

TRA le molte storie esemplari che l'Olanda offre alla nostra meditazione, la più esemplare di tutte è forse quella che tratta della ricostruzione di Rotterdam: l'unica città in Europa, come viene una frase ormai comune, che ha saputo convertire in trionfo i disastri della guerra.

In un solo giorno, il 14 maggio 1940, un bombardamento tedesco annientava tutto il vecchio centro della città e una parte dei quartieri adiacenti: ventiquemila abitazioni, scembrata tra uffici negozi stabilimenti industriali, ventiquattro chiese, tredici ospedali e sessantadue scuole venivano in pochi minuti ridotti in cenere o danneggiati irrimediabilmente. Il fumo degli incendi era ancora denso nel cielo, che il 18 maggio (quattro giorni dopo la rovina) il Comune incaricava il direttore dei servizi tecnici di elaborare il piano di ricostruzione del centro e mentre costui si metteva all'opera, si provvedeva a sgomberare il terreno, non solo dalle macerie, ma da quanto ha sempre costituito l'ostacolo primo di qualunque operazione urbanistica: la proprietà privata e frazionata del suolo urbano. Tra il 21 e il 24 maggio, con alcune scempie ordinanze promulgate dal comune, si procedeva alla ricostruzione, tutto quanto il centro di Rotterdam, tutti gli edifici danneggiati e i resti di quelli distrutti, tutto il terreno su cui sorgevano, veniva espropriato a vantaggio della città: così, con procedura fulminea, non solo i 170 ettari del centro ma anche più di 600 ettari in zone periferiche (poiché, e questo non è meno ammissibile, occorre far entrare la ricostruzione nel quadro generale degli sviluppi futuri di tutta quanta Rotterdam) diventavano patrimonio della comunità. «La necessità rompe il ferro e anche la legge» (è scritto in un volume edito dal comune). «La resurrezione di Rotterdam è dovuta a questa misura rivoluzionaria. Il lavoro poteva dunque cominciare, libero da ogni impedimento e da ogni disquisizione giuridica sui diritti di esproprio, sull'accertamento dei valori, sull'ammontare degli indennizzi».

La vicenda non ha bisogno di particolari commenti. Sarebbe troppo pretendere che essa sia di qualche ammaestramento in una nazione come il nostro, in cui anche i crateri scavati dalle bombe sono diventati miniere d'oro per i proprietari del terreno, in cui i pubblici amministratori hanno in tutti questi anni regalato centinaia di miliardi agli speculatori privati, per l'alteriore arricchimento dei quali i politici stanno in questi giorni approvando una legge indecente.

Non meno istruttivo è il modo con cui, da un organo governativo creato nel frattempo, veniva regolata l'amministrazione di quell'ingente proprietà comune. L'indennizzo sia per i danni agli edifici che per i terreni espropriati non venne pagato subito in denaro, ma venne scritto nel "Libro della Ricostruzione", con un interesse del quattro per cento: per gli edifici, sarebbe stato rimborsato solo se i privati avessero impiegato una somma equivalente per la ricostruzione; quanto al terreno, in cambio da quello espropriato nel centro sarebbe stato assegnato un terreno equivalente, non necessariamente nello stesso luogo, ma solo a patto che il privato vi costruisse al momento voluto: in caso contrario, l'aggiudicazione sarebbe stata annullata e girata ad altri. In questo modo veniva stroncata sul nascere ogni speculazione: da un lato si impediva che i terreni restassero non costruiti per un periodo illimitato a beneficio del privato, e si imponeva la ricostruzione nel luogo e nel tempo voluto dal piano; dall'altro, la proprietà pubblica di un vasto patrimonio di aree faceva del Comune il vero protagonista del piano regolatore, in modo che il plusvalore creato dai lavori di urbanizzazione tornasse nelle casse comunali, anziché finire nelle tasche dei proprietari. L'8 giugno, a meno di un mese dalla distruzione, il primo schema di piano era pronto; alla fine del '40 tutto il centro era sgomberato dalle macerie; l'anno successivo venivano annessi alcuni comuni minori perché più ampia fosse la libertà della pianificazione, e mentre si stemperavano negozi e abitazioni temporanee di prima necessità, si iniziavano alcune realizzazioni definitive. Presto però le condizioni proibitive, create dalla guerra e dall'occupazione, imposero la sospensione di ogni lavoro: ma anche questa pausa forzata fu messa a profitto. Tra il '42 e il '45, nel tempo di quattro anni, il primo piano fu rielaborato e perfezionato: e in un'atmosfera di perfetta collaborazione e concordia furono condotte consultazioni fra i tecnici, gli uomini di cultura e i rappresentanti delle varie attività, dell'industria e del commercio. Nel



Amsterdam. Le panchine di piazza della Repubblica.

ANTONIO SANBONA

LA LEZIONE OLANDESE

LA RINASCITA DI ROTTERDAM

DI ANTONIO CEDERNA

l'oscurità di quei tempi nacque quello spirito di rinascita materiale e spirituale, che oggi sorprende chi visita Rotterdam o vive in essa». Il 28 maggio 1946, il Consiglio Comunale adottava il nuovo piano regolatore della città.

Facciamo qualche semplice considerazione. A un anno dalla fine della guerra Rotterdam aveva il suo nuovo piano regolatore: il piano regolatore di Milano, cui la guerra riservò una sorte affine, verrà approvato nel 1953, a otto anni dalla fine della guerra; Roma, che patì danni quasi irrilevanti, non ha un piano nemmeno oggi, a oltre sedici anni dalla fine della guerra. A Rotterdam, nel momento più buio della storia del paese, fu attuata una grande riforma economico-politica, per cui la città presentemente in mano il proprio destino, e gli stessi operatori economici (anche questi evidentemente di un'altra pasta dai nostri) ebbero l'intelligenza di inserirsi nello schema di un piano di interesse generale: a Milano le bombe, salutate ipocritamente come "tragico elemento risanatore", scatenarono gli appetiti furibondi delle più repressive forze economiche, e le aree distrutte divennero terra di conquista degli interessi più miopi e egoistici dei monopoli e delle società immobiliari. A Rotterdam la proprietà pubblica del suolo e il suo saggio regolamento permisero il sorgere

di una città moderna, civile ed efficiente. Milano, nell'assenza di ogni adeguata iniziativa pubblica e grazie a improvidi e parziali piani di ricostruzione cioè di sanatoria degli interessi privati, si è trasformata in un agglomerato grottesco e inabitabile, congestionato e irrazionale, al centro come alla periferia.

Il centro di Rotterdam è oggi ricostruito per tre quinti, e la città, in piena espansione edilizia e industriale, è diventata il secondo porto del mondo. Essa suscita un'emozione particolare e sconosciuta per noi, quella di muoversi in un grandioso ambiente urbano creato dall'uomo per l'uomo, da una società concorde per le necessità di tutti, secondo i principi che devono regolare la vita associata del nostro tempo. Le soluzioni dei vari problemi sono dettate da cultura e ragione, non dal caso e dall'approssimazione, sono ispirate dall'interesse comune anziché dall'avidità privata, contengono in sé la promessa per ulteriori perfezionamenti a venire anziché sancire stati di fatto negativi quanto definitivi: c'è ampiezza, ordine e respiro, non c'è nulla che ricordi il caos, la meschinità, la vuota retorica, il letargo architettonico e urbanistico delle nostre città ricostruite o dei loro nuovi quartieri.

Grazie alla capacità di prevedere e di coordinare, tipica di ogni paese

moderno, fu subito compreso che la ricostruzione del centro doveva subordinarsi alla pianificazione di tutta la città e del territorio circostante. Perciò, dal centro sono state allontanate le attività incompatibili, come quelle industriali, e molta più area libera è stata riservata per le esigenze del traffico, per spazi verdi, per i pedoni, per i parcheggi, eccetera. Anche le abitazioni sono state ridotte (da 25.000 che erano prima della guerra a 10.000), così che l'area costruita nel centro è passata dal 55 al 35 per cento: mentre una più razionale distribuzione delle varie attività, una migliore utilizzazione del suolo e il nuovo impianto della rete stradale ha permesso che il volume complessivamente edificato rimanesse pressoché equivalente a quello di prima.

Un altro principio della ricostruzione e del piano è stato l'attribuzione a vari settori della città di una prevalente funzione specifica, concentrando per quanto è ragionevolmente possibile le attività affini. I grandi impianti portuali e industriali sono stati distribuiti sui due lati della Mosa, i nuovi maggiori quartieri residenziali sulla sua riva meridionale: nel centro vero e proprio, che funziona da centro direzionale per tutta l'agglomerazione disposta linearmente lungo il fiume per una ventina di chilometri, troviamo un centro per gli edi-

fici pubblici e amministrativi ai lati dell'arteria maggiore (il Coolingsel), il centro degli affari intorno alla piazza della Borsa, più centri commerciali di negozi, un centro culturale con parco, musei e esposizioni, un centro per il commercio all'ingrosso nei pressi della stazione, e via dicendo.

L'altro elemento che ha reso possibile la riorganizzazione della città, è stato ovviamente l'impostazione di una grande rete stradale, e l'impegno a mantenere quanto più possibile distinti i vari tipi di traffico. Grandi arterie attrezzate senza incroci sono state progettate tangenzialmente alla città per i collegamenti veloci intercomunalmente e regionali: da queste si dipartono strade di penetrazione e di collegamento fra le due rive della Mosa, sistemi in modo da diluire ogni provenienza esterna nella maglia della città, e da esse a loro volta si dipartono le strade minori per il traffico locale che interessa i vari settori del centro. Grandi aree sottoposte strade di servizio servono esclusivamente al carico e allo scarico delle merci dei centri commerciali, mentre intere zone del centro sono esclusivamente pedonali. Dalla non esclusività di rinforzare una diga lungo la Mosa, è stata ricavata una grande strada panoramica.

Sono, questi accorgimenti, alcuni principi elementari dell'urbanistica

moderna. Basta ignorarli o rovesciarli e si ha la situazione italiana. Lasciamo perdere, e accenti soltanto a due esempi caratteristici, cui ha portato la concentrazione di determinate attività in determinati settori. Uno è rappresentato dal palazzo del commercio all'ingrosso nei pressi della stazione, costruito su un'area di dieci ettari. In esso lavorano almeno 5000 persone, per almeno 200 ditte. E' una città nella città, con uffici, magazzini, negozi, banche, sale di riunione e di esposizione, eccetera, con le automobili che arrivano al primo piano e un parcheggio sotterraneo per quattrocento macchine, eccetera: ma poiché questo potrebbe sembrare soprattutto un grande esplotto tecnologico (per quanto reso possibile e funzionante dalla sistemazione urbanistica generale), parliamo di quella che di Rotterdam costituisce forse la principale invenzione e che tutti i paesi del mondo considerano un modello: si tratta del centro di negozi nel cuore della città, la famosa passeggiata per acquisti che ha il nome di "Gallerie Lijnbaan".

Anche qui, il risultato migliore è stato ricavato dalla soluzione combinata di un problema economico e di un problema urbanistico. Il problema economico era costituito dall'impossibilità per i singoli proprietari di ricostruire in proprio, secondo il sistema tradizionale, il loro negozio e insieme, al di sopra di esso, la loro abitazione: il problema urbanistico era di creare, nel centro di una grande città, una zona preclusa al traffico, che fosse insieme passeggiata e centro commerciale. La collaborazione tra urbanisti e negozianti è stata risolta nel migliore dei modi: tutti i negozi sono stati distribuiti sulle due fronti di una bella strada riservata ai pedoni (per una lunghezza complessiva di quasi un chilometro), mentre le abitazioni sono state concentrate alle sue spalle in alcuni blocchi di dieci-dodici piani, distanziati l'un l'altro da aree verdi e per il parcheggio. I blocchi di abitazione danno, su un lato, su una strada di traffico, le aree verdi tra di essi garantiscono la necessaria tranquillità, tra i blocchi di abitazione e il retro dei negozi corrono strade di servizio per il traffico delle merci, nella Lijnbaan passeggiano soltanto i pedoni: la distribuzione delle funzioni e la distinzione del traffico non poteva essere più felice. La "passeggiata" è larga 18 metri, gli edifici dei negozi sono alti otto metri, a due piani: già questo dà l'idea di come il rapporto tra uomo e spazio sia umano e intimo. I negozi costituiscono praticamente una vetrina continua, per proteggere il pedone quando piove o c'è troppo sole, una pensilina di legno corre lungo le due fronti, e a distanze regolari attraversa la via, in modo da creare un itinerario coperto ininterrotto. Tutto è predisposto e studiato per creare un ambiente accogliente, invitante, bello da guardare, che frequentare: dalla proprietà di ogni dettaglio del disegno architettonico alle airole festose, dalle panchine ai colori della pavimentazione, dai chioschi per esposizione alla leggerezza degli alberi dall'evidenza degli oggetti nelle vetrine all'assenza di frastuono e di confusione.

Per dirla col Mumford, l'atmosfera delle Lijnbaan è calda, vivace, quasi allegria. L'unità e l'armonia dell'insieme deriva dal fatto che è naturale e di ciò che è artificiale, per la nettezza e la precisione di ogni singolo particolare. Mezzi modesti hanno prodotto un effetto magnifico: niente di monumentale, nessuna acrobazia tecnica, niente materiali costosi. Si può dire che vi si possa dispiacere l'intera metodologia dello shopping, l'acquasale, il guardare, il passeggiare, l'incontrarsi con gli altri, il conversare, lo sgranchirsi le gambe, bere il caffè: per tutte queste cose la Lijnbaan è una delle forme urbane più convincenti che siano mai state realizzate.

Questo è stato fatto nel centro di una grande città moderna, mentre centri pedonali di negozi vengono realizzati nei nuovi quartieri di tutte le città del mondo: da noi l'insipienza urbanistica delle amministrazioni ha reso impensabili le strade commerciali dei nostri centri storici, mentre a stento si riesce a impedire che il traffico motorizzato venga introdotto nel cuore stesso di Venezia.

Non possiamo terminare senza ritornare a un confronto con Milano, che è poi il confronto tra due civiltà. Di fronte alla ricostruzione del centro di Rotterdam, dettata dall'interesse pubblico e da criteri urbanistici moderni, sta la ricostruzione del centro di Milano, dettata unicamente dall'interesse greto

di alcuni potentati privati, dal bestiale sfruttamento di ogni metro quadrato di terreno: una realtà inumana e deforme, paralitica, orrida, un disastro economico maggiore delle distruzioni della guerra. A Rotterdam il più stretto coordinamento fra le varie amministrazioni e la giusta attuazione dei tempi d'intervento ha permesso di risolvere i problemi del traffico, della zona industriale e portuale, degli impianti ferroviari: a Milano l'anarchico ignorarsi delle varie competenze ha fatto sì che il nuovo centro direzionale, svuotato in partenza di ogni effettiva funzione per la cieca ricostruzione del centro storico, si configurasse come una semplice accozzaglia di grattacieli pubblicitari, senza strade né aree sufficienti ai servizi elementari. Mentre a Rotterdam la pianificazione della città veniva inquadrata nello sviluppo demografico, residenziale e produttivo di tutta la regione (e basterà ricordare la costruzione del nuovo porto o lo sviluppo della città satellite di Vlaardingen), Milano non ha saputo ancora organizzare in qualche modo la sua zona di influenza, e iniziative disparate e contrastanti vanno compromettendo irrimediabilmente ogni possibilità futura. A Rotterdam si sono creati magnifici quartieri (Pendrecht, Zuidwijk, eccetera) di uno standard elevatissimo, indescrivibile, a Milano costì, ubicazione, densità, trasporti degli stessi quartieri sovvenzionati sono stati determinati dalla mancanza di qualunque sistematica politica fondiaria: a Rotterdam in quindici anni sono stati acquisiti al comune più di tremila ettari, a Milano si è disperso lo scarso patrimonio comunale e non si sono nemmeno impiegati i fondi appositamente stanziati nel bilancio per il suo incremento. A Rotterdam si è creato, al nord della città, un bosco di 175 ettari, con lago e isola fatta con le macerie, al sud i nuovi quartieri sono fiancheggiati da una fascia verde di 314 ettari (di cui 28 per il gioco, 50 per lo sport, 50 per giardini popolari e scolastici): Milano, che ha quasi il doppio di abitanti di Rotterdam, ha un decimo del verde pubblico di Rotterdam. A Milano non un solo ambiente possibile è stato creato, non una sola sistemazione che non inviti alla fuga e al disgusto: a Rotterdam, entrate dall'autostrada dell'Aja, andate a camminare nella piazza del Municipio, passeggiate nella Lijnbaan, portatevi in riva al porto dove sorge la statua fatta dallo scultore Zadkine alla città sventrata: e capirete quali possono essere le dimensioni di una città moderna, la nobiltà del suo ambiente, la dignità delle forme in cui si concreta l'orgoglio civile di una società democratica. Non siamo certo noi, vecchi ed estetizzanti adoratori del pezzo unico architettonico e insieme incapaci, per arretratezza sociale e politica, di realizzare realtà urbanistiche sopportabili, a poter muovere critiche.

ANTONIO CEDERNA