

# LA VALORIZZAZIONE ESTETICA DEL PAESAGGIO URBANO\*

Carlo Socco

## 1. L'estetica funzionale

La parola paesaggio, solitamente, ci porta fuori città; eppure gran parte del nostro tempo lo trascorriamo nella città. È dunque al paesaggio della città e al problema della sua valorizzazione estetica che vorrei dedicare alcune brevi considerazioni.

La città ci tiene attaccati a sé soprattutto per una serie di vantaggi materiali e di comodità che solo essa è capace di offrire: la città è, da questo punto di vista, il teatro dell'utilità. Vorremmo, però, che l'utilità urbana non sia priva del valore della bellezza, visto che in questo teatro trascorriamo la nostra esistenza.

Vi è un modo per conciliare l'utile con l'estetica ed è *l'estetica funzionale*. Tra la funzione e la forma esiste un margine di autonomia più o meno ampio, il che è nella prova dei fatti; ma vi è anche un modo per produrre forme estetiche, facendo derivare la forma dalla funzione. Per questo, però, bisogna che la figurazione abbandoni l'oggetto, lasciando che la forma sottostia alla *legge dell'evoluzione funzionale*: si può in proposito citare l'esempio dell'automobile, che ha dovuto liberarsi dalla figurazione della carrozza, per fare i conti con l'estetica funzionale del coefficiente di resistenza all'aria e di aderenza al suolo. Sembra appunto questa la legge, che presiede all'evoluzione delle forme naturali, per cui la bellezza viene raggiunta nel momento in cui il rivestimento figurativo rappresenta la formula meccanica.

Questo portare la forma il più possibile vicino alla formula, fino allo stadio della perfezione funzionale, sembra anche produrre forme all'apparenza modeste, come gli utensili, affinati nel corso dei secoli, o le abitazioni rurali della tradizione; tutti oggetti così essenzialmente funzionali, fino all'inaridimento figurativo.

La legge dell'evoluzione funzionale, che in natura produce forme perfette, e perciò stesso belle, come le ali degli uccelli o il modellamento delle dune, opera efficacemente solo quando le funzioni hanno un che di meccanico, come sono appunto quelle di cui si occupa l'aeronautica o l'utensileria; ma sembra del tutto inefficace, quando si tratti di funzioni caratterizzate dal bisogno costante d'innovazione.

Gran parte delle funzioni urbane, a cominciare dall'abitare, si reggono su comportamenti operazionali meccanici, il più delle volte operanti in quella linea di confine tra il conscio e il subconscio e riguardanti le pratiche elementari quotidiane; tuttavia, è pur vero che la nostra esistenza non si esaurisce in queste funzioni e il nostro comportamento tende ad evolversi grazie a pratiche nuove e con carattere di eccezionalità, che sono appunto quelle pratiche che garantiscono la nostra libertà di cambiamento.

Se le prime, cioè quelle meccaniche, sembrano richiedere uno scarso coinvolgimento della coscienza critica, le seconde non possono fare a meno dell'attivazione di quel livello di coscienza, dove l'intervento del linguaggio, come supporto degli atti da eseguire, è d'importanza decisiva.

---

\* Intervento al Convegno: *La bellezza fragile del paesaggio*, organizzato dalla Fondazione Grinzane di Cavour, Asti, 8 ottobre 1999.

Dal momento in cui si attiva il linguaggio, non è più operante la legge dell'evoluzione funzionale, ma quella del comportamento estetico; per cui il linguaggio genera il bisogno di autorappresentazione simbolica della propria continua aspirazione alla libertà. Se, nell'estetica funzionale, la figurazione è d'impaccio, nell'estetica simbolica del linguaggio, la figurazione è tutto.

È forse anche per questo che in una società, dove i comportamenti funzionali tendono verso una progressiva meccanicità, si è portati al rifiuto di forme che la riproducano. La vita quotidiana nella città è scandita da una rigida ritmicità funzionale: la forma, che si proponesse come mero rivestimento di essa, tenderebbe ad assumere l'aspetto di una «macchina per abitare». Ma è significativo che proprio Le Corbusier, che è stato l'ideologo della macchina per abitare, sia stato l'artefice di una rivoluzione nella figuratività dell'abitazione, che di macchinistico ha ben poco.

Il problema è di non appiattare la forma della città sulla meccanicità delle funzioni, che cadenzano la quotidianità della vita urbana, perché queste non sono le sole che la gente normale compie o aspira a compiere. La città è, per sua natura, luogo del cambiamento, luogo del più macroscopico trasferimento dei comportamenti operazionali meccanici dall'uomo alle macchine e agli automatismi, per lasciare all'uomo le funzioni attraverso cui si manifesta la sua voglia di libertà.

In realtà, anche nelle funzioni apparentemente più meccaniche vi è sempre il bisogno di autorappresentazione, insito nel nostro comportamento estetico (ne è testimonianza il *design* delle cucine, come quello degli uffici o delle automobili): si può progettare un'abitazione bella, facendo aderire la forma alla funzione, ma bisogna che dalla funzione utilitaristica dell'abitare non sia escluso il *piacere di abitare*, perché il bisogno estetico è incorporato nella funzione. Per cui, è incessante il bisogno d'inventare una forma, che rappresenti il piacere di vivere il cambiamento, al di là della ritmica meccanicità dei comportamenti, che la vita c'impone.

Dal momento in cui il piacere di abitare in città è incorporato nelle funzioni, queste assumono, già di per sé, una natura estetica, che esige la corrispondenza figurativa delle forme del paesaggio urbano.

Vi sono tante utopie, ma quella di tendere al piacere della libertà mi sembra anche la più razionale e, forse, è inevitabile che, in questo senso, l'architettura e l'urbanistica siano inguaribilmente utopiche; anzi, possiamo dire che, senza l'utopia di una possibile società delle libertà individuali, non può esservi architettura e urbanistica.

## **2. “La bellezza fragile del paesaggio”**

Nel titolo di questo convegno, si è voluto richiamare la nostra attenzione sulla fragilità della bellezza del paesaggio è vero, il valore della bellezza è tra i più fragili, per questo esso costituisce anche l'indicatore più sensibile del valore del paesaggio.

Visto che siamo in mezzo a queste colline, famose per i loro vini, prendiamo, ad esempio, l'inconfondibile territorio del Barolo. Si tratta di un paesaggio fatto di poche cose: colline, cascine in cima ad esse, vigneti tenuti con grande cura, qualche macchia di bosco e qualche campo a seminativo nelle limitate piane di fondovalle. Tutto qui.

Esso sembra il prodotto della legge dell'evoluzione funzionale. Nel corso di un lungo lavoro, fatto di continui aggiustamenti, ha raggiunto la sua essenzialità e, con essa, la perfezione estetica. Aderisce alla tecnica del lavoro, al modo di abitare e alle dinamiche naturali, raggiungendo una stabilità ecologica, che gli ha consentito di reggere, quasi

senza mutazioni, il trascorrere del tempo: ciò ne fa un paesaggio fuori dal tempo. Per questo, è un simbolo della conciliazione dell'uomo con la natura, un valore nel quale quella cultura locale si riconosce; così la sua icona è anche diventata simbolo di bellezza.

In esso, nessun oggetto ha un particolare valore simbolico; il simbolo è nell'insieme, è nella figura del tutto, unitario e non scomponibile. Ma esso è anche di una bellezza fragile, proprio perché fatto di poche cose, collocate al loro giusto posto, nel modellamento dolce di quelle colline.

In una recente intervista televisiva, uno dei più noti produttori di Barolo lamentava la diffusione, proprio in mezzo a quelle colline, di piccoli e meno piccoli capannoni industriali. Un piccolo capannone è poca cosa; ma in quel paesaggio, fatto di poche cose, è molto. In effetti, il suo impatto è distruttivo.

Si sa che il Piemonte è un'area di buona tradizione industriale, con un diffuso tessuto di piccola e media imprenditorialità; ma, perché dimostrare queste doti proprio in mezzo a quelle colline? Non sarebbe meglio ubicare le unità produttive all'interno di parchi tecnologici, collocati in territori con questa vocazione, per la presenza d'infrastrutture e di un contesto ricco d'economie esterne per l'attività industriale?

Vi sarà poi il problema di progettare bene i parchi tecnologici, perché anch'essi, a modo loro, fanno pur sempre parte dello spazio scenico del vissuto e, dunque, del paesaggio in cui c'identifichiamo. Ma, prima di tutto, occorre decidere come comportarsi nei confronti del paesaggio agricolo e naturale. Nei paesaggi agricoli, che hanno conservato un volto antico, il mancato rispetto di quelle poche, essenziali regole grammaticali su cui si basa la loro icona, uccide il *genius loci*.

Allora, perché la pianificazione del territorio non fa rispettare queste regole? Perché non fissa, per queste icone, i contenuti lessicali, le strutture sintattiche e i caratteri morfologici, che devono essere rigidamente rispettati dalle modificazioni, anche modeste, del territorio? Ma, poi, perché modificare ciò che ha raggiunto la perfezione estetica e funzionale? Queste sono le aree che dovrebbero essere mantenute nella loro perfezione come parchi culturali.

L'urbanistica, prima ancora di decidere come organizzare l'interno della città costruita, deve decidere dove non costruire schegge di città. Da questo punto di vista, sarebbe di grande utilità una mappa del paesaggio, che evidenziasse le unità di paesaggio tipiche e i tratti strutturali che le rendono inconfondibili. Una simile mappa serve proprio per queste prime fondamentali scelte sul «dove» non costruire ciò che non ha attinenza con il mantenimento della natura e con la coltivazione dei campi.

Ovviamente, tra i paesaggi agricoli e naturali, vi è una graduatoria della tipicità delle unità di paesaggio, che impone diversi gradi di rigidità alle modificazioni; e questo è appunto ciò che la pianificazione del territorio dovrebbe fare. È all'interno di un siffatto piano territoriale e paesaggistico che dovrebbe inserirsi la progettazione urbanistica, la quale è, appunto, solo progettazione del paesaggio urbano.

### 3. Unitarietà e molteplicità

Vi è una condizione perché il paesaggio urbano possa diventare veicolo di un messaggio, ed è che la sua architettura di fondo abbia un carattere di unitarietà, altrimenti il paesaggio non comunica che rumore. Il discorso riguarda soprattutto il tessuto edilizio di base. La forma di questo può variare dall'estremo dell'uniformità seriale di edifici

tutti uguali, all'estremo della più varia eterogeneità edilizia. Nell'un caso il messaggio si riduce alla monotonia della periferia prefabbricata, nell'altro al rumore di una folla che non si attiene alla disciplina del coro.

Vi è una via di mezzo, ed è *l'unitarietà nella molteplicità*. Se esiste una certa unitarietà di fondo, anche il minimo scarto da essa è avvertibile come presenza individuale; ma in un componimento, dove lo scarto è la regola, nulla più si avverte se non un effetto complessivo di congerie.

La condizione minima perché il paesaggio urbano diventi veicolo d'un messaggio, è di fissare le regole dell'unitarietà di fondo, che evita l'effetto di rumore senza scadere nella monotonia. In esse i margini di scarto consentiti dovrebbero servire ad assicurare l'espressione di individualità, per quel tanto che non è inficiato da esibizionismi.

L'unitarietà di fondo del tessuto edilizio è lo stratagemma per imprimere nel volto della città, la sua *Stimmung*, quella fisionomia d'insieme che fa, del tutto, un *unicum* riconoscibile ed inconfondibile: è l'unica via possibile per conferire alla forma della città quella ridondanza espressiva, che ci fa ricordare le città più belle.

Su questa unitarietà di fondo del tessuto edilizio di base si possono innestare gli «scarti dalla norma», che servono come «evidenziatori» delle *singolarità*; ma queste dovrebbero essere presenti solo nel sistema dei fulcri dello spazio urbano, cioè nei luoghi eminenti dell'autorappresentazione della vita comunitaria della civitas, come sono appunto le piazze o le gallerie urbane.

Anche dove vi è lo scarto che evidenzia, non s'addice però l'eccesso. Vi è una regola di coerenza tra l'espressione e il significato: ciò che emerge è ciò che conta e deve emergere solo per quel tanto che conta.

Regola, questa, che sembra costantemente disattesa, non solo nella normalità delle nostre periferie, ma anche da quel «fuori misura», che spesso caratterizza l'architettura di grido. Il recente complesso edilizio di Postdamer Platz con l'annesso Sony European Headquarters di Berlino, ad esempio, non può non colpire per un eccesso di esibizionismo tecnologico di non pochi dei suoi edifici e, in particolare, proprio del complesso della Sony: la ridondanza espressiva non dovrebbe mai essere l'ostentazione, ma il giusto scarto rispetto all'essenzialità, anche quando vuol rappresentare i miti imperanti delle economie avanzate.

#### **4. Leggibilità immediata e labirinti**

Per conoscere una città, bisogna percorrerla. Lo spazio della città è, soprattutto, lo spazio dei percorsi delle sue strade. Avventurandoci nel reticolo delle strade, sperimentiamo i diversi percorsi di lettura del paesaggio urbano. Ogni reticolo stradale ha in sé insita una tecnica narrativa. Vi sono alcune regole di tecnica narrativa, cui si possa utilmente fare riferimento nel progetto del paesaggio urbano?

In realtà, vi sono diversi modi di percorrere la città: vi è un modo, che si vorrebbe il più possibile rapido, per trasferirsi da una parte ad un'altra e che, in genere, richiede l'uso di un veicolo, sia esso privato o pubblico; e vi è un modo per colmare la distanza tra la propria abitazione e i servizi residenziali, che può benissimo avvenire camminando. Poi si sa, in città si va di fretta, ma vi sono anche i turisti, che si aggirano nella città per vedere come è fatta e coloro che amano passeggiare, per vedere quello che succede, per guardare le vetrine, per godere il fresco dei giardini, insomma, per il gusto di pas-

seggiate: questi, dal punto di vista estetico, sono i lettori più esigenti del testo paesaggistico della città e possono essere assunti come «lettori modello».

Nella città, dunque, vi devono essere percorsi rapidi, che consentono di avere una visione generale delle varie parti della medesima, in modo da orientarsi facilmente in essa, e percorsi che consentono di penetrare ed aggirarsi, con maggiore calma, alla scoperta delle sue parti più interne.

I primi devono essere contraddistinti dalla leggibilità immediata dei punti di riferimento, caratteristici delle varie parti: il modello, da questo punto di vista insuperato e del tutto attuale, è quello dei grandi assi barocchi: una rete di connessioni simboliche ad alta visibilità, che determinano i nodi principali dello spazio della mobilità, dove è anche massima l'accessibilità.

Lungo questi assi, e soprattutto nelle loro intersezioni, dovrebbero prospettare le funzioni di rango urbano: essi sono il giusto palcoscenico su cui la città si mette in mostra. Per ciò è inevitabile che diventino anche luoghi preferenziali per il passeggio di folla, per cui richiedono marciapiedi ampi o portici. Gli esempi qui non mancano, dai *Boulevard* parigini alle *Rambla* di Barcellona, ai viali alberati e porticati di Torino. Ben diverso carattere assume il grande viale alberato, che conduce all'uscita della città, attraversando periferie che si sbriciolano. Il viale alberato non dovrebbe perdere questa funzione di palcoscenico filmico, per cui, anche dove l'edilizia importante tende a rarefarsi, vi è pur sempre il verde, che la può sostituire: e quale miglior ingresso in una città che costeggiarne i grandi parchi di contorno percorrendo ampi viali alberati?

All'estremo opposto di questa grande viabilità, che dovrebbe appunto essere costituita da viali, vi è il reticolo delle strade residenziali; qui, la tecnica del loro percorso di lettura potrebbe anche ricordare quella di un labirinto disvelato da un continuo filo d'Arianna; non dunque il labirinto della *Casbah*, ma quello di gran parte delle città medioevali, dove ogni vicolo e ogni incrocio sono inconfondibili (ovviamente bisogna tenere conto che, nei nuovi eventuali labirinti residenziali, deve potervi transitare almeno l'autobotte dei vigili del fuoco e il furgone dei traslochi).

In ogni caso, va ribadito che anche e soprattutto le strade residenziali non amano le lunghe e rettilinee prospettive; ad esse s'addice la chiusura a fondale ravvicinato, al limite anche del vicolo senza uscita. Se la loro funzione prevalente è quella di una strada da percorrere a piedi, allora il loro percorso deve essere cadenzato da una giusta sequenza di effetti a sorpresa, che le lunghe vie non possono mai dare. Qui, non vi sono edifici speciali e singolari, ma solo case d'abitazione; si comprende, dunque, l'importanza, per rendere interessanti questi percorsi, che i progetti edilizi delle singole abitazioni vi partecipino nella consapevolezza del loro ruolo di modellatori del paesaggio urbano.

La struttura, tendenzialmente labirintica, dell'ambito residenziale dovrebbe, però, anche essere innervata da percorsi privilegiati, che conducono al fulcro o ai fulcri dei servizi: un'assialità, che porta ai nodi, accentua la centralità di questi e costituisce lo spazio itinerante di riferimento dell'ambito residenziale, il luogo privilegiato per i negozi e per gli incontri.

## 5. Luoghi per sostare

Il teatro della città lo si gode anche stando fermi, il che richiede, però, luoghi fatti apposta per sostare. Quali sono i luoghi, che la gente elegge a posto per la sosta e per il

ritrovo? Anche il comportamento umano è soggetto a regolarità di tipo etologico, che fanno sì che, a volte, degli spazi pensati e progettati, perché la gente li riempia, rimangano tristemente vuoti; mentre altri, che, da un punto di vista asetticamente prestazionale, paiono inadatti allo scopo, sono sempre affollatissimi. In effetti, l'animale uomo ama l'affollamento, perché l'affollamento è un fenomeno tipico dell'animalità.

Il luogo del ritrovo e della sosta deve, come minimo, offrire un motivo per incontrarsi e per sostare, non foss'altro anche solo una buona gelateria. L'attività commerciale è pur sempre una grande attrattiva, e questa è appunto l'occasione, ma, poi, è una questione di caratteristiche dello spazio, il quale non può essere dispersivo e troppo ampio: il luogo della sosta dev'essere il centro di uno spazio radiante, che è uno spazio psicologico privilegiato per l'osservazione di un pezzo di mondo e del flusso della vita che in esso si svolge.

Di luoghi per la sosta ve ne sono di diversi tipi, ma i più adatti sono ancora le piazze; mai, però, tutto lo spazio della piazza, bensì solo alcuni suoi angoli a ciò più adatti per forma, per esposizione, per relazione con i luoghi di transito, per la presenza di un grande albero (a parte il solito bar).

Non v'è scalinata in una piazza che non venga usata per sedersi e per guardare gli altri da una posizione dominante (ma anche per farsi guardare). Forse i posti, in cui la gente comune ama sostare, sono anche luoghi non soverchiati da un eccesso di monumentalità, per quella elementare regola scenografica secondo cui la scena non deve mai prevalere sulla recita.

Dal momento in cui cessiamo di guardare allo spazio pubblico della città come spazio di circolazione e di sosta delle automobili, le cose si complicano, ma diventano anche più interessanti, perché si tratta di progettare il teatro per quell'attore-spettatore che è l'abitante della città.

## 6. Topologie necessarie

Quella della propria stanza è forse l'esperienza più diretta, che possiamo avere, di ciò che intendiamo per «senso dello spazio vissuto». In essa, le cose, anche quelle non necessarie all'operare, hanno finito per assumere un *valore di necessità*, sia come presenza, che come collocazione (ne è testimonianza il fastidio che si prova quando qualcuno pretende di mettere ordine tra le nostre cose).

Così, ogni stanza finisce per assumere una sua inconfondibile fisionomia, che non possiamo evitare di pensare sia rivelatrice del carattere di chi la abita.

Insomma, nessuno di noi si sognerebbe, nello spazio della propria intimità, di affastellare oggetti, così come capita, nella casualità e nell'incuria; perché un simile scenario ostacolerebbe il giusto ritmo del nostro operare, provocando continuo impaccio e disorientamento, con un inevitabile senso di fastidio e di *stress*; per questo è importante che il luogo della nostra stanza trovi la sua *necessaria topologia*.

Forse i luoghi della città sono, in larga misura, privi di questa valenza, visto che si parla di *stress* prodotto dal muoversi in città e di fastidio per il senso di disordine che questa normalmente provoca.

È pur vero che lo spazio urbano è caratterizzato, specie in alcune sue parti, da un elevato grado di complessità; ma è anche vero che la complessità diviene fastidiosa e stressante solo quando i suoi luoghi non hanno trovato la loro forma armonica, che risolve, nella semplicità unitaria dell'insieme, la complessità del loro organismo. La solu-

zione semplice di un problema complesso è quella che i matematici definiscono “elegante”: la bellezza fragile della città sta anche nella sua eleganza.

Già lo si è detto: alla base della topologia dello spazio urbano vi è un motivo di ordine funzionale. Ogni discorso di sintassi della topologia urbana, che non poggi su questa base, non è un buon discorso di progettazione urbanistica.

Ma, a partire da questa base, si apre un ulteriore lavoro sintattico, non più regolato dalla meccanica della funzione, bensì dalla ricerca fisionomica e, in ultima istanza, estetica. Vi sono piccoli e meno piccoli spostamenti, che non intaccano la funzionalità, ma che servono per mettere “al loro giusto posto” le cose.

Così come, rispetto allo strettamente funzionale, vi sono cose che si possono aggiungere, al solo scopo di arricchire, se non di completare, il senso di un luogo e che, per questo, diventano necessarie; cose che, nel momento in cui le scegliamo, sappiamo già dove devono essere collocate, per imprimere al luogo la sua individuale e inconfondibile fisionomia.

Perché nulla vi è di peggio, nel percorrere la città, della sensazione che, pur nelle loro differenze, tutti i luoghi finiscano per essere accomunati da un aspetto di casualità e incuria, dalla mancanza di quel senso di necessità che solo un ordine, al tempo stesso funzionale ed estetico, è in grado di esprimere e che conferisce, a ciascuno di essi, la sua inconfondibile fisionomia.

## **7. Con poco dire molto**

Si può capire la tendenza ad alzare sempre più il tono della voce quando tutti parlano ad alta voce: è un meccanismo che succede negli atrî dei teatri come nei ristoranti. Nell'architettura dev'essere successo qualcosa del genere: là dove tutti ostentano qualcosa, se si vuol emergere bisogna ostentare un po' più degli altri, in un processo che porta inevitabilmente ad un confuso gesticolare. Perlomeno è questa la sensazione che si ha nel vedere come l'architettura utilizza il potere espressivo illimitato della tecnologia, solo per il gusto di mostrare i muscoli; così si ostentano grandi sforzi strutturali per coprire dell'aria e per sostenere del vetro: nulla di più lontano dalla “leggerezza” calviniana così spesso sulla bocca degli architetti.

Ma, dove l'ostentazione raggiunge il punto alto della sua estetica, è nell'architettura pubblicitaria che trasforma l'architettura in cartellonistica. L'apoteosi di questa ostentazione sono le famose strade di Las Vegas. La città non è altro che la materializzazione dei miti di un popolo; la città ci restituisce solo ciò che siamo capaci di darle; la città è giusta perché ci dà quello che ci meritiamo e nella veste estetica che ci meritiamo: Las Vegas è giusta.

Nel decidere l'estetica del paesaggio dobbiamo decidere chi e come vogliamo essere. Allora, forse, vi è il problema di abbassare tutti progressivamente il tono della voce; prendiamo atto della nostra incapacità di comporre tutti insieme le grandi sinfonie, puntiamo piuttosto sul minimalismo; che non vuol dire che ci dobbiamo vestire tutti in grigio, ma, cosa ben più complicata, che dobbiamo cercare di dire molto con poco.

Vi è, il più delle volte, una voglia ingenua di riempire di cose lo spazio: puntiamo al vuoto. Svuotiamo fino al punto in cui cominciamo ad avvertire un senso di privazione, poi concentriamoci su ciò che rimane: lì è la nostra scultura.

## 8. Divertirsi

Si è visto che un paesaggio è fatto di cose e si è anche visto di quali cose sia fatto il paesaggio della città; anche di quelle che nella città non ci sono ma che dovrebbero esserci, se questa fosse un luogo più vivibile. La battaglia sulle cose che mancano è fondamentale per l'urbanistica d'ispirazione sociale; perché ciò che manca è soprattutto ciò che più serve alla gente comune: un ambiente residenziale di qualità dignitosa, con i suoi servizi e con il suo verde.

Il discorso sugli standard urbanistici è ozioso: tutti vedono che oggi il problema è di potenziare e di rinnovare un parco servizi insufficiente, obsoleto fisicamente e funzionalmente, oltre che mal accessibile. Così come è a tutti evidente la mancanza di aree verdi. Quindi il compito centrale dell'urbanistica è di far fronte a questi problemi. Ogni ulteriore discorso sul paesaggio urbano poggia su niente se non poggia su questo; ma questo da solo non basta.

Si è visto che, mentre si costruisce la città, si pone il problema di modellare bene lo spazio vuoto manipolando il pieno e ciò comporta un problema di sintassi e di morfologia: occorre aver cura al modo in cui si dispongono gli oggetti nello spazio, non in un astratto spazio geometrico, bensì in quello fenomenologico della percezione. Vi è il problema di fare bene questa macroscultura, in cui ci aggiriamo a piedi, in macchina, in tram, in bici: è una questione d'arte. Ovviamente, di un'arte che fa i conti con la geometria utilitaristica del territorio e che, per questo, ha bisogno della matematica.

Se chiedessimo ad uno studente di architettura che differenza c'è tra la matematica e l'urbanistica, probabilmente avremmo una risposta del genere: la prima è rigorosa, la seconda approssimativa, ambedue sono materie noiose. Com'è risaputo, la noia non è nelle materie ma negli insegnanti; perché sia la matematica che l'urbanistica sono due giocose espressioni dello spirito, che è un misto di rigore logico e di fantasia creativa.

L'urbanistica è divertente e la ragione del suo divertire deriva innanzitutto dalla sua comprovata utilità sociale. Tanto che una società che non vuole sentir parlare di urbanistica si vota all'incapacità di fare bene la propria città e ciò la porta inesorabilmente all'infelicità urbana; perché l'urbanistica, prima ancora d'essere una disciplina praticata da pochi esperti, è la capacità che una comunità ha d'immaginare e di fare la propria città.

È vero che l'urbanistica è un meandro di leggi, norme e regolamenti, di burocrazia, di negoziazioni e di commercio d'aree; ma tutto questo è a mala pena sopportabile (ma anche riconducibile ad una dimensione più fisiologica, rispetto al livello patologico oggi raggiunto) solo nella misura in cui si è convinti che il fare bene la città è una questione d'arte e che l'urbanistica, quella per cui val la spesa di batterla, è *l'arte della città*.

Un tempo, gli uomini, quando dovevano fondare una nuova città, erano consapevoli che si accingevano a dare un nuovo ordine al caos divino della natura; per questo l'urbanista doveva essere anche sacerdote e legislatore. Ma anche dopo, quando non si sentiva più il bisogno d'ingraziarsi gli dei, la decisione di fondare una città non poteva non essere un atto d'espressione d'un nuovo ordine e d'un nuovo senso del mondo; per questo l'urbanista del principe doveva essere matematico e artista insieme. Oggi tutti fanno la città, ciascuno, nel suo piccolo o nel suo grande, contribuisce a far crescere la città, ovunque e comunque, per risolvere i propri problemi immobiliari; per questo l'urbanistica di cui c'è bisogno è quella dei regolamenti, dei burocrati, degli imprenditori e dei sensali. Continua però a rimanere il problema che, modificando l'ordine del terri-



torio si modifica anche il senso del paesaggio e con esso la nostra identità culturale. Il problema, per l'arte della città, è tutto qui: rendere esplicito che, modificando il territorio per soddisfare bisogni immobiliari, facciamo, volenti o nolenti, cultura. E allora è una questione di stile, nel senso duro dello stile vitruviano: cioè delle regole che consentono di dare la giusta espressione artistica alla nostra cultura. A questo punto l'urbanistica potrebbe anche diventare una forma di piacere socialmente condiviso.