. Ma qui il discorso e la riflessione devono necessariamente scendere al livello locale.

Ora abbiamo detto che non è pensabile nel nostro contesto politico, culturale e sociale che l'ambito e le modalità di sviluppo a livello locale – cioè a livello di ogni comune, di ogni singolo centro urbano – siano prefigurabili e determinabili da un livello di governo regionale o di vasta area. L'esperienza dice che le realtà comunali come regola del tutto generale hanno un'altissima capacità di autodeterminarsi, e anche un'altissima capacità di interdizione rispetto alle iniziative di importanza e scala sovracomunale a loro non gradite. E a questo proposito si possono fare esempi a dismisura. Peraltro, sottolineiamo, quando i livelli superiori di governo realizzano determinate operazioni di grande impatto territoriale – un aeroporto, un'autostrada con i relativi caselli, o una ferrovia con le relative stazioni, o un parco – sono prevedibili e sono sperimentate in concreto delle conseguenze sul territorio e sui centri urbani coinvolti. La realizzazione del Parco Agricolo del Sud Milano, con i relativi vincoli a non edificare, ha provocato da una parte una edificazione particolarmente densa nei centri esistenti, inclusi nel parco; dall'altra uno sviluppo insediativo innanzitutto residenziale, al di fuori del Parco, nelle aree esterne, nelle province di Pavia, Novara, e anche Vercelli, da parte di famiglie che decentrano da Milano e dall'area metropolitana milanese.

16. Può essere ritenuto che questo non sia un fenomeno da considerare come negativo. Dipende dai punti di vista da cui ci si pone. Vincolare aree a parco vuol dire renderle non edificabili; vuol dire rendere scarse le aree fabbricabili; vuol dire far aumentare la rendita fondiaria, quindi far aumentare il prezzo di mercato degli edifici, residenziali o di qualsivoglia altro tipo. E quando si consideri – come di fatto correntemente si considera – una “espulsione” dalla città quando coppie giovani devono uscire dal perimetro amministrativo di Milano per trovare un alloggio a prezzo accessibile, a maggior ragione il problema si dovrebbe porre quando queste famiglie non si devono spostare soltanto di pochi km., ma andare aldilà del Ticino, in centri dove le case costano meno di 2000 euro al mq., dove ci sono certamente molto verde (agricolo), un po' di servizi elementari alla persona, ma dove la qualità urbana è senza dubbio abissalmente lontana da quella della città metropolitana.

17. Abbiamo citato motivatamente il Parco Agricolo del Sud Milano e di talune sue conseguenze, perchè questo tipo di vincolo e di organizzazione fisica del territorio è in gioco e

viene vista e proposta come positiva per l'organizzazione territoriale da Milano a Torino, così come per ampi ambiti territoriali (ampi quasi come il non-edificato esistente) nel Veneto e nel Friuli.

Su questo nostro parere si deve essere chiari e precisi. Innanzitutto si deve avere in mente che quella che era la realtà di mezzo secolo fa è sparita, non c'è più; come non ci sono più le persone di allora, come grande numero, la società di allora, le tecnologie di allora, le risorse di allora, la cultura di allora. Abbiamo sottolineato molte volte, e a grandi linee anche qui, le grandi trasformazioni che si sono verificate. Il dato è sotto i nostri occhi. Ora la questione è: che cosa prevediamo accada nel futuro, per opera di forse economiche, sociali, tecnologiche, culturali, operanti spontaneamente, cioè con l'azione di una molteplicità di soggetti che operano ciascuno in base a una propria logica, soggetti non concertabili, non coordinabili *ex-ante*?

Di fronte alle probabili iniziative, il momento collettivo pubblico non è neutrale; quanto meno non può essere neutrale; può giocare una sua parte; può cercare di porre interventi, obiettivi e vincoli, in un modo o nell'altro, ad esempio negli ambiti da noi indicati, ma anche in altri, alla piccola o alla grande scala. Certamente può fare e impedire di fare. Quello che affermiamo con certezza è che non può fare o impedire di fare tutto; non può proporre e meno che mai attuare un piano economico, sociale, urbanistico globale. Può fare quello che può fare una istituzione pubblica in una società liberale e democratica, con le caratteristiche che questa società ha nel caso italiano.

18. Di solito avanzare grandi previsioni sul futuro è esercizio molto rischioso. Le grandi previsioni sono regolarmente sbagliate. Soprattutto non si riescono a prevedere le grandi invenzioni tecnologiche che modificano radicalmente modi di vita, culture, uso del tempo, modalità di produzione e comunicazione. Non è poco, ovviamente. Ma nel nostro campo, nell'ambito che stiamo considerando, si deve avere in mente che noi possiamo – almeno come intenzione – decidere di cercare di prefigurare il futuro, per quanto riguarda l'uso del suolo, il paesaggio, la forma del territorio, con una intenzione che vuole definire e condizionare il medio-lungo periodo, oppure invece possiamo ritenere che le decisioni debbono essere prese man mano, all'esprimersi concreto delle intenzioni dei soggetti che intendono fare qualcosa sul territorio. La prima linea d'azione è riferibile e connotabile come prefigurazione, e che per taluno ha caratteristiche di utopia, mentre il secondo approccio metodologico è caratterizzabile come piano-processo.

Si deve tenere presente che dal nostro punto di vista entrambi i metodi hanno dignità concettuale e pratica. Però mentre si può discutere in astratto dei meriti e delle possibilità dell'uno piuttosto che dell'altro metodo, nella realtà concreta sono gli orientamenti dei decisori individuali e collettivi, pubblici e privati, a stabilire quale metodo sarà in concreto applicato e applicabile. Altro è prefigurare in una situazione in cui si abbia un forte potere politico, una forte capacità di comando di persone e risorse, una grande omogeneità di orientamenti culturali

nel senso più lato nella società; altro una situazione fortemente dinamica e in continua trasformazione, in presenza di valori e orientamenti fortemente differenziati e scarsamente condivisi; forte crescita di popolazione e di una popolazione certamente con spirito *achiever*, ma con idee sul modo di realizzare la città e di viverla estremamente differenziato.

19. La nostra opinione è nel senso che nei prossimi anni la popolazione del Nord Italia crescerà fortemente, e crescerà soprattutto per la continuazione delle immigrazioni da ogni parte del mondo. Noi riteniamo che quanto più questi immigrati di molte nazionalità e di etnie saranno forti, tanto più tenderanno a portare anche nel modo di organizzare la città e il territorio il loro modello di vita. Ma su cosa questo significhi in senso concreto non riteniamo di poter esprimere qui ipotesi che pure abbiamo elaborato. Quello che invece riteniamo di poter prevedere si muove lungo due possibili alternative.

La prima è quella di una diffusione a tutta l'Italia del Nord del modello metropolitano milanese, del tutto analogo a quello vicentino e trevigiano. E intendiamo un modello nel quale esistono certamente le funzioni urbane, in talune aree anche con un'alta qualità, là dove ereditate - funzioni e qualità - dal passato, e con una qualità urbana e territoriale estremamente bassa, anche se in deciso miglioramento rispetto a quanto realizzato dagli anni Sessanta agli anni Ottanta. In un simile contesto le grandi aree verdi - agricole o formalmente a parco - non giocano una parte significativa nel configurare la realtà urbana. E questo proprio perché si ha in mente che non si possa e non si debba cercare di organizzare la realtà di tutto il territorio come se fosse un'unica città, un'unica area metropolitana, da Torino a Udine, dalle Alpi al Po.

La seconda è quella in cui edificato e non edificato devono essere realizzati in una esplicita connessione. Tranne le aree di valore naturalistico e storico, da conservare integralmente, tutto il resto deve poter essere messo in gioco e progettato, con un processo di continuo adeguamento e trasformazione.

20. In una simile logica, riteniamo importante e fondamentale che si riescano a realizzare le funzioni urbane che in questo momento sono richieste, allo standard concretamente possibile, e che queste funzioni siano efficienti e accessibili entro intervalli di tempo e di spazio ragionevoli (a seconda del diverso tipo di funzioni), ma certamente con un onere per l'accessibilità maggiore che nel passato, proprio per il moltiplicarsi e il differenziarsi delle funzioni e delle interrelazioni urbane.

Come rilevante propensione personale riterremmo splendido riuscire a progettare unitariamente tutta la città e la campagna, in modo differenziato e caratterizzato nelle diverse parti della Megalopoli, al modo in cui erano progettati e realizzati con un linguaggio unitario le singole città del passato, in competizione tra loro da ogni punto di vista. Tuttavia riteniamo questa idea e propensione un sogno, assolutamente irrealistico e impraticabile. Quindi l'obiettivo che riteniamo di porre sul tappeto, per il momento con una indicazione poco più che simbolica, è

che ogni complesso urbano, e tendenzialmente quanto meno ogni centro di significative dimensioni, attuali o man mano che divenga di adeguate dimensioni, insieme e accanto a una decoroso accettabile assetto complessivo di distribuzione di funzioni locali - con riferimento essenzialmente all'aspetto tecnico-urbanistico - realizzi un luogo di riferimento, caratterizzante e denotato, sul modello delle antiche piazze, in ovvia concertazione, per la realizzazione, tra momento pubblico e momento privato, ma in generale, come regola, su iniziativa pubblica.

Sottolineiamo questo punto con la massima forza perché questi punti focali urbani sono i grandi e totali assenti – per una molteplicità di motivi – in ciò che si è realizzato nell'urbanistica italiana dell'ultimo mezzo secolo. Riteniamo importante – se si accoglie un simile punto di vista, una simile prospettiva – passare dall'indicazione generale e metodologica alla specificazione, alla esemplificazione, all'azione culturale e di proposta al più alto livello, per far diventare una regola generale, uno stimolo per un *ethos* politico, culturale e civile. Questo vale sia per ciò che deve venire progettato ex-novo in agglomerati legati alle espansioni residenziali e multifunzionali, sia alla trasformazione e riqualificazione dell'esistente, magari partendo da strutture storico-artistiche-architettoniche ereditate dal passato. Anche qui vi è una sfida, che a nostro parere deve essere raccolta e sostenuta, e che in tutto il territorio con il quale dobbiamo fare i conti ha tutto un significato.

Da una parte vi è chi non pone alcuna attenzione all'eredità del passato, e anche se non la distrugge negli elementi più importanti, di fatto si comporta come se non avesse alcuna rilevanza, progettando il contesto con totale indifferenza rispetto all'esistente, in particolare rispetto a quell'esistente. Dall'altra parte invece vi è chi si sente tanto condizionato dall'esistente, dall'eredità storico-artistico-culturale da essere paralizzato, e tanto da progettare soltanto strutture anodine, banali, "neutrali", quasi per non dare fastidio all'opera esistente. Noi riteniamo che a quel problema non esista un'unica e vera risposta. Noi riteniamo esistano mille risposte. Riteniamo si possano realizzare soluzioni progettuali di alta qualità e significato, che comunque, per essere realizzate, dovranno trovare i soggetti dotati di potere economico, potenza culturale, e capacità di superare con un'azione pubblica e mediatica forte quanto necessario, l'arrogante pusillanimità dei conservazionisti a oltranza.

Non sappiamo se oggi nel nostro paese questo sia possibile. Quello che riteniamo importante, è quanto meno che delle persone dotate di spirito creativo e lungimirante abbiano la volontà di impegnarsi e lavorare per un simile obiettivo.