



Parigi. Partenza a la Gare de l'Est.

FERNANDO SCIANNÀ

LA NUOVA PARIGI

I GRANDI LAVORI

DI ANTONIO CEDERNA

C'È MOLTA sufficienza, qui da noi, circa le cose urbanistiche di Francia, e in particolare i giudizi sono freddi e distaccati per quanto riguarda i programmi, le opere, le realizzazioni, i piani di Parigi e della sua regione.

I nostri architetti e urbanisti, è noto, sono affetti da un antico complesso di superiorità nei riguardi di tutto quello che si fa nel vasto mondo: abituati come sono a scambiare le belle parole con i fatti, si limitano a sommarli sopraluoghi. Sono infatti da tempo convinti di aver "superato" (nulla carta e coi discorsi, s'intende) ogni esperienza straniera: il fatto di non aver mai potuto realizzare una in proprio, per la debole arretratezza politica e sociale del nostro Paese, non li preoccupa affatto. Si considerano artisti, e il resto non li riguarda.

Affetti da un'analoga sufficienza sono gli inviati speciali dei grandi giornali: in più, dovendosi occupare di problemi per i quali non hanno mai avuto interesse, non possono che limitarsi a osservarne gli aspetti marginali, confortati in questo da cronica disattenzione e pigrizia mentale; felici alla fine di poter concludere che tutto il mondo è paese, e che è bene perciò lasciar perdere tutto quanto potrebbe insidiare la cattiva coscienza e la tranquillità nazionale. Gli intellettuali e gli scrittori, infine, trovano sconveniente occuparsi di quanto essi credono

deba essere appannaggio esclusivo degli "addetti ai lavori": espressioni come "aménagement du territoire", "rénovation urbaine", "grands ensembles", "habitations à loyer modéré" eccetera, provocano in essi fastidio e ironia; tutto quanto sa di problema sociale legato alle grandi trasformazioni economiche e urbanistiche li lascia indifferenti. Parigi, si sa, è sempre Parigi.

Parigi invece sta attraversando un'ora decisiva della sua storia. Come ha scritto Pierre George, «mai lo sviluppo di Parigi ha presentato tanti problemi da risolvere in un tempo così breve. L'agglomerazione parigina è giunta a una grande svolta: ogni soluzione empirica e a breve scadenza sarebbe rovinosa; la salute, la sicurezza, l'efficienza produttiva di una frazione della popolazione francese che ha un peso così grande sul bilancio dell'attività e del reddito nazionale, dipendono dal coraggio e dalla chiarezza di coloro che decideranno l'avvenire per la fine di questo millennio». La stessa vivacità ed estensione del dibattito culturale che da alcuni anni impegna urbanisti, sociologi, architetti, uomini di cultura, politici e giornalisti, la stessa violenza con cui si denunciano le "miserie e gli errori" della situazione presente (della quale nell'articolo della settimana scorsa abbiamo dato qualche elemento essenziale) e si discutono piani e programmi, sono l'indice di una vasta presa di coscienza da parte dell'opinione

pubblica più qualificata, premessa indispensabile a quel drastico cambiamento d'indirizzo da tutti invocato. Ce n'è abbastanza perché un paese urbanisticamente sottosviluppato come il nostro debba interessarsi attivamente di quanto si fa a Parigi.

Tra gli infiniti problemi, accenniamo soltanto a quanto si sta facendo nel campo del rinnovamento dei quartieri malsani, del risanamento dei quartieri storici, della grande rete viaria, e alle principali operazioni di sviluppo urbanistico in rapporto alla nuova dimensione regionale della città.

Rinnovamento urbano. Ben 1.500 (1.200 senza la superficie stradale) sono gli ettari di Parigi che devono essere rinnovati e risanati, occupati da vecchie officine, depositi e edifici di abitazione, per complessivi 420.000 alloggi con un milione di persone, cioè quasi un terzo della popolazione cittadina. In periferia la zona da rinnovare copre ben 3.000 ettari. Nella Parigi intra-muros l'operazione di rinnovamento è cominciata a partire dai quartieri più degradati, cioè dagli "îlots insalubres", che si estendono per 250 ettari e ospitano 180.000 persone.

Quando questi quartieri non presentano valore storico e ambientale, essi vengono sottoposti a una radicale ristrutturazione e trasformati in quartieri moderni, in base a un piano unitario: la densità non viene grata che diminuita, ma si costruiscono grandi edifici di abitazione (in gran parte economica e

popolare) e si creano tutte le attrezzature e tutti i servizi mancanti, parco pubblico, centro commerciale, complessi scolastici, garage, campi sportivi. Valga il caso dell'îlot n. 13, dove nel 1955 solo il dodici per cento degli abitanti aveva l'acqua corrente, e dove sono stati costruiti circa 600 alloggi in edifici di dodici-sedici piani, centro commerciale e garage, sistemati gli spazi verdi eccetera, per 2.600 persone delle circa 3.000 esistenti prima. O il caso dell'îlot n. 13 (in cui abitavano 18.000 persone con una densità di 800 persone all'ettaro), nel quale sono già stati costruiti un edificio a dieci piani e cinque edifici a sette, mentre sono previsti un mercato, nuove scuole, un centro culturale e sportivo, un grande giardino pubblico al centro.

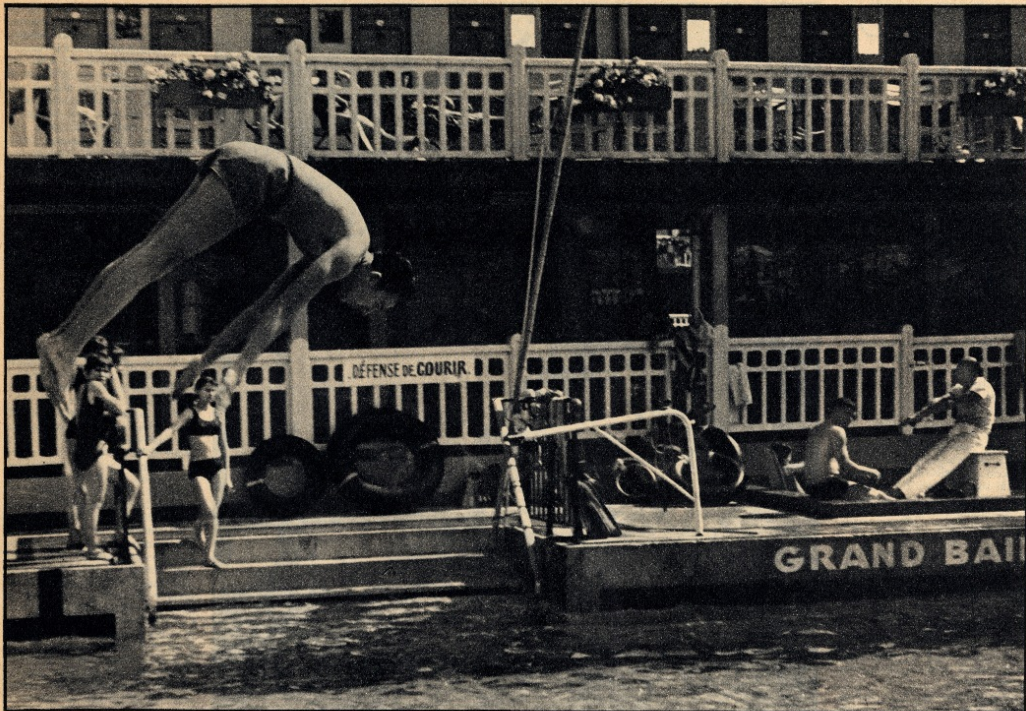
Centro, moltissimo resta da fare, e si calcola che entro quest'anno i nuovi alloggi costruiti saranno in totale circa scimila, cioè un terzo del previsto: la montagna Ste Geneviève, la zona intorno a St-Germain-des-Près, lo spinoso problema del quartiere delle Halles sono ancora da affrontare. Ma l'importante è che si è cominciato, che l'operazione avviene per intervento pubblico e non per speculazione privata, con sovvenzioni del Credito Fondiario e della Municipalità: e che man mano si risolvono le difficoltà poste dal rialloggiamento degli sfrattati, dalla partecipazione dei proprietari, dal finanziamento, eccetera (sommando il costo degli studi, dell'acquisto degli immobili, della demolizione, degli indennizzi, il costo totale del suolo è di 1.500 nuovi franchi al metro quadrato: 50 nella banlieue).

A Parigi dunque, si rinnovano da cima a fondo quartieri vecchi e malsani di cinquanta-cent'anni fa (lasciamo ad altri il deplorare l'alterazione dello skyline tradizionale, cioè del rapporto tra i vecchi tetti e i cieli bigli): da noi si costruiscono oggi nelle nostre città con Roma in testa, quartieri che sono una vergognosa smentita delle norme elementari del vivere civile, e che sono gli slums permanenti e ineliminabili dell'avvenire. O pensiamo alla ricostruzione del vecchio centro di Milano, dove le distruzioni della guerra hanno rappresentato, come dicevano i tromboni, un «tragico elemento risanatore»: cioè una bazza per la furente speculazione, che del vecchio centro di Milano ha fatto appunto la zona più congestionata e impraticabile d'Europa.

Risanamento dei quartieri storici. E' in corso l'operazione "Résurrection du Marais", la zona più illustre del centro storico di Parigi. Esiste un piano di massima che prevede la salvaguardia e il restauro di un centinaio di hôtels (di cui una ventina già appartenenti alla municipalità), sono stati individuati i primi settori-pilota per il restauro e la tutela ambientale (recupero delle zone verdi, eliminazione delle incrostazioni e delle sovrastrutture, bonifica igienica, eccetera, secondo i principi del risanamento conservativo), sono avviate le trattative con istituti di cultura, società scientifiche, sindacato degli antiquari, eccetera, per la destinazione più conveniente degli immobili restaurati; procede il lavoro di studio, rilievo, inventario, con la partecipazione di studenti universitari. Funziona l'"associazione per la salvaguardia e la valorizzazione di Parigi storica", che tra l'altro organizza in estate il Festival del Marais, rappresentazioni teatrali e concerti negli edifici restaurati, allo scopo di favorire la conoscenza del quartiere e diffondere nell'opinione pubblica l'esigenza della tutela e del risanamento.

Allo stesso modo, è stata posta mano al risanamento dell'îlot n. 3, Maubert-St. Séverin, si sono iniziati i lavori a Montmartre, si sono approntati progetti per la zona di Notre-Dame e l'île Saint-Louis. Certo, manca ancora un piano generale e sistematico, ci sono conflitti di competenze, si commettono errori, si distrugge talvolta, si invoca un «Haussmann della conservazione» e l'opera di denuncia contro i vandali procede vigile e appressata, in alcuni ambienti si è intervenuti con brutalità e si sono creati degli assurdi urbanistici (caso principe l'Ecole di Medicina in rue des Saints Pères): ma la differenza sostanziale con quanto avviene da noi è che quest'opera di studio, denuncia e propaganda per la tutela del patrimonio ambientale, non cade nel vuoto, non viene irrita, ma ha trovato sul piano nazionale, da parte dei politici e dello Stato, una pronta e degna risposta.

Si tratta della legge del 4 agosto 1962 (nota come legge Malraux), con la quale si istituiscono i "settori da salvaguardare" in ogni città, e si stabilisce il relativo meccanismo finanziario. Per ogni città, verrà redatto un piano particolareggiato di tutela e valorizzazione degli ambienti storici, sotto la vigilanza di una commissione nazionale, per il loro risanamento conservativo e la loro trasformazione graduale in centri pedonali. Vengono stabilite le modalità dei prestiti e delle sovvenzioni da par-



Parigi. Il tuffo.

FERNANDO SCIANNA

te dello Stato sia ai privati, singoli o consorziati, che ai vari organismi pubblici o semipubblici che intendono agire nello spirito della legge. Quattordici città sono state scelte per servire da esperimento (tra esse Parigi con il quartiere del Marais): le municipalità hanno creato o stanno creando società ad economia mista, incaricate del bilancio finanziario dei lavori. E non basta: in osservanza alla legge, il 4 marzo 1964 è stata nominata, presso il ministero degli affari culturali, una commissione di docenti universitari, funzionari e presidenti di associazioni di tutela, incaricata di procedere, entro tre anni, all'«Inventario generale dei monumenti e delle ricchezze artistiche della Francia».

Questo enorme vantaggio della Francia su di noi, nel campo della conservazione del patrimonio storico-artistico nazionale: pensiamo appena al fallimento di ogni nostro piano urbanistico di risanamento, alla miseria degli esperimenti tentati, all'arretratezza delle nostre leggi, all'inerzia della commissione parlamentare incaricata di modificarle. Di una cosa soltanto sembra invece che si siano accorti inviati speciali e scrittori italiani in viaggio a Parigi: del «travalement» delle facciate, cioè della pulitura in corso di monumenti e edifici pubblici e privati. Hanno deplorato ancora che Parigi non è più bigia come se qualcuno avesse stabilito una volta per sempre che una facciata è bella fin che è sporca.

Grandi lavori stradali. Nella regione parigina non ci sono le belle (e) autostrade italiane: ce ne sono due, abbastanza brevi (quella dell'ovest e quella del sud), una terza al nord è in costruzione, un'altra mezza dozzina è in progetto, e troveranno la destinazione definitiva nel nuovo piano della Grande Parigi di imminente pubblicazione. In cambio, stanno realizzando un'opera apparentemente più modesta, ma di importanza decisiva, il «boulevard périphérique», cioè un'arteria autostradale tutt'intorno al perimetro della Parigi intra-muros. Lunga trentacinque chilometri. Essa avrà il triplice scopo, dotato com'è di innumerevoli snodi attrezzati, di facilitare la circolazione rapida intorno alla città, di rendere possibile lo smistamento senza intoppi del traffico urbano e extraurbano e di rendere fluido e diretto il collegamento di Parigi con le nuove autostrade. I francesi hanno dunque fatto come gli inglesi e gli svizzeri: prima le attrezzature autostradali urbane, le più complesse e le più costose e che non possono essere differite salvo creare condizioni impossibili in futuro; noi invece abbiamo scelto la via più facile, quella delle autostrade a lunga e lunghissima percorrenza, che girano alla larga dagli agglomerati urbani per non disturbare la speculazione edilizia (il caso dell'«asse attrezzato» di Roma rinvistito sine die insegna), e trascurando completamente l'allestimento del traffico urbano. Quanto a strade veloci in generale, si pensi alla farsa della Via Olimpica a Roma e allo scandalo della sovrappavata di Genova.

Ma la nuova Parigi, la Parigi-regione avrà bisogno di nuove strutture per il trasporto pubblico: ecco dunque il progetto, il nuovo Métro Expresso Regionale sono iniziati i lavori nel suo primo asse est-ovest, che sarà lungo settanta chilometri (circa sette volte il diametro della Parigi intra-muros), e sarà scavato al di sotto dell'attuale metropolitana, mentre in periferia sarà in superficie (costo di circa 35 miliardi di lire al chilometro).

Sviluppo urbanistico. Proprio in rapporto con questa colossale infrastruttura di trasporti pubblici, è stata concepita la più grandiosa operazione urbanistica in corso a Parigi, la cosiddetta «Opération Défense», ossia la creazione di una nuova città di affari e residenziale nell'ansa della Senna a occidente di Parigi. Essa è in costruzione subito al di là del ponte di Neuilly, sul prolungamento dell'asse est-ovest di Parigi (Vincennes-Rue de Rivoli - Champs Elysée-Etoile - Avenue de la Grand Armée). Re-prendendo e modificando completamente un vecchio progetto di stampo haussmanniano, che prevedeva una grande «voie triomphale» tra Parigi e la foresta di St. Germain-en-Laye, nel 1958 viene creato un apposito ente pubblico, l'EPAD (Etablissement public pour l'aménagement de la Défense), e nel 1964 viene approvato il progetto esecutivo per la prima zona (oltre un centinaio di ettari), tra il ponte di Neuilly e il Rond Point de la Défense (dove frattanto è sorto l'edificio del CNIT, Centre national des industries et des techniques).

Scomparire la banlieue di vecchie industrie e casette disseminate, sorge la nuova City, la nuova città terziaria, per oltre 50.000 abitanti. Sarà composta di edifici di abitazione (in parte economica) di quattro e dodici piani attorno ad ampie zone verdi, e di una ventina di torri per uffici alte ottanta metri (venticinque piani), dominate da un grattacielo alto duecento metri. La differenza di livello con Parigi è stata accortamente sfruttata: il nucleo centrale della nuova città per circa venticinque ettari, sorgerà su una piattaforma artificiale e pedonale, al di sotto della quale scorrerà il traffico. Un grande impegno tecnologico viene posto nell'assicurare a ogni tipo di traffico una sede propria: i livelli sono almeno quattro. Il più profondo quello del Métro regionale, quindi il tunnel per la circolazione regionale (nuova autostrada Parigi-St. Germain), quindi le vie che daranno accesso al sottosuolo delle zone commerciali e ai vari parcheggi sotterranei, quindi in superficie una via periferica a senso unico per le abitazioni e il traffico locale. Il centro sarà costituito da un grande viale-mail, una specie di nuovi Champs Elysées, pedonale, largo settanta-duecentocinquanta metri, con giardini e locali pubblici. In totale abbiamo 30 ettari di spazi verdi, parcheggi per 20.000 macchine, una superficie utile di 800.000 metri quadrati per uffici, di 50.000 per negozi, 5,6 mila alloggi: la popolazione residente sarà di 200.000 abitanti, la popolazione attiva di 30.000. Una seconda zona

comprenderà anche un vasto centro culturale, tra cui il «museo del ventesimo secolo» di Le Corbusier.

Il costo totale sarà di circa cento miliardi di vecchi franchi. Il finanziamento è in parte pubblico (Stato e Distretto), in parte privato: circa il 70 per cento delle spese sono finanziate coi fondi provenienti dalla cessione ai privati del diritto di costruire, che ammonta a 80.000 franchi per metro quadrato di superficie utile commerciale e di uffici. Ai costruttori di torri per uffici e a quelli di case di abitazione vengono sulla piattaforma abitativa viene ceduto soltanto il diritto di superficie.

Sarà dunque questa nuova città «un des ensembles les plus modernes qui soient au monde, construits d'après des conceptions qui n'ont jamais été appliquées avec une telle ampleur». E ancora, come è detto nelle pubblicazioni ufficiali: «Il turista che nel 1973 visiterà il cortile del Louvre avrà davanti a sé una nuova prospettiva. L'obelisco di piazza della Concordia sorgerà sempre sulla linea degli archi di trionfo del Carrusel e dell'Etoile ma più lontano, sulle alture della Défense, una nuova torre si innalzerà. Coi suoi duecento metri di altezza essa sarà il punto finale di un'arteria di più di otto chilometri che, simbolo dello sviluppo di Parigi, collega la nuova città della Défense al Louvre attraverso otto secoli di storia».

C'è molto orgoglio, molta «grandeur» in tutto ciò: alcuni sono anche perplessi circa l'effettiva funzione che il nuovo insediamento avrà nello sviluppo regionale, e circa le conseguenze sul traffico cittadino, mentre tutti concordano sulla razionalità, la chiarezza di impostazione, l'originalità del partito architettonico e urbanistico. Ma insomma il progetto risponde alle nuove dimensioni della città moderna, (in avvertire la foresta di St. Germain potrà assumere per la Grande Parigi le funzioni finora svolte dal Bois de Boulogne per Parigi-città); e del resto l'esperienza insegna che gli unici piani riusciti nella storia dell'urbanistica moderna sono quelli concepiti con grandezza di vedute, cioè con lungimiranza e attenta considerazione di tutte le possibili esigenze future. Pensiamo, per quel che ci riguarda, all'aborto dell'EUR o al meschino sorgere del centro direzionale milanese, e non perdiamo il senso delle nostre proporzioni.

Certo, non tutte le «operazioni» in corso o in progetto sono di questo livello: discutibile per i suoi riflessi urbanistici appare il progetto Maîne-Montparnasse (per quanto sia architettonicamente notevole qualità quanto finora è stato realizzato), più discutibile ancora l'operazione Front de Seine per il drastico sconvolgimento cui sottopone la zona, pesanti e mal articolati sono gli interventi edilizi lungo l'Avenue de Suffren, eccetera. Ma non abbiamo ancora accennato a quanto costituisce il maggior motivo d'interesse dell'urbanistica francese e parigina: i «grands ensembles» residenziali alla periferia, di cui parleremo la prossima volta.

ANTONIO CEDERNA

ARIA DI MILANO

LA FAUNA LOMBARDA

DI ALCIDE PAOLINI

ABBIAMO OSPITI di fuori, e siccome siamo a Milano da poco tempo e a teatro non fanno niente di buono non sappiamo come farglì passare la serata. Così chiedo in ufficio e mi accorgo che gli stessi milanesi non sanno mai come occuparla decentemente, a parte la televisione. A meno di non andare a sentire una delle tante conferenze sulla «morte del romanzo» o «figli del talidomide» o «gli impianti di depurazione delle acque di rifiuto convogliate dalla rete di fognature urbane». Finalmente qualcuno mi indica il Postaccio.

Passate di moda le trattorie sul Ticino e il bowling, locali come il Postaccio sembra siano diventati il meglio che uno può fare. Se ha voglia di passare una serata almeno un po' «così», nel senso di niente di trascendentale ma in certo modo nel genere di divertimento un po' eterodosso.

Il male è forse che ne ha già parlato il solito giornalista, e perciò le cose da un po' di tempo stanno deteriorandosi, mi avvertono. Invece è proprio quest'ultima informazione che mi invoglia ad andarci. Così sono sicuro di far vedere ai miei ospiti la miglior fauna lombarda, quel misto di borghesia con la puzza al naso, populismo sentimentale, cultura da mass media e libidine campanilistica: tutto falso s'intende, come i mobili antichi di queste case a loculi cellulari. Ci andiamo ma è ancora presto e i clienti sono pochi. «Sa, il locale incomincia a scaldarsi sulle undici», ci avverte il padrone. Intanto ci guardiamo intorno. Le solite scritte purtroppo, con le massime popolari, i soliti manifesti su tela, le lampade da taverna marinara e suppellettilie varia. Però almeno il nero delle pareti sembra autentico, e non è poco, qui che anche lo sposo sembra sofisticato.

Sono tre salette, tre stanze, pochi tavolini, molte sedie. Decidiamo di cenare (o pranzare, come dicono qui), però pieni di aspettativa e impazienza, mascherate di scetticismo. Alla fine, quando il cameriere che porta in tavola con quell'aria stravagante, come lo facesse per sfizio il suo mestiere, arriva con qualcosa di «fiambe», che nessuno aveva ordinato ma pare sia la specialità della casa, ecco entrare altra gente.

Poi altra ancora: entrando ci guardano, ma con curiosità manifesta. Forse restano delusi. Ma viene in mente di quel locale per simili dove si andavano solo quelli che non lo erano per vedere i primi, che evidentemente non si facevano vedere. Alla fine arriva anche gente diversa, e uno con la chitarra, tutto sporco di calcina. E un altro in tutta dietro a lui, che con aria soddisfatta si guarda in giro e sembra dire vedete un po' qua cosa vi ho portato, piola che non siete altro, ed è pure amico mio. Questi ultimi si stivano tutti nell'altra stanza e il padrone dietro di loro chiude la porta. Dopo un poco si sente ridere e cantare, ma non si capisce niente. Sarà un tradito anche questo, penso. Uno dei padroni, mi hanno raccontato, è figlio di un notaio e ricco commerciante, che è messo in società con il vecchio proprietario, berlinese autentico, dando al locale quel certo tono qui che ha attirato subito un po' di gente così, operai veri, brera e simili: sembra ci si diverta. E magari farà anche solfina. Ad ogni modo appena torna di qui protestiamo che vogliamo sentire anche noi e siamo lì per quello, così ci invita a passare nell'altra stanza, avvertendoci però che si tratta di cose un po' forti. Assieme a noi si trasferiscono anche gli altri. Siamo stretti adesso, praticamente attaccati, intorno a tavoli coperti con tela incerata. Gli occhi sono tutti sul giovane con la chitarra, che chiamano Diopadre. Ma di tanto in tanto si posano su un giovane efebico bellissimo, tutto compito e riflessivo, gli occhi socchiusi e la testa non si sa bene perché. Diversi uomini, giovani, un paio di belle donne eleganti, diversi brutti, un tale che si è seduto anche lui a fianco del chitarrista guardandogli il posto lunghetto su lunghezza, mentre moglie e amici in piedi vicino alla porta in procinto di andarsene lo chia-