

DUE O TRE IDEE CONTRO IL DEGRADO

di Antonio Cederna

L'inquinamento non è solo quello prodotto dai miasmi tossici riversati nell'ambiente dalla società industriale, c'è anche l'inquinamento causato dall'insipienza, dall'ignavia, dalla sciatteria: è l'inquinamento visivo che sporca; degrada e rende irriconoscibile il volto delle città, nel disprezzo sistematico per quello che una volta si chiamava "ornato cittadino" e oggi si chiama "arredo urbano". Segnaletica stradale vecchia, contraddittoria, cadente; pubblicità fatta di cartelloni smisurati, insegne a bandiera, striscioni, impianti luminosi sui tetti, pubblicità parassita aggrappata a targhe stradali, croste di affissi cartacei sulle facciate di chiese e monumenti; lacere moquette nelle strade del consumismo efferato, recipienti portarifiuti deformi e collocati a casaccio; terra bruciata delle aiuole spartitraffico, lapidi ricoperte di smog, fontanelle ingorgate, giardini invasi dall'immondizia, occupazioni disparate di suolo pubblico, caos di catenelle, paline, edicole, chioschi, cabine telefoniche, garitte, carnevalesche stazioni di servizio, e via dicendo: una marea montante di sudiciume sommerge città, periferie e centri storici.

È una vera forma di vandalismo pubblico, che non costerebbe quasi nulla eliminare se sindaci, assessori, consiglieri comunali avessero ancora occhi per vedere e reagire; se non fossero ormai vittime di un'assuefazione viziosa che tradisce una vecchia e radicata malformazione mentale, italiana e mediterranea: quella che porta a considerare lo spazio pubblico, strade e piazze, come una terra di nessuno, un potenziale immondezzaio. C'è inoltre confusione di competenze,

corruzione negli organi e negli uffici che dovrebbero vigilare: a Roma, ad esempio, il controllo delle insegne dei negozi dipende dalle circoscrizioni, e avviene sempre ad opera compiuta. Le ordinanze di rimozione non si attuano perché manca il relativo capitolo di spesa; il servizio pubblicità e affissioni è delegato all'assessorato allo Sport.

Da anni le associazioni, con in testa Italia Nostra, si battono perché venga finalmente istituito un ufficio speciale per l'arredo urbano e venga predisposto un nuovo regolamento che coordini e integri le sparse e approssimative normative esistenti, da inserire nel nuovo regolamento edilizio. Ma non si riscattano i centri storici se non si mette fine all'uso improprio, triviale, perverso, cui sono stati sottoposti in tutti questi anni; se non si blocca la loro spietata terziarizzazione, se non si difendono librerie e negozi artigiani dall'assalto dei negozi di stracci e di mutande. Se non si difende la residenza contro l'invasione degli uffici. E se non si elimina il traffico privato dai centri storici, causa oltretutto di un livello di inquinamento superiore a quello di qualsiasi città straniera.

È un problema di salute pubblica, oltre che di elementare decenza ambientale: non è più possibile tollerare lo sconcio delle piazze e delle vie storiche annientate, cancellate alla vista dall'ammasso delle lamiere in sosta e in movimento. La chiusura al traffico dei centri storici comincia ad essere oggetto, nell'inerzia delle amministrazioni, di un'autentica mobilitazione popolare.



Una strada di Venezia tappezzata di insegne

tendenza non reversibile», secondo Koenig, «perché ricreare a forza il vecchio tessuto umano equivale a fare tante piccole Disneyland».

Sull'onda delle polemiche sul fast food McDonalds in piazza di Spagna, Oscar Mammi, ministro dei Rapporti con il Parlamento, propone di vietare il cambio della destinazione d'uso degli esercizi del centro; ma già c'è chi gli rammenta che nella Roma papalina del 1823 il Presidente delle Strade, Nicolai, si batté invano perché da via del Corso fossero cacciati «tripparoli, fegatai, friggitori e pollaroli». Ludovico Gatto, assessore al centro storico e alla cultura di Roma, pensa al centro come a un salotto chic pieno di «orafi, ebanisterie, librerie, manifestazioni di cultura ai Magazzini generali, una galleria comunale d'arte moderna nell'ex stabilimento Peroni a Porta Pia, una parte dell'Antiquarium nel centralissimo ex mattatoio adeguatamente valorizzato nelle sue architetture paleoindustriali». Ma poi si scopre (da un'indagine compiuta su Perugia da una società di ricerche psicosociali) che il cittadino medio magari si lamenta della congestione di cui soffre il cuore dell'abitato, ma pensa che i negozi non siano mai abbastanza, nemmeno quelli d'abbigliamento.

«Dei piani commerciali seri dovrebbero impedire la dislocazione in

centro di quelle attività che generano traffico e trasformano i centri stessi in divertenti, luccicanti, storici e magari ben restaurate camere a gas», dice Pierluigi Cervellati, docente di Urbanistica all'ateneo bolognese, l'architetto-assessore del Pci che dal 1964 al 1980 ha programmato e guidato l'operazione recupero residenziale del centro storico. E il suo compagno di partito Franco Camarlinghi, assessore alla cultura ieri al Comune di Firenze e ora alla Regione Toscana, se la prende con tutti coloro (compreso il Pci) che negli anni scorsi hanno ceduto, per non scontentare nessuno, a commercianti, bottegai e operatori turistici.

Proprio nel centro di Firenze c'è un esempio perfetto di come rigidità dei regolamenti e malaccortezza degli amministratori diano luogo a un assurdo degrado "a norma di legge": l'oggetto capostipite del moderno arredo urbano, la stupenda fontanella pubblica di Bernardo Buontalenti (l'inventore del gelato, del preservativo, dei fuochi artificiali a girandola, della Banca moderna e di Livorno), è ormai quasi invisibile, coperta com'è di cartelli di senso unico e direzione obbligatoria, transenne, immondizia. Minutaglie? Ma proprio queste minutaglie distruggono la percezione visiva di una città. Il tipo di pavimentazione di una via o di una piazza, la loro illuminazione, la coerenza dei colori degli edifici, il grado di ingombro estetico di chioschi, cabine telefoniche, pensiline di autobus, vespasiani, panchine, orologi stradali, supporti per cartelloni pubblicitari e altri mille oggetti urbani mutano gli spazi pubblici e la loro vivibilità.

Ha cominciato a tenerne conto la Sip, che sta gradualmente sostituendo le sue 60 mila cabine con un modello trasparente (a parte una striscia rossa), studiato apposta per non toccare la vista nei centri storici. La Sottsass Associati ha invece progettato il chiosco modulare, metallico e col tetto in fiberglass colorato.

>>>