

★ IL CICERONE ★

MILANO RAVVEDUTA
UNA SVOLTA
IMPORTANTE

DI ANTONIO CEDERNA

PARE ormai quasi certo che Milano non continuerà più a divorrare se stessa, come, con accanimento veramente degno di miglior causa, ha fatto sistematicamente da un secolo a oggi. Da più di un anno ormai è terminato lo studio di revisione cui è stato sottoposto il piano regolatore del 1953, e i responsabili dell'amministrazione cittadina, dopo gli innumerevoli errori commessi in questi ultimi quindici anni, hanno finalmente di fronte a sé una serie di proposte concrete ispirate a quei principi che da gran tempo sono patrimonio comune della moderna cultura urbanistica.

Per dare un'idea della svolta in atto, e di quello che essa può significare per quanto resta del centro storico di Milano, stralciamo un passo della relazione stesa dai tre architetti incaricati della revisione del piano (Ludovico Belgiojoso, Luigi Caccia Dominioni, Pietro Gazzola) e indichiamone le parti che si è allargato, demolito, rettificato per poi sbarbare con nuove sponde altissime, che immediatamente congestionano le arterie col loro traffico moltiplicato. La concentrazione nel centro degli edifici che costituiscono il sistema nervoso della città ha definitivamente sclerotizzato le strade, insufficienti perché sproporzionate non solo alla mole, ma alla funzione e al numero degli edifici che allineano. Nessuna delle sanatorie attuate ha alleviato la situazione, perché nel bilancio generale della città non si può considerare un risultato positivo l'aver paralizzato una zona per decomporre un'altra. Nella sua insaziabile fagocitosi la città-più divora se stessa: perdendo qualità ad ogni fase del consueto processo, per acquistare in quantità gratuita e visiva. Per rimediare a questa perpetua insufficienza della città alle esigenze del progresso occorre decisamente recidere le radici del male e, poiché ancora una volta i palliativi si sono rivelati insufficienti, rinunciare all'ambizione di dilatare il centro. Si rinunci quindi all'equivoca e controproducente terapia degli sventramenti e delle rettifiche viarie, nella persuasione che l'immediato innalzamento del livello dei fabbricati annullerà il beneficio iniziale e che, per di più, si provocherà, senza compenso, l'annichimento di quelle forme che sono sopravvissute come le sole testimoni della storia antica della città. Salvaguardare gli ambienti storici, del verde pubblico e privato, eliminazione dei principali sventramenti, imposizione di vincoli di rispetto e di risanamento, impostazione sul piano urbanistico generale dei vari problemi particolari, questi i criteri di massima revisione: ed è un fatto senz'altro positivo che Milano, che è stata la prima città italiana a darsi in piano regolatore, sia stata anche la prima a riconoscere, per quanto tardivamente, la necessità di rimediare ai principali spropositi commessi.

Di questa revisione, la cosa più importante e vistosa e che più ha suscitato scalpore, è la sospensione del secondo tratto della micidiale "racchetta". Questo "racchetta" come abbiamo scritto una ventina di volte in questi anni (e l'ultimo sul "Mondo" del 15 settembre 1959) è lo sventramento colossale e assurdo ereditato al piano litorale del 1934: uno stradone di due chilometri che, alla mente ottenebrata dei suoi sostenitori, avrebbe dovuto alleggerire il traffico del centro milanese congestionandolo sempre più, e pari tempo annientando le superstiti reliquie della vecchia Milano, per sostituire con una enorme e irrazionale contraffazione la città moderna. Di questo sventramento è stato, a tutt'oggi, realizzato il primo tratto, da piazza Babila a piazza Missori, e i risultati sono stati quelli che ogni persona sensata poteva prevedere, analisi progressiva della circolazione, sottrazione di funzioni al centro direzionale che il piano regolatore ha predisposto al capo opposto della città, degradazione dei monumenti risparmiati e distru-

zione selvaggia di alcuni ambienti preziosi: il tutto coronato dall'orrenda sorte inflitta alla chiesa romanico-gotica di S. Giovanni in Conca in piazza Missori, ridotta a un falso rudere spartitraffico con la cripta trasformata in un vespaiano sotterraneo; probabilmente quanto di più obbrobbioso è stato realizzato in questo secolo in Italia e all'estero in fatto di "conservazione dei monumenti". Ma proprio qui, in piazza Missori, accanto a questo campione di sadismo tecnico-burocratico, la "racchetta" si è arenata: perché potesse proseguire e venir realizzata nel suo secondo e maggior tratto, fino in via Vincenzo Monti, un'altra efferata operazione si imponeva, cioè segare in due il palazzo seicentesco in mattoni del collegio della chiesa di S. Alessandro, e quindi sventrare tutto quanto il quartiere del Cappuccino, di impianto romano e medievale, con i suoi ambienti e edifici di grande valore e interesse (piazza S. Alessandro, chiesa di S. Sebastiano, piazza S. Sepolcro, le Cinque Vie, eccetera). Si trattava in sostanza, come altra volta avevamo calcolato ("Il Mondo", 5 novembre 1959), di una ulteriore e più grave disastrosità ottenuta col primo tratto e quindi annullare definitivamente quel che di buono conteneva il piano regolatore del 1953, di ridurre in polvere, tra case palazzi strade piazze cortili giardini giardini scalinate affreschi sculture eccetera, circa un chilometro e mezzo di arte e urbanistica milanese, medioevale rinascimentale barocca neoclassica. Di fronte a questa prospettiva si è manifestato il coraggio. Mancato felicemente il coraggio, l'amministrazione nominava la commissione cui abbiamo accennato; e questa, terminati i lavori nella primavera dell'anno scorso, tra le altre proposte ha presentato quella di sostituire al secondo tratto di "racchetta" in superficie, una rapida arteria di scorrimento sotterranea, lunga 1600 metri, con imbocchi e sbocchi nei punti principali. La soluzione è stata di buona parte dell'opinione pubblica qualificata, e nell'interessante convegno sugli "sviluppi di Milano", tenutosi nel novembre scorso, l'architetto Belgiojoso poteva ribadire un concetto elementare dell'urbanistica moderna: fondamentale quanto ostico ai tromboni e ai retrogradi, cioè l'assurdità agli effetti pratici di ogni sventramento nel centro storico di una città: i problemi della circolazione, qualora siano chiaramente imposti, non soltanto non contrastano in generale con la conservazione, ma convergono verso le medesi-

me soluzioni, poiché si è potuto constatare con l'esperienza come gli allargamenti e gli sventramenti nei vecchi tessuti urbani determinano il sorgere di una nuova edilizia inattesa che provoca un ulteriore incremento alla circolazione, necessità di parcheggi eccetera; quindi « deve essere valida la tesi per cui alla maggiore scala dell'espansione della città in periferia, debba corrispondere una maggiore misura delle entità di carattere storico da conservare ». E non sono state, una volta tanto, parole gettate al vento, dal momento che alla fine di dicembre del 1959 la Giunta milanese approvava in linea di massima il progetto di sottovia, impegnandosi a promuovere gli atti amministrativi necessari.

Alcuni fatti nuovi si sono dunque verificati a Milano: uno è la revisione del piano in base ai principi evoluti che abbiamo riportato, l'altro il mutamento di rotta di un'amministrazione che, avendo in questi anni messo in opera i criteri frusti dell'urbanistica retrograda, accademica e retorica, mostra di ricredersi e di voler imboccare una strada più ragionevole. Terzo fatto



Londra. Mostra di pittura nei giardini di Victoria Embankment.

singolare è che perfino la stampa più torpida e insipiente si è fatta permeabile alle nuove suggestioni. Valga il caso del "Corriere della Sera", che dopo avere in passato appoggiato costantemente le peggiori iniziative urbanistiche, mostra finalmente di aver capito i termini reali del problema: la "racchetta" in superficie non va bene perché « con i nuovi palazzi di 40 metri che sorgerebbero ai suoi lati, prevalentemente a uffici, non farebbe che moltiplicare e congestionare il traffico », eccetera, perché costituirebbe « una concorrenza e una mora » al sorgere del nuovo centro direzionale, e perché contrasta col « criterio tutelativo dei valori ambientali »; infatti « ci si è accorti che Milano, complice il piccolo, stava sempre più snatandosi e perdeva quel po' di caratteristico che si identifica con la dignità civica, storica e spirituale ». Molto bene: avesse voluto, il "Corriere della Sera", capire queste cose quindici anni fa, la dignità civica, storica e spirituale di Milano sarebbe stata snaturata un po' meno. Contemporaneamente sono venuti in appoggio della buona causa anche altri giorn-

ali, come il "Giorno" (che già aveva condotto un interessante inchiesta sulla distruzione di Milano, da noi citata sul "Mondo" dell'8 settembre scorso), mentre il genovese registrava, gli interventi decisi di associazioni quali "Italia Nostra" e il "Carrobbio", del Collegio Lombardo degli architetti e alla nuova soluzione urbanistica veniva dedicato l'editoriale del numero di febbraio della rivista "Casabella". Nello stesso mese, un dibattito pubblico promosso dal collegio degli architetti ha permesso di fare il punto sulla situazione.

Tre sembrano essere oggi le posizioni principali. La posizione della giunta decisa a sospendere la "racchetta" in superficie e ad attuare la sotterranea, limitandola però, per spirito di compromesso, a una metà del tracciato previsto; la posizione del Collegio degli Architetti, che appoggia l'integrale progetto di sotterranea, così come è stato elaborato dai revisori del piano; la posizione del Collegio degli Ingegneri i quali, con era da aspettarsi, sono rimasti attaccati al centro storico, in quanto in questo caso di una vera e propria fondazione di una città nuova, e le cronache dell'epoca ci parlano anche, infatti, di una vera e propria cerimonia di posa della prima pietra, avvenuta il 28 marzo 1957.

Il centro antico, medioevale e quattrocentesco, non conteneva edifici architettonicamente notevoli, né doveva essere qualificato, sul piano urbanistico, come lo è il tessuto di altre cittadine medioevali; probabilmente l'antica "Castrum Liburni" non fu mai, prima del suo spettacoloso sviluppo cinquecentesco, nulla più che un insieme sparso di abitazioni per una popolazione stentata, sempre in lotta con la malaria, le difficoltà economiche e la concorrenza di Porto Pisano. Nel 1421 la borgata non contava ancora più di 600-800 anime. Della storia urbanistica di questa città, l'episodio del Buontalenti è dunque il momento culminante, che segna una vera e propria soluzione di continuità tra l'antico e il nuovo. Si tratta forse di un caso unico per l'intera Toscana, i cui insediamenti urbani hanno invece quasi sempre antica origine: il che contribuisce a dare a ciascuno di essi un volto ben preciso e a farne centri di civiltà dalle caratteristiche definite.

disponibili, coeve o quasi, è troppo grezzamente disegnato per indicare una seria meditazione sulle teorie urbanistiche rinascimentali. Comunque si può forse parlare in questo caso di vera e propria fondazione di una città nuova, e le cronache dell'epoca ci parlano anche, infatti, di una vera e propria cerimonia di posa della prima pietra, avvenuta il 28 marzo 1957.

Comunque sia, l'importante è che sia stato finalmente accettato il principio della salvaguardia ambientale, dell'assurdità pratica degli sventramenti, insomma quella che si può chiamare la complementarietà e reciproca necessità dei due termini (patrimonio storico-ambientale e edificazione della città moderna) artificialmente ritenuti contrastanti da chi ha interesse a confondere le idee, entrambi con funzioni e dimensioni e compiti specifici e particolari. La vicenda milanese può avere grande valore sul piano generale: le altre città, che finora hanno cercato di imitare di Milano solo le peggiori iniziative, hanno adesso un esempio positivo. Tanto per fare un esempio, la riorganizzazione cui sono stati sottoposti i turpi piani regolatori di Brescia o Pavia sono un altro indice che qualcosa di nuovo, anche nel desolato panorama urbanistico italiano.

ANTONIO CEDERNA

LIVORNO
E IL BUONTALENTI
DI ANGIOLO BANDINELLI

del commercio europeo. Non è azzardato affermare però che da questa nascita repentina, da questo sviluppo artificiale vengono a Livorno caratteristiche peculiari rispetto alle altre città toscane.

Certamente, i tempi di Cosimo e, più, di Francesco, non dovettero essere propizi al nascere di fermenti ideali, nel clima del Granducato ormai intriso dall'incipiente crisi economica e irretito nella contorformata; e se Cosimo attuò una politica liberale per favorire l'insediamento a Livorno degli ebrei fuggiaschi d'Africa e di Spagna, i suoi fini sono pratici e affaristici. Così anche quando suo figlio Francesco affidò al Buontalenti, soprintendente a tutte le fabbriche civili e militari dello stato, l'incarico di disegnare il piano di una nuova Livorno, gli è allena certamente l'ambizione di realizzare le teorie sulla città ideale che l'urbanistica italiana ed europea vanno da un secolo elaborando. E il Buontalenti, nell'eseguire il piano, si preoccupa piuttosto delle correnti esigenze della tecnica mi-

litari e della balistica che non dei dettami dell'urbanistica del tempo. Tuttavia il risultato, almeno teorico, è abbastanza unitario e qualificato: in fondo le teorie rinascimentali sulla città perfetta traggono origine in parte, esse medesime, da problemi schiettamente tecnico-militari, ed il Buontalenti fu uomo colto e moderno al quale fatti culturali così importanti erano tenuti ben noti. Così è legittimo, allo studio di urbanistica, chiedersi perpleso — di fronte alle carte e alle piante derivate dagli originali buontalentiani — fino a che punto il bel tracciato pentagonale delle cortine bastinate sia un consistente tentativo di realizzare la perfetta città stellare. Giacinto Nudi, in un volume sulla storia urbanistica della città ("Storia Urbanistica di Livorno", Neri Pozza Editore) propende però per una risposta negativa, sia in considerazione degli interessi preponderanti del Buontalenti, sia perché il tessuto variato, quale almeno ci appare dalle carte

ANTONIO CEDERNA