

★ IL CICERONE ★

ITALIA BARBARA

LA SOLITA STORIA

DI ANTONIO CEDERNA

I NUOVI piani regolatori delle città lombarde si susseguono, uno peggioro dell'altro. Abbiamo parlato di Cremona ("Mondo", 18 febbraio), dove è previsto l'annientamento di tutto il quartiere nord del Duomo; abbiamo parlato di Pavia squarciata da cima a fondo (4 marzo), di Lecco che sta per diventare una specie di Milano lacustre (24 giugno), parleremo prossimamente di Brescia, per la quale è stato addirittura riesumato il vecchio micidiale piano piacentiniano; conseriamo adesso il caso di Varese, città disposta in uno degli ambienti naturali più straordinari d'Italia, e alla quale abbiamo già accennato sul "Mondo" del 1. luglio. Tutta Varese viene distrutta (scrivevamo allora) e al suo posto sorgono i soliti isolati squadrati, triangolari e curvilinei, con volgarci porticati e piazzeparcheggio e mezzi grattacieli, secondo le direttive dell'urbanistica reazionaria, speculativa, preistorica e beota ora dilagante con trent'anni di ritardo in tutta Italia, che sovrappone ai nuclei antichi una congestione e irrazionale caricatura di città moderna, sventando bestialmente l'antico e delicato tessuto urbano». Allora avevamo girato con sott'occhio la pianimetria del centro, acquistata in Comune, oggi possiamo scorrere la relazione illustrativa del nuovo piano regolatore (che in Comune non ci hanno voluto dare, ma che amici ci hanno prestato), e possiamo meglio constatare quanto indietro siano rimasti gli amministratori varesini sul piano tecnico, come profonda sia la loro ignoranza dei principi elementari dell'urbanistica moderna e quali stravaganze si possano arrovare e progettare quando non si sa cosa fare della città che ci si trova ad amministrare.

Concetto elementare dell'urbanistica moderna è quello di dare una struttura nuova alla città in sviluppo, spezzando la loro espansione a macchia d'olio e il loro accrescimento radiocentrico, secondo un'impostazione aperta ed elastica nel tempo e nello spazio: di qui la necessità di una pianificazione integralmente possibile il carattere e la consistenza dei vecchi nuclei urbani e la necessità di indirizzare l'espansione delle città in una direzione prevalente, sporgenti dallo studio della storia, della topografia eccetera, nella quale possano inserirsi tutti i prevedibili sviluppi futuri. Niente di ciò appare nella relazione del nuovo piano regolatore di Varese (1948, in via di adozione definitiva), dove tutto si trova fuori che un'idea generale, una qualsiasi visione urbanistica unitaria: a Varese, come in altre amministrazioni di mezz'Italia, mentre le città sono a una svolta decisiva della loro storia, non si fa altro che persistere negli errori passati e aggravarli e rendere permanente una situazione di fatto che andrebbe coraggiosamente modificata. Fare il vuoto nel centro, riempire i vuoti alla periferia, distruggere valori storici, naturali e ambientali senza alcuna contropartita, lasciare via libera al caos e alla speculazione, redigere piani che sono soltanto sanatorie e peggioramenti delle condizioni presenti, tale pare essere l'unica abilità degli amministratori comunali in fatto di urbanistica.

Come sempre accade agli sprovvisti, anche a Varese si è creduto di risolvere i problemi della città tracciando nuove strade, secondo il gusto accademico e disegnativo caro ai nostri burocrati, come se la città fosse in funzione delle strade e non viceversa. Ma i vari tipi di strade, tenuti separati in teoria, per la mancanza di idee chiare sullo sviluppo della città si confondono miseramente in pratica: le strade pianoramiche diventano strade per il transito, queste si confondono con quelle di attraversamento, gli svincoli con la penetrazione e via dicendo; il tutto aggraviandosi in un'unica maglia indifferenziata e astratta, che soffoca, lacera e distorce la povera città. Non ha nessun senso affermare, per esempio, l'opportunità che il traffico più vigoroso "non incida nell'attuale compagine edilizia", quando contemporaneamente

te si agisce all'incontrario, squarando il centro e quindi rovesciando in esso la massima congestione. Una frase della relazione (p. 39) basta del resto a mostrarci con chi abbiamo a che fare: «La penetrazione in città e l'attraversamento interno vengono previsti secondo nuovi criteri, basati sulla possibilità di lambire il centro attuale senza attraversarlo e contemporaneamente di penetrare il più possibile in esso»; proponimento davvero curioso, da illustrare al prossimo congresso di Urbanistica. Se la rete stradale è ispirata a questi strani concetti, non meraviglia che lo sviluppo della città segua naturalmente le leggi della macchia d'olio, cioè quelle della confusione totale: colla, parchi e declivi di una città moderna, tendono a scomparire sotto un zonzonamento bislacco e indiscriminato. Così facendo, i pianificatori varesini sono convinti di creare "una nuova forma estetica" (il risultante dai differenti aspetti delle varie zone e dei vari quartieri" (p. 76), mentre non fanno che trasformare Varese in un agglomerato amorfo e irrazionale, senza carattere né fisionomia. Altro che "adeguamento" di Varese alle esigenze della vita moderna, come quasi ad ogni pagina è detto: questo piano regolatore è proprio il frutto dell'incomprensione delle esigenze e delle funzioni di una città moderna, il risultato dell'impreparazione tecnica di chi non sa intendere né impiegare nel giusto verso gli strumenti della tecnica urbanistica moderna. La mancanza di soluzione delle questioni urbanistiche mette appunto a nudo la piaga grave e diffusa del nostro tempo: l'arretratezza di parecchi decenni rispetto al progresso tecnico volgare della civiltà in cui viviamo.

Ancora una volta, è dalla soluzione adottata per il centro che si può giudicare un piano regolatore. Non entra nella testa dei civici amministratori un altro principio fondamentale, sostenuto e ripetuto dagli urbanisti in scritti, discorsi e convegni, che cioè il centro storico di una città non si deve distruggere ma risanare, che la sua conservazione e la conservazione dei suoi valori storici e ambientali non è dettata solo da ragioni culturali, pur determinanti, ma proprio da ragioni pratiche e tecniche, in vista di una pianificazione illuminata; che antico e moderno sono due termini distinti e complementari: che solo salvando l'integrità del nucleo antico, alleggerendolo dalle funzioni intollerabili alla sua struttura, destinandolo ad altre con essa compatibili, si può procedere all'edificazione, in sedi nuove e attrezzate, della città moderna in senso autentico, la cui vita, le dimensioni e le funzioni del tutto diverse dalla città antica; e che lo sventramento di un centro antico, oltre alla perdita secca di un ingente patrimonio storico e ambientale, ha l'effetto immediato di aumentare parossisticamente la congestione del traffico e la pressione degli interessi di speculazione, un effetto cioè esattamente opposto a quello previsto, non diciamo dagli sventratisti interessati, ma da chi ingenuamente ne condivide le intenzioni.

Detto ciò, osserviamo cosa avviene intorno alla chiesa di S. Vittore. Anche qui gli autori della relazione dicono cose prive di senso: assicurano da un lato di «volar conservare il più possibile inalterato lo stato attuale» e dall'altro sostengono il contrario, cioè la necessità di ottenere «spazi residenziali alle (immaginarie) necessità attuali e future» (p. 65). In realtà essi stanno barbaramente e senza ragione massacrando la zona monumentale della loro città. Stanno facendo il vuoto sul fianco meridionale della chiesa, e dei declivi verso il lago, dai Miogni, (dove un nuovo quartiere appena costruito è già in rovina prima ancora di essere abitato) alla zona di Velate, da Casbeno al grattacielo in progetto sul colle di Mombarnasco, a Bosto dove il piano regolatore progetta una sghangherata invasione edilizia. Nemmeno per le grandiose zone verdi che sono ancora la meraviglia di Varese si è preso qualche provvedimento organico e



Londra. Il pittore Peter Archer disegna sulla schiena della modella Diana French il ritratto dell'attore cinematografico Aldo Ray.

Giovane Italia; si progetta quindi una squallida "messa in vista" del fianco della chiesa. Nella ricostruzione degli edifici a sud è prevista una grande piazza-parcheggio; con la quale si porta il traffico fin nel cuore della città, i famosi "nuovi criteri". Isolamento di un monumento, volgare distruzione del suo ambiente, "canocchiale" balordamente scenografico, accresciuto ingorgo del traffico: tutte le peggiori trovate della peggiore urbanistica reazionaria e sventratrice vengono realizzate intorno al maggior monumento di Varese.

Seguendo questi "nuovi criteri", tutta la vecchia città se ne va, con le inimmaginabili conseguenze, non solo per il suo carattere ambientale e naturale, ma, ripetiamolo, per il suo stesso sviluppo urbanistico. Le strade strette vengono allargate, le storte raddrizzate, le piazze sfondate e scanonate, le sporgenze raschiate, le rientranze riempite con zeppe di varia natura; tutta la Varese sette-ottocentesca viene sfregiata, deturpata o distrutta, da via Albuzza a via Rossini, da via Garibaldi a via Cattaneo, da piazza Decarria a piazza Carducci; le chiese vengono stupidamente isolate, da S. Martino a S. Pietro e Paolo, da S. Giuseppe alla Madonna in Prato, a S. Michele; dappertutto sorgono o sono in progetto smisurati casamenti intensivi, portici infornati, piazzue fuori scala; dove resta un buco, ci si mette una aiola triangolare. Eloquenti campioni della Varese futura sono il nuovo edificio, opera d'uno dei peggiori mestieranti milanesi, che sta sorgendo all'inizio di via Veratti, che cancella metà del magnifico paesaggio che si vede dalla pineta dei giardini pubblici, e il mezzo grattacielo sorto sul cadavere della seicentesca Casa della Meridiana in piazza della Motta; intanto si medita di distruggere la casa neoclassica accanto al Palazzo Estense, naturalmente per la costruzione di una nuova sede della Banca d'Italia (la stessa che sta imperversando a Cremona), pare sul progetto nientemeno che del vecchio Piacentini. Anche la bellissima via Walder viene sventrata, e trasformata in una delle tante inutili "arterie", mentre si progetta l'invasione dei colli e dei declivi verso il lago, dai Miogni, (dove un nuovo quartiere appena costruito è già in rovina prima ancora di essere abitato) alla zona di Velate, da Casbeno al grattacielo in progetto sul colle di Mombarnasco, a Bosto dove il piano regolatore progetta una sghangherata invasione edilizia. Nemmeno per le grandiose zone verdi che sono ancora la meraviglia di Varese si è preso qualche provvedimento organico e

raassicurante: mentre l'assalto ad alcuni parchi privati è già cominciato (parchi Tamagno, De Vincenzi, Grassi, Ponti in via di lottizzazione), gli altri, vincolati dalla Soprintendenza, appaiono come episodi staccati, come isole nella grande anarca edilizia che sale senza regola o norma. Questo di Varese è insomma il caso tipico di un piano che non è un piano, che non indirizza, non organizza, non programma, non prevede, non pianifica niente.

La situazione è aggravata dalla particolare caparbia e rittosità degli amministratori varesini: valga il caso del vincolo proposto dalla commissione provinciale per le bellezze naturali sulla zona che scende verso il lago; contro di esso il Comune ha deciso di fare opposizione e la democrazia cristiana ha addirittura organizzato comizi. Assessori e consiglieri della maggioranza sono perfino arrivati ad accusare gli organi di tutela di difendere interessi privati e di menomare l'"autonomia" comunale; amministratori del genere sono i nemici della città e dell'interesse pubblico, il patrimonio che essi così male amministrano è patrimonio comune, che pochi sconsiderati non possono impunemente dissipare. Contro di essi esortiamo l'opinione pubblica più qualificata a intervenire: l'accogliamento favorevole al nostro precedente articolo, da parte dei socialisti e della sinistra cattolica, ci mostra che molto può essere fatto. E contro questo piano regolatore di Varese invochiamo l'intervento dell'Istituto Nazionale di Urbanistica, del Collegio Lombardo degli architetti, dell'Associazione "Italia Nostra". Confidiamo che lo stesso Ministero dei Lavori Pubblici, che ha già bocciato i piani regolatori di Pavia e Brescia, faccia lo stesso con questo di Varese.

ANTONIO CEDERNA

VERNICE

IL CASTELLANO. — L'ultimo "scandalo" di Picasso è l'acquisto — per uso personale — del castello di Vauvenargues, in Provenza. Si tratta di una costruzione cinquecentesca, fiancheggiata di torri rotonde e circondata da un ampio e vetusto muro di cinta. Le trentasei stanze del castello furono acquistate nel 1744 e nel 1745, le sue celebri *Reflections et Maximes*. Il dominio del nuovo signore di Vauvenargues si estende su mille ettari di terra.

VENEZIANI A LUMI SPENTI

DI RAFFAELLO LEVI

NEL 1945, nell'ebbrezza un po' anarchica della liberazione, furono tolti di colpo i vecchi lampioni veneziani sullo stile dei più per i gonfaloni di S. Marco, opera del Leopardi, con fiamme a gas che avrebbero evitato la luce fissa e fredda delle lampade elettriche e il relativo abbagliamento, e non furono attuati. Si scopre che le due file dei lampioni guastavano la prospettiva della piazza, e si studiarono nuovi sistemi di illuminazione, con diturno lavoro di numerose commissioni e con costosi esperimenti. In realtà non se ne fece nulla, non se ne parlò più e la piazza rimase, come è tuttora, al buio. Dall'ora del crepuscolo, nella sera e nella notte, non ci si vede più: la piazza è annegata nell'oscurità e quando c'è anche un po' di nebbia, non si scorge neppure la chiesa.

La piazza che era un gaio ritrovo internazionale, tanto che era chiamata un salotto, uno dei più bei salotti del mondo, è ora di sera quasi sempre deserta. Il Comune lascia stare, il tempo passa, nessuno provvede, come, dopo due anni che la città ha avuto la proprietà del teatro Goldoni, questo è ermeticamente chiuso, in preda ai tarli e ai topi, e non si è ancora lanciato il concorso per un progetto di restauri. Il tempo passa, Venezia è eterna, i suoi cittadini dormono e nulla li scuote dal torpore. "Venise la rouge", pas un bâteau qui bouge", se non ci fossero i moschoscari che scuotono le fondamenta dei palazzi e fanno impregnare i gondolieri.

Nulla si rinnova, e nulla si conserva col dovuto amore, e se si rinnova, come ogni tanto accade con iconoclastico furore, si imbruttisce, si distrugge, si toglie il carattere e l'armonia della città. La legge per Venezia dà un premio per le sopralelevazioni (non basterebbero i regolamenti a impedirle) e le sopralelevazioni alterano le prospettive delle vie e dei canali, rovinano l'armonia delle vecchie case,

favoriscono solo la speculazione avida e insensata.

Sopralelevazioni e nuovi edifici guastano la bella linea delle Zattere: sorge ivi un nuovo palazzo, opera di un architetto rinomato, che ha dimenticato il carattere e lo stile della città, specialmente nei "pergoli" sporgenti e stonati. Sono rimasti in piedi l'albergo Bauer e il Danieli, contro tutti i progetti e contro tutti i divieti.

Dove c'è un po' di verde, si abbattono gli alberi e si costruisce, così ai Carmini, così alle Fondamenta Soranzo dove l'amministrazione provinciale costruisce un palazzo di cinque piani per i suoi impiegati. E così, a poco a poco, e quasi specialmente per l'opera attiva o per l'incuria e l'indifferenza delle autorità, Venezia si sgretola, si immissisce. Non vogliamo fare del sentimento o dell'estetismo, ma il male è grande e inimmaginabile e se non commuove le autorità e i cittadini inerti, commuove il mondo degli amministratori di Venezia.

Ma qui, a Venezia, c'è altro da fare, c'è da pensare al Casinò da gioco, che va guadagnando autorità fuori del suo campo. Lanciò treni speciali e moschoscari che portano direttamente i giocatori al gioco e subito dopo, arricchiti o spellati, li riportano alla stazione perché lascino subito e in fretta la città e non la maledicano. Il capo del Casinò è a fianco del sindaco, tra le più alte autorità, e presiede alle feste cittadine. Non basta il turismo, non bastano le industrie, non bastano progetti del nuovo ponte di Sant'Ilario e dell'autostrada per Monaco, grandi progetti di cui dovrebbe essere imminente l'inizio di esecuzione; per vivere occorre la bisca, per il bilancio occorre le somme perdute dai giocatori.

E intanto anche la terraferma con le automobili accesse le sue propaggini nella vecchia città e la invade. Una bella chiesa gotica, Sant'Andrea della Zirada, è circondata dalle automobili in sosta, le Zattere sono minacciate dalle automobili che vogliono arrivare fin sotto le navi, perché non si perda un minuto a raggiungere il ponte. La resa di Venezia alla "vilgarità" è un fatto di ogni giorno.

RAFFAELLO LEVI