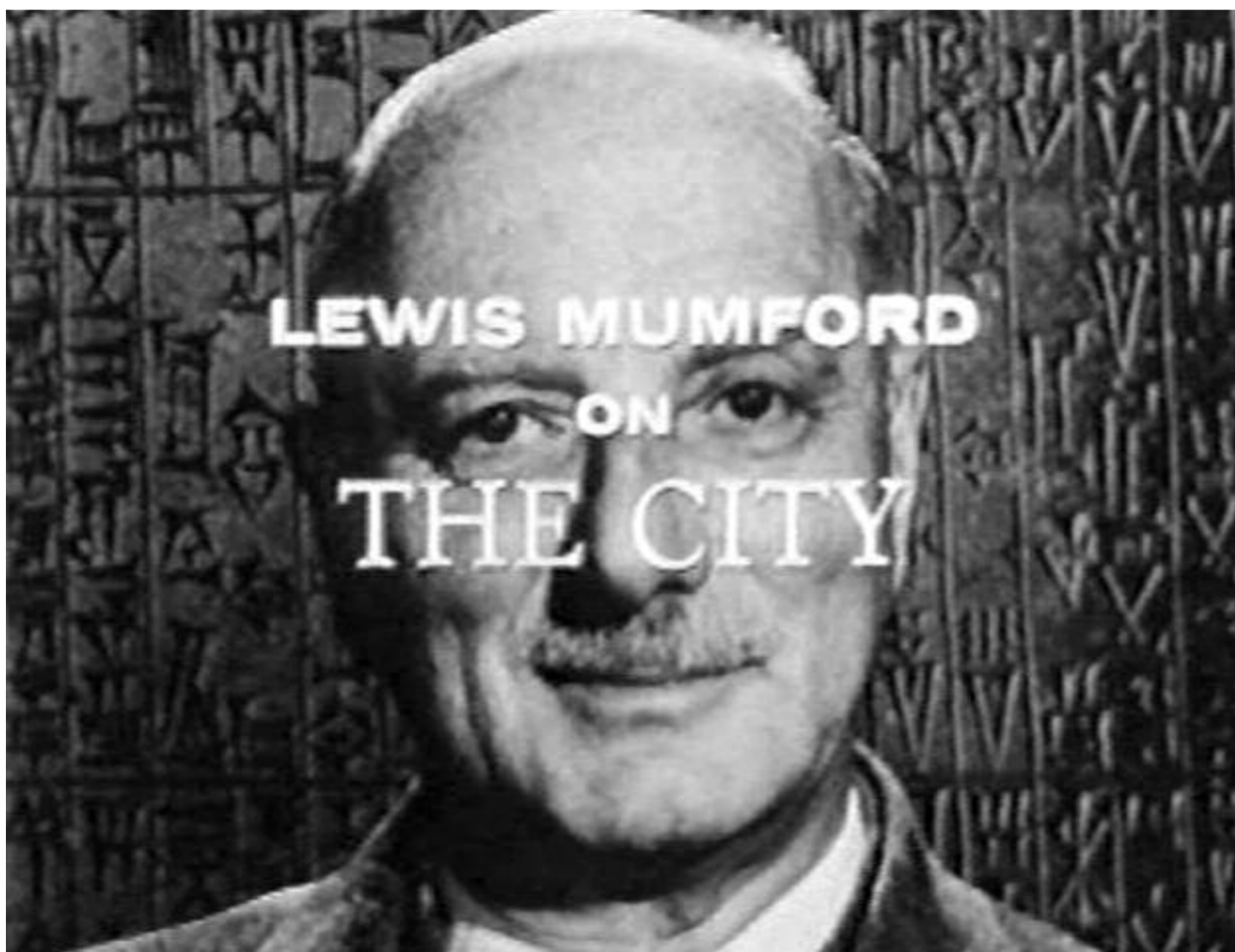


1963: Mumford on the City 2006: cosa è cambiato nelle città



Mumford On The City
di Leonardo Ciacci

Prima della fine del 1961 l'editore Harcourt, Brace and Co. di New York ha pronta la prima edizione del nuovo fortunatissimo libro di Lewis Mumford, *The City In History*. Due anni dopo, entro il 1963, il *National Film Board of Canada* porta a termine la produzione di sei documentari, per una serie cui si dà il titolo di *Mumford On The City*, il cui soggetto, basato su *The City In History*, come documentano i titoli di coda, è stato preparato dallo stesso Lewis Mumford. Il regista Ian MacNeill ne scrive la sceneggiatura e ne dirige la realizzazione delle diverse parti, a cominciare da *The City: Heaven and Hell*, seguito da *The City: Cars Or People*, *The City And Its Region*, *The Heart of the city*, *The City As Man's Home* e *The city and the future*¹. Mumford, ormai un famoso, tradotto e celebrato autore, che nel 1963 compie 68 anni, compare nei filmati come protagonista, in sequenze che ripetute più volte in ogni documentario, alternano alle immagini di luoghi e città

americane ed europee, di documenti archeologici, opere d'arte e immagini di architetture, la sua personale interpretazione dello stato della città, passato e futuro, nella cultura occidentale del secondo dopoguerra, in un momento di piena espansione economica e sociale. Una rassegna così sistematica e puntuale nel tempo dei principali temi e problemi della città industriale, così come la si poteva ritrarre nella seconda metà del Novecento, sembra oggi quanto di meglio si possa usare per un confronto con le nostre attuali interpretazioni di una città ormai unanimemente considerata al di là della soglia che la separa la sua storia recente dalla nuova epoca della globalizzazione.

Lewis Mumford, la ragione di questi filmati, è indubbiamente stato uno dei protagonisti e degli interpreti della cultura del Novecento - un secolo che ha interamente percorso dal 1895 fino al 1990 - e sembra ancora essere, tra quegli interpreti, quello che più di altri può sperare di «...catturare l'immaginazione di nuove generazioni di lettori»². I suoi libri sono conosciuti nel mondo come

classici della letteratura urbanistica, della storia dell'architettura e della città e della cultura urbana del mondo occidentale; Mumford è a ragione tuttora considerato un interprete della città dotato di un potere di sintesi ineguagliabile e ancora da indagare³. Nonostante questo, Mumford è stato e resta un intellettuale imbarazzante, un "generalista", un tipo di ricercatore e critico considerato, nel suo tempo non sempre attendibile, non scientifico, soggettivo e per di più militante: uno scrittore la cui scrittura appare sempre «in vista di scopi pratici»⁴. Jane Jacobs, un altro punto di riferimento per gli studiosi della città del novecento, scomparsa solo pochi giorni fa, definiva *The Culture of Cities*, il suo precedente e importante saggio, un «morboso e fazzoletto catalogo di disastri» e Mumford un ambiguo e contraddittorio, sostenitore della cultura della città, diviso tra l'identità dello storico che ne sostiene la specifica funzione, quella «...di consentire, anzi d'incoraggiare e di stimolare il maggior numero potenziale di incontri, riunioni, emulazioni fra ogni sorta di individui classi e gruppi, fornendo per così dire un teatro nel quale

possa svolgersi il dramma della vita sociale, in un continuo ricambio tra spettatori e attori» e il teorico dell'urbanistica, che propaganda invece insediamenti residenziali «non superiori a 250 abitanti per ettaro, ossia a una densità "intermedia" che solo in teoria può essere compatibile coi valori urbani»⁵.

Mumford teorico della necessità sociale e culturale della concentrazione urbana e allo stesso tempo sostenitore della organizzazione regionale dello sviluppo delle città, presenta effettivamente degli aspetti di contraddizione. Nel suo primo *Storia dell'utopia*, del 1922, collocava infatti tra le "utopie soggettive", come lui stesso le definiva, anche il progetto di Città Giardino di Ebenezer Howard, visionario, ma pragmatico riformatore inglese⁶. Nel 1939, invece, nel soggetto e nel commento scritto per *The City*, il film promosso dall'*American Institut Of Plannerse* e finanziato dalle politiche per il *New Deal* del governo *Roosevelt*, lo stesso progetto, reinterpretato per la realizzazione di *Norris Town*⁷ ad opera della *Tennessee Valley Authority*, diventa addirittura l'unica soluzione

giornale edito in occasione della rassegna dei documentari *Mumford On The City* Dipartimento di urbanistica 16 maggio 2006 a cura di Leonardo Ciacci

Università Iuav di Venezia Santa Croce 191 Tolentini 30135 Venezia 041 257 1111 tel www.iuav.it © Iuav 2006

Iuav giornale dell'università iscritto al n 1391 del registro stampa tribunale di Venezia a cura del servizio comunicazione comesta@iuav.it

stampa Grafiche Veneziane

possibile per il destino tragico di "Megalopolis". Infine, quella nuova convinzione Mumford l'aveva poi confermata teoricamente nel 1945, nella introduzione alla riedizione dell'ormai famoso libro di Howard, voluta da Frederic Osborn che di quell'idea era stato il principale sostenitore presso le istituzioni pubbliche sin dal 1918, con un suo opuscolo, *New Towns After The War*, pubblicato una prima volta alla fine della prima guerra mondiale, poi di nuovo nel 1942 e ancora nel 1943. Secondo Robert Wojtowicz questa ambivalenza presente anche nel pensiero di Mumford è in realtà una ambivalenza connaturata alla cultura americana, che nei confronti della città ha sempre mantenuto inalterata la diffidenza originaria legata alla «fondazione agraria degli Stati Uniti [e radicata] nel pensiero di grandi intellettuali come Thomas Jefferson, Henry David Thoreau e Frank Lloyd Wright»⁸. Mumford è, sin dal suo esordio di intellettuale, in primo luogo un commentatore, uno scrittore in rubriche di riviste periodiche destinate al pubblico dei *magazines*, che gli danno di che vivere e nelle quali trova il suo principale taglio di studioso⁹. La sua scrittura parte dalla sua personale esperienza, sostengono i suoi biografi e lui stesso, quando nell'ultima fase della sua attività scrive l'autobiografia del primo periodo, quello nel quale per sua stessa ammissione si forma quella specifica lente con cui indaga e interroga la realtà in cui vive¹⁰.

Che nella sua scrittura ci sia poi contenuto soprattutto molto altro, che la sua esperienza, lo stabiliscono i suoi libri, il punto però è che si tratta di una scrittura che per la sua origine trova nel lettore non specialista, nel lettore/abitante della città, la sua ragione e la sua natura. Ciò che meglio esprime il senso del suo lavoro è infatti la convinzione che ogni idea al pari di ogni superstizione, sia da assumere come un «fatto concreto», un fatto cioè capace di impedire che altri fatti, della cui concretezza nessuno dubita, possano cambiare il loro corso e produrre nuove realtà¹¹. Tutta la scrittura, ma anche il lavoro di Mumford, sembra orientato a fare delle parole gli strumenti da impiegare nella trasformazione dei «fatti» attraverso la trasformazione delle «idee».

Era soprattutto questo, del pensiero di Patrick Geddes, lo stravagante biologo-sociologo-urbanista-animatore culturale scozzese, di cui si disse allievo sin dal momento in cui ne lesse nel 1915 *City Development*¹²; una lettura decisiva per lo studente che ha già abbandonato il college e gli studi regolari e si prepara a diventare a sua volta uno «stravagante» letterato-giornalista-saggista-urbanista-architetto, infine, che faceva della sua scrittura lo strumento di una attività scientifica sempre «in vista di scopi pratici». Geddes, secondo il suo autoprodotto allievo, aveva fatto delle sue analisi urbanistiche uno strumento il cui scopo principale non era fornire dati capaci di descrivere, ma descrivere in modo che per i suoi interlocutori/lettori, dopo la lettura, nulla della realtà fosse più come prima, già trasformata, la realtà,

dalla sola esperienza della conoscenza. «Geddes credeva che il pensiero astratto deve essere arricchito con la più vasta esperienza, chiarito da una critica riflessiva e completato dall'azione collettiva. Il ruolo delle idee per lui non era solo quello di illuminare la mente, ma di superare fissazioni, suggestioni, e allucinazioni»¹⁴.

Può sembrare una forzatura, ma se si legge la biografia che Mumford scrisse di Melville nel 1929 con l'occhio attento alle prove a sostegno di questa ipotesi, non si tarda a trovarne disseminate in più pagine, come quando, a pagina 175 della traduzione italiana, Mumford scrive: «La realtà è che questo libro [Moby Dick] è una sfida, è un'insulto a tutte le abitudini mentali che dominavano nel XIX secolo, e che continuano, quasi immutate, a dominare nel nostro tempo» e, per questo, poche pagine dopo, Achab è da considerare «...lo spirito dell'uomo, piccolo e debole, ma deciso, che impegna la sua pochezza contro...la vuota insensatezza del potere. [...] Per l'europeo... la vita è un tormento di balene bianche. Gli uomini come Giobbe, Eschilo, Dante, Shakespeare, l'inseguono e ci lottano. [...] L'intera storia dell'Occidente - il pensiero, l'azione, [...] - è il racconto di questo sforzo per combattere la balena bianca: per schivare i suoi colpi, per creare uno scopo che possa controbilanciare la malvagità di Moby Dick». Achab, al pari di ogni «io ristretto e isolato» sarà naturalmente sconfitto, come è inevitabile che sia, dato che la difesa dell'uomo sta in «quella personalità sociale che condividiamo con i nostri simili [e che va resa più solida producendo] idee alle quali tutti gli uomini possano in misura maggiore o minore partecipare». La scrittura è uno di mezzi a disposizione, dal momento che «per il romanzo le cose stanno come per la religione: deve presentare un altro mondo, al quale però dobbiamo sentirci legati»¹⁵.

Il cinema, date queste premesse, non poteva non trovare in Mumford un interessato collaboratore, ben contento di imboccare la via più diretta per raggiungere quel pubblico col quale produrre momenti collettivi di partecipazione trasformativa. Tra il 1939, l'anno del suo primo testo cinematografico per *The City*¹⁶ e il 1963, l'anno di *Mumford On The City*, nell'archivio dei suoi documenti e dei suoi manoscritti, non pare siano stati conservate prove del lavoro fatto in entrambi i casi¹⁷. Se ci si dovesse basare sulla disponibilità di prove certe delle sue intenzioni, non resterebbe che accettare la consueta situazione che accompagna la traduzione in immagini cinematografiche del testo di un libro di successo. Ogni rappresentazione destinata al pubblico nasconde tuttavia una precisa intenzione, come insegnano le riflessioni e gli studi più recenti dedicati dagli storici dell'arte alle questioni dell'iconologia, e come sostiene Peter Burke, quando definisce le rappresentazioni, quadri, affreschi, fotografie, oggetti prodotti in risposta a precisi scopi di utilità, strumenti destinati a rispondere a intenzionalità, in parte consapevoli, in parte non consapevoli,

orientate a stabilire nei confronti dell'osservatore, del pubblico, una concreta relazione di operatività.

Augusto Gentili, lo storico dell'arte autore di un recente studio dedicato all'interpretazione dei «documenti pittorici» realizzati da Carpaccio a Venezia tra la fine del Quattrocento e l'inizio del Cinquecento, utilizza i metodi dell'iconologia contestuale per rileggere i simboli e le narrazioni utilizzate dal pittore e rovesciare le interpretazioni fin qui accreditate fino a «distruggere il mito dello spettatore neutrale, del narratore disincantato e restituire la realtà di un pittore di propaganda e di intervento [...] che racconta allegoricamente timori e speranze della storia contemporanea, mettendo al servizio delle istituzioni veneziane, in piena consapevolezza, l'affascinante potere delle immagini»¹⁹.

Le intenzioni che hanno accompagnato la decisione del *National Film Board of Canada* di produrre la serie dei documentari di *Mumford on The City* non ci sono note, né disponiamo di indizi capaci di consentire la formulazione di ipotesi utili in questa direzione.

Possiamo dare per certe, invece, le intenzioni assegnate da Mumford a questa sua partecipazione ad una rappresentazione della città a lui contemporanea, capace di proiettarla nel futuro della civiltà occidentale negli anni della guerra fredda e capace di andare oltre la rappresentazione didattica; intenzioni da cercare oltre che nelle parole del suo commento, nella scelta dei luoghi delle rappresentazioni, nei ritratti della «gente», negli accostamenti di immagini proposti, nei riferimenti ai casi positivi indicati come esempi da seguire.

Vedere questi vecchi documentari non chiarisce le intenzioni della loro produzione, ma può essere un'utile esercizio di verifica delle nostre intenzioni, quelle che seguiamo, consapevolmente o meno, quando costruiamo la nostra «rappresentazione» della condizione della città, oggi.

«The New Republic» e «The Journal of The American Institute of Architects». Dal 1931 è poi commentatore di architettura per «The New Yorker», per il quale cura la rubrica *The Sky Line*, in cui pubblica i suoi articoli sui temi dell'architettura e della città. Cfr. Robert Wojtowicz, (edited by), *Siderwalk Critic. Lewis Mumford's Writings on New York*, Princetown Architectural Press, New York 1998, ora in italiano in: Elena Marchegiani (a cura di), *Lewis Mumford. Passeggiando per New York*, Donzelli Editore, Roma 2000

¹⁰) Cfr. Lewis Mumford, *Sketches From Life: The Autobiography of Lewis Mumford, The Early Years*, Dial Press, New York 1982

¹¹) Cfr. Lewis Mumford, *The Story of Utopias*, cit.

¹²) Cfr. Giovanni Ferraro, *L'uovo del cuculo. Geddes e Mumford*, in Francesco Ventura, cit. p. 93

¹³) Cfr. Giulio Rizzo, *Il conferimento della laurea "honoris causa" a Lewis Mumford presso la facoltà di Architettura di Roma*, in Francesco Ventura, cit. p. 231-236.

¹⁴) Cfr. Lewis Mumford, *Sketches From Life*, cit. p. 145

¹⁵) Cfr. Lewis Mumford, *Herman Melville*, Harcourt, Brace and Co, New York 1929, in ital., Edizioni Comunità, Milano 1965

¹⁶) A questo suo primo impegno cinematografico è dedicato un capitolo del mio precedente L.C., *Progetti di città sullo schermo. Il cinema degli urbanisti*, Marsilio Editori, 2001

¹⁷) Tra i documenti conservati Dalla Penn Special Collection riferiti agli scritti per il cinema di Mumford, cinque sono riferiti a *The City* (il testo, gli appunti e le correzioni al testo), uno è riferito alla serie canadese (correzioni e suggerimenti per i materiali filmati), un'ultimo contiene il soggetto per una serie televisiva proposta al WQED di Pittsburgh, poi mai realizzato. Cfr. http://www.library.upenn.edu/collections/rbm/regist/mumford/mumford_m13.html La WQED, fondata nel 1954 come prima stazione televisiva privata degli Stati Uniti, posseduta da una comunità, è tutt'ora un centro di produzione di prodotti televisivi educativi, culturali e di servizio rivolti alla partecipazione sociale. Cfr. www.wqed.org

¹⁸) Cfr. Peter Burke, *Testimoni Oculari. Il significato storico delle immagini*, Carrocci editore, Roma 2002, (London 2001)

¹⁹) Cfr. Augusto Gentili, *Le storie di Carpaccio. Venezia, i Turchi, gli Ebrei*, Marsilio Editori, Venezia 1996, p. 25

¹) Ian MacNeill è autore di cortometraggi e documentari, attivo in Canada tra il 1954 e il 1979, sia come scrittore di testi e sceneggiature che come regista e produttore.

²) Cfr. Robert Wojtowicz, *City As Community: The Life And Vision Of Lewis Mumford*, in "Quest", January 2001, vol 4, Issue 1, consultabile in <http://www.odu.edu/ao/instadv/quest/cityascommunity.html>

³) Cfr. Francesco Ventura (a cura di), *Alle radici della città contemporanea. Il pensiero di Lewis Mumford*, CittàStudiEdizioni, Milano 1997 e Chiara Mazzoleni, *Lewis Mumford. In difesa della città*, Testo&immagine, Roma 2001

⁴) Cfr. F. Ventura, *Mumford e il suo "idolum"*, in Francesco Ventura, cit. p.13

⁵) Cfr. Jane Jacobs, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Einaudi Torino 1969 (N.Y. 1961), p. 19 e 197 n.

⁶) Cfr. Lewis Mumford, *The Story of Utopias*, New York 1922, in ital. *Storia dell'Utopia*, Calderini, Bologna 1969

⁷) Cfr. Alessandro Fonti, *Norris Town*, Franco Angeli, Milano 2006

⁸) Cfr. R. Wojtowicz, cit.

⁹) Negli anni '20 scrive per riviste come «The Dial», «The Freeman», «The American Mercury»,



Un tuffo al cuore (guardando "The Heart of the City" di Lewis Mumford)
di Franco Mancuso

È probabilmente un dato generazionale, ma le prime sensazioni che provo, guardando il filmato, sono quelle di una intensa emozione, e di un fortissimo disappunto.

L'emozione è per aver ritrovato, fin dalle prime immagini, temi dimenticati delle più appassionanti letture giovanili, il nutrimento, fra pochi altri, degli imperativi etici e morali che alimentavano la nostra formazione di architetti, quando studiavano a Venezia negli anni ancora intrisi delle speranze del dopoguerra.

Il disappunto è per l'evidenza di quanto poi, nella scuola e nel mestiere, si sia venuto perdendo quel nutrimento, soprattutto negli anni più recenti; gradualmente sostituito da valori formalistici e astratti, accessori e autoreferenziali.

Ma andiamo per ordine, seguendo lo svolgersi del filmato. Siamo nel cuore di una città, è fin da subito evidente (poi scopriremo che si tratta di Arles): ma il cuore non è l'architettura, lo spazio; il cuore è la gente che ci vive, che ci lavora, che vi si reca, che vi si incontra. Lo spazio, la città, ne è solo il contorno.

Il racconto del cuore è infatti sapientemente costruito con i movimenti e con i volti delle persone: bambini che irrompono in un domestico corteo nuziale, che bevono alla fontana pubblica, che osservano persone al lavoro; anziani che conversano, mamme con carrozzine; gruppi di persone sedute sui bordi della fontana; negozi, gente alle bancarelle del mercato che compra e vende frutta, pane, pesci; canali, barche e barconi; sullo sfondo, le voci della stessa gente che conversa, il suono delle campane.

Si è nel cuore della città, non vi sono dubbi, ma la narrazione non ha bisogno di descriverne l'architettura; che tuttavia ne è il presupposto, perché è lei che consente il manifestarsi di questa intensa vitalità sociale.

La fontana è probabilmente una bella fontana storica – a mala pena la si intravede – ma il suo temporaneo protagonismo è legato alla funzione sociale che svolge, non al suo valore di monumento: perché ci si può abbeverare, come fanno i nostri due inconsapevoli bambini, e ci si siede al sole, lungo i suoi bordi. Bella o brutta che sia, l'importante è che le persone ne facciano un punto di incontro, un luogo riconoscibile, un ingrediente significativo del cuore.

L'architettura, per adesso, si fa luce solo di tanto in tanto, e assai cautamente: come nella sequenza dei due bambini con la baguette, presi in sella dal papà sul motorino: si vede la casa dove abitano, e poi l'anfiteatro romano – dunque siamo proprio ad Arles – davanti al quale passano: ma forse è per dire che, nel cuore, antico (l'anfiteatro) e nuovo (la casa) coesistono; così come le generazioni – i bambini e i genitori, i giovani e gli anziani.

Subito emozioni, dicevo, ma anche disappunto, ed inquietanti domande: come è potuto accadere che l'architettura

– e l'urbanistica – abbiano dimenticato di occuparsi del loro pubblico, e siano finite per interessarsi solo degli aspetti formali e sovrastrutturali, l'una, o di questioni ragionistiche e burocratiche, l'altra? Come è potuto accadere che si siano gradatamente, ma progressivamente e deliberatamente separate dal loro compito essenziale e primario, di costruire – o di determinare le condizioni perché ciò possa avvenire – luoghi e spazi finalizzati al benessere e alla vita degli uomini, che ne rappresentino al tempo stesso la cultura e le aspirazioni?

Seguiamo il filmato. Ora compare Mumford in primo piano; è lui a parlare (così scopriamo che la voce fuori campo che commenta le immagini non è la sua). Ci fornirà la traccia di una possibile risposta ai nostri interrogativi, magari percorrendo una strada di stampo storicistico, come è nel suo fare consueto?

«Dopo l'ingannevole bagliore del Rinascimento – è Mumford che parla – l'equilibrio e la scala umana delle città medievali sono stati sostituiti dalle nuove dispotiche forze del nazionalismo, dell'industria e della finanza capitalista... L'era delle città libere ha lasciato il posto alle città assolutiste, per la maggior parte creature di uno stato totalitario, e a un nuovo ordine sociale conosciuto con il nome di barocco... Il cuore delle città barocche fu modellato dalle esigenze dei governanti di questa nuova società... L'ordine barocco cancellò la varietà e la compattezza della città medievale, sostituendovi un vuoto dove al potere dei governanti fu assegnata una posizione dominante, negli ampi viali che segregavano i ricchi dai poveri... Al posto delle piazze medievali, accessibili a tutti i cittadini, c'erano parchi e giardini disegnati per il piacere della corte, nei quali perfino la natura veniva piegata per conformarsi al concetto barocco di ordine... Produrre e mettere in mostra il benessere, aumentare ed estendere il potere, divennero imperativi universali... Di pari passo con il disegno capitalistico di esercitare il controllo sui lavoratori e sui consumatori... Il potere economico e il potere politico si rinforzavano a vicenda... Legge, ordine, uniformità: questi erano i tipici prodotti della capitale barocca... La legge esisteva per affermare e assicurare la posizione delle classi privilegiate... L'ordine era meccanico, e l'uniformità era l'uniformità dell'invadente burocrazia... Lo strumento per rinforzare questo modello era l'esercito... Un esercito permanentemente, in costante assetto di guerra, che divenne un nuovo elemento nella nazione, gettando un'ombra sulla vita della città... L'addestramento e le parate divennero grandi spettacoli per le masse, ma la grandiosità dello spettacolo non poteva mascherarne il fine ultimo: il controllo dello spazio urbano, e di conseguenza il controllo delle persone.»

Forse che lo spazio urbano – l'architettura – vive ancora nel solco di questa condizione subordinata al potere? (oggi certo il potere è altro: ma la subordinazione non ha cessato di condizionarla).

Certo che ora, nel procedere del racconto,

le immagini dell'architettura assumono un ruolo dominante: non più persone, visi, gesti ed espressioni, ma facciate sterminate ed aggressive di palazzi, archi di trionfo, statue marmoree; enormi inviolabili cancelli in ferro; riprese dal basso verso l'alto, per escludere le persone e far risaltare la risonanza degli apparati simbolici e decorativi; segregazione, controllo, l'esercito, le armi, la burocrazia, il potere economico.

Ma il tempo metabolizza perfino le pietre, sostiene Mumford: «*quegli elementi che erano un tempo riserve private, grandi parchi, piazze residenziali, musei e gallerie d'arte, divengono gradatamente godimento di tutti i cittadini*».

I cittadini dunque se ne appropriano, facendoli rivivere in una dimensione collettiva: l'eredità dei poteri entra così a far parte dei cuori; che del resto non hanno mai cessato di esistere, e di manifestare vitalità e piacere, di attrarre gli uomini, «*alimentati e rinnovati con la freschezza, con la generosità e la capacità della gente della campagna circostante*».

Il cuore è dunque il luogo della commistione, della complessità, dell'integrazione sociale, etnica e culturale. Cerniera fra la città e la campagna.

Vi si incontrano le cose più insolite, i personaggi più strani: ed ecco infatti nuove animate sequenze che abbandonano la fissità dell'architettura e ripropongono persone: nuovamente il mercato, con i prodotti della campagna, frutta, pannocchie, mele; un gruppo con grandi cartelli che manifesta contro il nucleare; un primo piano di un uomo che suona il piffero, un altro che spazola una pelle di leopardo; una galleria con negozi e passanti; luoghi per stare, sul ponte, lungo il canale.

Ora la piazza comincia a vedersi: forse è una di quelle eredità barocche di cui i cittadini si sono appropriati: c'è gente che legge, anziani che giocano a carte, un altro suonatore di piffero; giovani che si incontrano, forse per la prima volta; ancora bambini che giocano, sedie, panchine; ragazzi che si rincorrono.

La musica è festosa: vi si riconosce il motivo di «*when the saints, go marching in...*»; poi canti di bambini, e l'organetto di Barberia che suona un valzer.

Ora sembra di esserci spostati in un altro cuore: forse siamo in Olanda. In ogni caso, sempre folla, visi di persone, artigiani, botteghe, gente al caffè, fiori, un'altra fontana; la musica di un carillon.

E nuove inquietanti domande, anche perché le immagini del filmato ora si fanno cupe e minacciose: ed oggi? Che capacità ha un cuore siffatto di resistere, nella società dei consumi, dell'omologazione, della globalizzazione, dei centri commerciali, della dispersione abitativa, della motorizzazione di massa? A quali condizioni, se si vuole che sia ancora il luogo dove le persone stabiliscono e ritrovano la propria identità sociale e culturale?

Ma torniamo alle immagini: ora un maglio distrugge impietosamente un edificio storico. Siamo a Montreal: non è un luogo con connotati particolari, ma la gente assiste attonita all'ac-

dimento: primi piani di visi impietriti, pezzi di storia che vanno in polvere. Sullo sfondo, incombenti grattacieli, in rapide sequenze, ripresi dal basso (come per gli edifici barocchi di poco fa).

Ancora Mumford: «*Il cuore vitale della città è angustiato ogni qualvolta, con vuota ottusità, cancelliamo il vecchio nel nome del progresso... Fino a quando la terra sarà considerata solo come una merce da comprare e da vendere, come una qualsiasi altra merce, l'unica misura possibile del valore della terra sarà l'ammontare dello spazio utile che vi può essere costruito... Stiamo trasformando le nostre città in sterili scenografie per il commercio e la finanza, con inesorabile e spaventosa velocità*». Quindi il traffico: ripreso in sequenze notturne, per renderne più aggressivo l'effetto sullo spazio urbano. Immagini inquietanti, da Guerre Stellari. Insegne al neon, che alludono a luoghi per il consumo di massa. E manichini al posto delle persone.

Dunque, per contrasto, un appello alla conservazione della storia che si è fatta città, indipendentemente dai valori dei suoi manufatti; all'esclusione del traffico dal cuore; alla cura dei luoghi, e al rispetto dei valori naturalistici.

Siamo quasi alla conclusione delle sequenze; e c'è un modello: Amsterdam. Il controllo dell'acqua e del suolo, da cui dipese la sopravvivenza della città. La simbiosi con la natura, barconi con piante e fiori. Mulini a vento Ed ecco di nuovo la gente: anziani, poveri, pescatori, pedoni su un ponte, barche e barconi. Canali, alberi, spazi per le persone, il tram; piccioni, persone che comprano il gelato, o sedute al caffè; il mercato delle cose usate, bambini che giocano.

E brani di buona architettura civica, ripresi sempre in rapporto all'uso che ne fa il suo pubblico (credo di aver intravisto, fra lo scorrere delle immagini, un gruppo di bambini che gioca in uno degli spazi pubblici disegnati negli anni '50 da Aldo van Eyck per la municipalità di Amsterdam, e anziani seduti di fronte alla casa di riposo di Herman Hertzberger a Slotervaart).

È la lezione di Mumford: luoghi per la gente; cittadini e comunità che si riappropriano degli spazi; la conservazione della storia; l'intreccio con la natura; la commistione di funzioni, culture, etnie. Architettura e urbanistica concepite perché tutto ciò possa avvenire. Senza la necessità di protagonismi, monumenti, simboli precostruiti.

Si può ancora sperare.



Mumford on the City. Cars or People? ... ovvero "Gli dei accecano coloro che vogliono perdere" (Omero)
di Agostino Cappelli con Alessandra Libardo e Alberta Parolin

Lo sviluppo urbano, conseguente all'aumento demografico dell'ultimo secolo e delle attività insediate, non coordinato alle esigenze di una mobilità in costante crescita, ha portato alle problematiche di congestione ed inquinamento ambientale (emissioni di benzene, polveri, ozono, gas ad effetto serra ecc.), che, seppure previste da tempo dagli studiosi (e Mumford è un chiaro esempio) solo ora, con l'abituale atteggiamento di pura gestione dell'emergenza, sono divenute elemento di cronaca. Si parla di gestione dell'emergenza perché è palese che le ricerche e gli approfondimenti degli studiosi non sembrano incidere significativamente sulla gestione del problema. Pur con questa consapevolezza, si vuole cogliere l'occasione del film di Mumford sull'alternativa tra "città" ed "automobile" per fare il punto della situazione attuale e tentare anche di indicare alcuni elementi di previsione ed infine qualche proposta.

La disponibilità di dati e informazioni sul sistema delle reti e dei flussi di trasporto in Italia è abbastanza complessa ed articolata ma quasi mai esaustiva e correttamente strutturata. Le principali fonti ufficiali sono quelle dell'ISTAT e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che tuttavia non presentano un quadro completo del sistema e soprattutto risultano fortemente carenti per quanto riguarda la mobilità nelle aree urbane e metropolitane (ISTAT: *domanda merci su strada 2001-2002-2003*; ISTAT: *Il trasporto in Italia Anno 2004*; ISTAT: *statistiche dei trasporti anno 2000 (a cura di Carlo Putignano; Conto Nazionale dei Trasporti (ISFORT) 2004: dati aggregati di mobilità persone*; ISTAT: *Gli spostamenti quotidiani e periodici - Censimento 2001. Dati definitivi (giugno 2005)*; MIT: *banca dati SIMPT2 (rilievi dei flussi su strade extraurbane 2004-2005)*).

Rispetto al mondo descritto (forse un po' paventato) da Mumford, la dimensione della mobilità è enormemente cresciuta e, come previsto, a sostanziale favore del trasporto individuale su strada. Qualche cifra (relativa al 2004) ci può far capire la dimensione del problema. Il totale delle merci movimentate in Italia è stato stimato (ISTAT) pari a circa 2 miliardi di tonnellate, di queste il 71% utilizza il trasporto stradale (1,4 miliardi di tonnellate) e solo il 4,3% la ferrovia. Il totale della mobilità delle persone è stimato in 25 miliardi di spostamenti all'anno di cui il 74% con il trasporto individuale su strada. Trasporto pubblico collettivo (autobus, metropolitane e ferrovie) coprono il 26% del mercato (di cui il 73% è però servito dal sistema delle autolinee e solo il 13% dalle tramvie e metropolitane e l'11% dalle ferrovie; il restante 3% si serve del trasporto marittimo ed aereo). La mobilità privata su strada non ha una stima esaustiva. L'ISTAT in base ai risultati del censimento 2001 dichiara che 26,8 milioni di persone si

spostano quotidianamente per motivi di studio o lavoro e che circa il 63% usa un mezzo proprio a motore come conducente o come trasportato. Anche ipotizzando in media solo 2 spostamenti giornalieri (andata e ritorno dal luogo di lavoro o studio), si ottiene che circa 17 miliardi di spostamenti / anno avvengono con l'uso dell'autovettura privata. Di questi il 90% è mobilità urbana o di area metropolitana.

Ma il fenomeno osservato non ha raggiunto il suo apice, come emerge da alcuni scenari di previsione della mobilità complessiva. *Osservando le serie storiche (1980-2003) di evoluzione dei flussi di traffico passeggeri e merci e la loro correlazione con la crescita del prodotto interno lordo nazionale, è possibile determinare l'elasticità della domanda rispetto alla crescita della ricchezza nazionale (PIL). L'analisi evidenzia la sostanziale linearità degli andamenti nel tempo dei flussi, anche se con tassi di crescita diversi, e la forte correlazione tra i flussi osservati e l'andamento del PIL*¹.

I dati evidenziano una costante crescita della domanda nel periodo osservato con una netta prevalenza della mobilità, sia passeggeri (+ 4% all'anno) sia merci (+ 2,6% all'anno), su strada. Correlando tra loro l'andamento dei flussi con quello della ricchezza nazionale si ottiene che per un tasso di crescita del PIL del 1% la domanda passeggeri su strada crescerà del 1,71% e quella su ferrovia dello 0,76% mentre quella merci su strada crescerà del 1,23% e quella ferroviaria dello 0,81%. E' possibile su tali basi effettuare alcune ipotesi di crescita della domanda dal 2005 al 2020. Assumendo un tasso medio di crescita del PIL nel periodo del 1% annuo (inferiore a quello osservato dal 1980 al 2003 pari al 1,71%), risulta al 2020 una ulteriore crescita del 29% per i passeggeri e del 20% per le merci su strada (la ferrovia crescerebbe invece solo del 12-13% per quanto riguarda sia i passeggeri che le merci).

In questo contesto la mobilità urbana presenta i maggiori elementi di criticità.

Gli studi effettuati da Legambiente (convegno Ecopolis del 24 novembre 2003) ed i dati sopra richiamati evidenziano come il trasporto pubblico locale perda quote di mercato con un conseguente notevole aumento del traffico automobilistico, che fa diminuire anche l'efficacia del trasporto pubblico su gomma e dei sistemi a guida vincolata di superficie non in corsia riservata (tram); solo la metropolitana (in sede propria) si conferma come mezzo di trasporto competitivo. In quasi tutti i grandi centri urbani italiani, diminuisce la media dei viaggi all'anno per abitante: il numero dei passeggeri trasportati aumenta in modo significativo solo ad Aosta, Cosenza, Latina, Perugia, Reggio Calabria. Tra le 13 grandi città con oltre 200.000 abitanti, Roma e Milano si posizionano nettamente al di sopra di tutte le altre, con prestazioni superiori ad un viaggio/abitante su trasporto pubblico al giorno, ma ciò è dovuto anche al maggiore numero di linee rispetto alle dirette concorrenti. Bari è

l'unica città ad aver incrementato in maniera decisa il numero di viaggi per abitante rispetto al 2001 (+12%), mentre i cali più consistenti nel numero di passeggeri rispetto al 2001 si registrano a Catania (-8%) ed a Venezia (-6%), città in cui molto spesso nel centro storico gli spostamenti a piedi sono più veloci di quelli in battello.

Alla luce di questi dati per tutti gli spostamenti casa-lavoro è ancora il veicolo privato a motore (auto e moto) a dominare il sistema di offerta, con quote che mediamente superano il 70%.

Le analisi effettuate, lo stato attuale di carico delle reti, lo stato di avanzamento del potenziamento infrastrutturale del sistema nazionale dei trasporti convincono che uno degli elementi di crisi del sistema territoriale italiano al 2020 sarà certamente rappresentato dal "sistema delle città" (città e regioni metropolitane).

Ancora oggi gli interventi sui sistemi urbani assorbono una quota di risorse molto limitata rispetto al totale delle risorse pubbliche, mentre il ruolo "urbano" è tornato (o è sempre rimasto) centrale e determinante per lo sviluppo economico e la qualità della vita della popolazione italiana.

Come stanno affrontando il problema del trasporto le maggiori città italiane? O meglio le province e le Regioni? Visto e considerato che una crescente parte degli spostamenti avviene all'interno di aree sempre più vaste?

Alcuni comuni-province sono orientati ad offrire servizi di trasporto integrati, puntando sull'unificazione delle tariffe e su biglietti di trasporto polivalenti, che permettano all'utente di sfruttare un unico ticket per più tipologie di mezzo. È il caso di Milano con SITAM (Sistema Integrato Tariffario Area Milanese) o di Salerno e della Regione Campania, con STI (Sistema di tariffazione integrata regionale: le diverse tradizionali tipologie di biglietti e abbonamenti sono state sostituite da nuovi titoli di viaggio appartenenti alla tipologia denominata "UNICO", con relative nuove tariffe, che consentono ai viaggiatori, con l'acquisto di un unico biglietto e durante la validità temporale dello stesso, di spostarsi da una località di partenza ad una località d'arrivo, collegate dai servizi esercitati nell'ambito dell'area urbana-suburbana di Salerno ed interurbana della Regione Campania, anche attraverso l'utilizzo integrato dei servizi delle aziende di autoservizi Sita e ferrovia Trenitalia.)

Altri comuni hanno pensato di migliorare l'offerta di trasporto con nuove tipologie o innovazioni tecnologiche dei sistemi. un esempio è la città di Torino in cui è stato sperimentato un autobus ad idrogeno per il trasporto pubblico, mentre in molte altre città sono stati istituiti servizi di Car Sharing pubblici per dare risposta alle singole esigenze dei privati attraverso delle iniziative pubbliche.

Per trovare nuovi spunti, al fine di proporre miglioramenti, per il trasporto urbano e sub-urbano un esempio convincente è quello di Atlanta, in cui autobus e treni operano in un reale sistema di trasporto integrato. Nella città

di Atlanta infatti il trasporto su gomma e quello su rotaia comunicano in una fitta rete di collegamenti che passa attraverso tre contee: il complesso delle due tipologie di trasporto si chiama Metropolitan Atlanta Rapid Transit Authority [MARTA]. Tutto il sistema è pensato per offrire un trasporto competitivo e conveniente e l'accesso a tutta la rete è facilitato da un piano parallelo di parcheggi, che permettono scambi semplici e veloci tra mezzo privato e mezzo pubblico. Inoltre il trasporto pubblico su gomma, che come spesso accade può essere rallentato dal traffico locale, viaggia sempre in separata sede, addirittura in alcuni casi in corsie protette, nelle quali solo i bus possono avere accesso. Il successo di MARTA deriva da studi e verifiche che si susseguono dagli anni '60, ma il fatto stesso che dalla sua nascita nel 1965 abbia sempre continuato a crescere è un importante segnale. Ciò significa che l'area metropolitana di Atlanta ha imparato ad utilizzare sempre di più tutto il sistema di trasporto pubblico, il quale però ha avuto il merito di continuare a migliorarsi ed ad espandersi. *Ma le grida di allarme che vengono dal passato e la misurazione della crisi attuale sarebbero senza scopo se non consentissero di avanzare qualche proposta.*

Nelle aree metropolitane, come abbiamo riscontrato, la densità di mobilità è tale da rappresentare quasi il 70% degli spostamenti di persone di tutto il territorio nazionale. Una miope programmazione del territorio (certo per le residenze ma ancor più per la localizzazione delle attività produttive) ha determinato un uso indiscriminato dell'autovettura privata (e dell'autotrasporto merci), anche per percorrenze di modestissima entità, e la richiesta di una distribuzione door to door, che alla fine risultano la causa delle "patologie" evidenziate da Mumford e confermate dalle nostre analisi. Le valutazioni sull'evoluzione della domanda nel tempo, ci confermano, inoltre, che è fortemente prevedibile una ulteriore crescita della mobilità nei prossimi 15 anni, con tassi di crescita significativi. In tale situazione, le attuali forme di moderazione del traffico, tese al contenimento dell'inquinamento ed ad una maggior vivibilità dei centri urbani, mirano a spostare una buona percentuale di utenti dal trasporto privato alla modalità pubblica, ma con scarso successo.

Diverse sono nelle città europee le politiche in atto per il controllo e la gestione della mobilità volte a favorire un uso più razionale dell'auto:

- *liberalizzazione del trasporto pubblico* - Cardiff, Liverpool e Manchester - una politica rivelatasi non produttiva a causa dello scarso controllo applicabile sulle varie compagnie di trasporto, che hanno eliminato le tratte e gli orari poco redditizi, servendo quasi esclusivamente le relazioni principali: il centro cittadino risulta invaso dai mezzi delle diverse aziende che percorrono lo stesso tragitto.
- *incentivazione di modi di trasporto alternativi*: applicazione successiva di interventi mirati a diminuire l'appetibilità del trasporto privato stradale tra-





mite la costruzione di infrastrutture, l'applicazione di tasse o incentivi, la realizzazione di servizi aggiuntivi, realizzati con il supporto e la continua approvazione referendaria della cittadinanza (Berna, Zurigo), aumento dell'offerta del servizio pubblico, in quanto a rete e frequenze (Liegi), sviluppo di corsie riservate ai bus, di piste ciclabili e aree di parcheggio alla cintura esterna della città (Dublino).

- *politiche di tassazione del modo di trasporto privato*: l'accesso al centro storico della città viene autorizzato previo pagamento di un biglietto di ingresso (tool) riscosso o al momento stesso dell'ingresso (Oslo) o successivamente tramite un'operazione informatizzata (Londra).

In Italia si sono sviluppate principalmente *politiche restrittive degli accessi*: ZTL volte soprattutto alla salvaguardia del centro storico urbano.

L'applicazione del metodo delle targhe alterne, rivelatosi sempre meno efficace a causa dell'aumento esponenziale del parco auto nazionale (circa 40 milioni di autovetture circolanti), risulta ad oggi inutile per la riduzione della congestione viaria e il controllo dell'inquinamento. Le ZTL risultano invece più efficaci e generalmente ben accettate (o addirittura auspiccate) dalla popolazione residente.

Le limitazioni e le tariffazioni (*road/park pricing*) in atto costituiscono l'internalizzazione dei costi del trasporto stradale, imposti all'insieme della comunità, relativi all'inquinamento atmosferico, acustico, all'incidentalità ed all'usura delle infrastrutture, e costi prodotti dalla congestione che gravano in primo luogo sugli stessi utenti delle strade. Tali costi assumono valori più elevati in prossimità delle grandi aree metropolitane, dove i flussi di traffico degli spostamenti urbani ed extra-urbani, passeggeri e merci, tendono a sovrapporsi in determinate ore del giorno. Se interrogata la natura umana è consapevole degli effetti indotti dall'uso pressoché esclusivo del mezzo privato e favorevole ad interventi restrittivi e penalizzanti di gestione, ma per una forma di autodifesa, al momento della scelta del mezzo, si attiva un processo di rimozione del problema, per cui l'utente si sente giustificato nell'uso dell'auto ritenendo discriminanti alcune condizioni momentanee quali: tempi ristretti, cattive condizioni meteorologiche, tragitti ritenuti particolarmente disagiati ecc (il tema è ben studiato: gli economisti descrivono ampiamente come l'ottimo individuale possa non coincidere con l'ottimo collettivo). C'è da dire che nella complessità della società contemporanea il tempo risulta una variabile discriminante nella scelta, i disservizi pubblici contribuiscono notevolmente a ricondurre gli utenti, che se ne erano allontanati, al mezzo privato: condizioni di viaggio poco piacevoli (in alcune corse i sensi vengono particolarmente messi alla prova), tempi di attesa non accettabili, discontinuità di rete, non coordinamento tra modalità differenti, ritardi. L'intermodalità oggi è basata per la maggior parte dei casi sulla "coincidenza", intesa però come "evento possibile", come dire che in

qualche caso effettivamente si realizza il sincronismo tra mezzi, ma questo non è garantito.

È necessaria dunque una pianificazione che disegni l'intero sistema di trasporto come una rete intermodale coordinata, in grado di fornire un'offerta adeguata (qualità del servizio) all'assetto del territorio da servire, che risulti competitiva con la flessibilità dell'autovettura. Dovrà essere prevista una reale integrazione tra i modi di trasporto individuali (auto, moto, cicli) e collettivi (ferrovie, metropolitane, tram, bus, taxi, ecc), che riduca i tempi di viaggio e di attesa ed un sistema di prenotazione ed acquisto di biglietti integrati da utilizzare su più mezzi di trasporto. Dovrà inoltre essere migliorato il comfort dell'utente a terra (stazioni e fermate) e a bordo dei veicoli (architettura interna del veicolo, posti a sedere, condizionamento, ecc.) nonché garantita la sicurezza ed una buona qualità nell'informazione. Per ottenere ciò innanzi tutto è necessario attuare un sistema centralizzato di gestione e controllo del servizio di trasporto pubblico, sovraordinato alle diverse aziende, che possa raccogliere tutti i dati, monitorare e coordinare il sistema complessivo (esistono già sperimentazioni in Italia, una per tutte a Brescia, sull'uso coordinato dei servizi innovativi ai fini di una buona integrazione del trasporto pubblico e gestione dell'informazione all'utente).

È proprio la qualità e tempestività dell'informazione fornita (ad es. informare l'utente in arrivo in un punto di interscambio dell'ora di partenza del treno o bus di collegamento con le successive destinazioni, indicazioni su ritardi, malfunzionamenti) la discriminante che può incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico (e quindi ridurre gli impatti del trasporto privato), attuando un'integrazione totale delle diverse modalità di trasporto (pubblico-pubblico e privato-pubblico) tramite tecnologie innovative. Queste dovrebbero fornire in tempo reale comunicazioni on-board e roadside sulle condizioni della viabilità, sulla disponibilità di parcheggi, informazioni su percorsi o su modi di viaggio alternativi nonché su orari e tariffe, condizionando ed ottimizzando così le scelte modali di trasporto.

Le attuali modalità di informazione alle fermate con pannelli luminosi (roadside) costituiscono una forma statica di indicazioni o meglio una forma più accattivata di visualizzazione degli orari, che però spesso non sono correlati alle reali tempistiche dei mezzi (un esempio positivo è invece Bologna). I pannelli roadside dovranno diventare, tramite lo sviluppo delle tecnologie informative (sistemi in rete basati sulla tecnologia internet, con collegamenti via cavo o wireless), fonti di informazioni aggiornate istante per istante. L'integrazione di GPS e GPRS (o UMTS) potranno, invece, fornire le comunicazioni on-board non più inerenti alla semplice localizzazione del mezzo (navigatore satellitare), come avviene oggi, bensì in grado di fornire indicazioni che permettano all'utente di trovare la rotta e/o la modalità più conveniente a raggiungere la sua destinazione attraverso

so la rete di trasporto, permettendo una miglior pianificazione individuale del viaggio.

Allo stato attuale, non avendo per tempo saputo correggere le distorsioni che si manifestavano nell'uso del territorio e conseguentemente dei sistemi di trasporto individuali, l'impiego avanzato di tali tecnologie è l'unico strumento attuabile per una riduzione dei tempi del trasporto ed un'ottimizzazione nell'uso complessivo del sistema, riducendo i fenomeni di congestione e di conseguenza gli impatti sul territorio-ambiente.

Come dice Omero dei Troiani *"gli dei accecano coloro che vogliono perdere"*, quando descrive la loro cecità nel non capire che il famoso cavallo era un trucco dei Greci per entrare dentro le mura della loro città. Mumford come Cassandra non è stato creduto e noi siamo rimasti accecati. Il tempo per rimediare è molto poco e gli sforzi necessari ingenti.

¹) Una analisi completa del tema delle correlazioni tra prodotto interno lordo italiano e flussi di domanda è riportata nella pubblicazione: A.Cappelli, A. Libardo, S.Nocera, *The Relations Between Regional Economic Development And Evolution Of Transport Demand In Italy*, Atti 3rd International SIV Congress, Bari Sept. 2005

The City and Its Region
di Bruno Dolcetta

Quella che racconta Mumford nel terzo dei filmati di questa serie è una storia che ha ancora il sapore di una storia tutta americana. Le immagini iniziali dedicate ai cartelli delle pubblicità dei nuovi "estate" costruiti nella campagna, offerti ai nuovi a investitori e nuovi abitanti, appaiono come le stesse immagini viste in tanti film del dopo guerra, nei quali il paesaggio dei sobborghi americani, raggiunti con automobili dalle dimensioni impensabili, appariva agli spettatori italiani anni '60, lontano quanto improbabile.

Anche oggi, a distanza di oltre quaranta anni, pur dopo una estesa occupazione della campagna italiana con funzioni, produttive, residenziali che mai prima le erano appartenute, l'America, la California, restano lontane dalla nostra percezione di una "città-rigione" fatta di paesi antichi, di borghi e villaggi riconoscibili, anche se sensibilmente trasformati nelle loro dimensioni e conformazioni ambientali. Ben altro impatto ha su di noi, alle prese oggi con problemi per noi nuovi, la capacità di analisi e di progetto, anche se nella consueta forma dell'esortazione, d'indicazione drammatizzata delle cose da fare, che Lewis Mumford comunica parlando da uno schermo cinematografico. «Invece di riprodurre città ben definite – dice Mumford – abbiamo lasciato che un tessuto urbano quasi senza forma si espandesse a caso sulla campagna circostante. In un certo senso la città si comporta come un organismo vivente che cerca di cooperare con l'intero mondo di organismi viventi. Questo bisogno di cooperazione va molto al di là della necessità di provvedere ad aree ricreative, della conservazione delle aree coltivate e di quelle naturali, della protezione delle risorse idriche, pur tutti fattori ugualmente importanti. Come un organismo, le nostre città devono raggiungere la stabilità e la continuità pur nella complessità e nel cambiamento, per svolgere la loro funzione più alta come culla e centro delle creative attività dell'uomo» «Se la città e la campagna devono entrambe mantenere il loro carattere, noi non possiamo più a lungo – mi sembra – trattare la terra come merce da comprare e da vendere sul mercato».

L'esempio che secondo Mumford meglio di altri indica la strada da seguire è quello delle città svedesi, allora studiate con attenzione, al pari delle *new towns* in costruzione in Gran Bretagna, dagli architetti e dagli urbanisti europei. «Gran parte della crescita di Stoccolma è stata dislocata in queste comunità satellite, basate sulla ricombinazione della proprietà pubblica, sul controllo delle terre e su intelligenti politiche di trasporto. I satelliti di Stoccolma sono collegati da veloci mezzi pubblici così come da strade, e nello stesso tempo essi sono separati da verdi aree di terreno coltivato, dalla campagna incolta e dai parchi. Le nuove comunità non sono solo sobborghi dormitorio; molte di loro hanno centri attrattivi e vivibili, anche se molte persone continuano a lavorare a

Stoccolma. Come le città medievali, Stoccolma non è solo nella campagna, ma anche della campagna».

Ciò che Mumford pone in primo piano, tuttavia, sono i principi della progettazione urbanistica regionale, prima ancora delle sue applicazioni alle specifiche situazioni. «Questi esperimenti stanno andando nella giusta direzione e tutti loro hanno tre punti in comune: il controllo dell'uso del suolo nell'interesse pubblico; l'adozione di limiti per la dimensione della città e la creazione di un'unità urbana più estesa non basata sulla passata forma della grande metropoli, ma sull'intera regione». «L'equilibrio sostanziale fra città e campagna può essere mantenuto e ristabilito all'interno di un insediamento verde regionale; così la vita della città prospererà ancora una volta».

Una lettura ormai lontana ci espone il punto di vista delle inchieste sulla realtà americana dei *Levittowners* e ce ne mostra la distanza dalle speranze di Mumford, in una visione a lui pressoché contemporanea¹. Allo stesso tempo, ci appare ancora di estremo interesse l'interpretazione che dell'intero fenomeno europeo e americano delle *new towns* ci offriva, già nel 1959, Giuseppe Samonà che temeva la deriva antiurbana di quelle ipotesi di decentramento possibile della città associato ad un modello di vita alternativo². Samonà legge in quel suo testo la fortuna americana dell'idea della città giardino come un incontro fra la «...istintiva vena di nomadismo [quanto più lontano, dunque dall'idea di città] caratteristica di gente giovane, quale è il popolo americano... e una spregiudicata attitudine a livellare e normalizzare i modi di vita». Nella considerazione che segue, ricordiamo che siamo nel 1959, emerge però la preoccupazione che da quella idea, in sé inoffensiva e di limitato impatto pratico, emerge invece una teoria generale della città molto più inquietante e devastante, questa sì, della forma storica del sistema urbano. Che essa venga cioè considerata «...il modello più perfetto della città futura dagli urbanisti, anche in Inghilterra» con la sua definizione di parti specializzate e monofunzionali di città, distinte le une dalle altre, che esaltano lo *zoning* e fanno perno sugli *shopping centers*: estrema e impreveduta ricaduta howardiana. Un autentico cruccio, per Samonà, niente affatto infondato, come la esperienza ci consente oggi di costatare anche nei nostri territori più prossimi; che tenda cioè a dissolversi la forma urbana europea con l'affermarsi della dispersione di elementi semplici. E pertanto «...riteniamo necessario domandarci, qui, se un equivoco di carattere storico non abbia fatto deviare gli urbanisti, ancora una volta, dalla giusta direzione operativa...».

Si potrebbe concludere, su questa notazione profetica, purtroppo sì.

L'insediamento regionale in Italia: una questione di strategie

Le città e porzioni rilevante del territorio italiano appaiono oggi, in certa misura, antagonisti; non dialogano su obiettivi di organizzazione di medio periodo mentre sono, ciascuno per pro-

prio conto, alla ricerca di nuovi equilibri. Ma non è affatto interessante, anzi è inquietante, chiedersi chi vincerà la sfida perché la situazione è sfavorevole ad entrambi e l'assenza di strategie e di obiettivi comuni porta ad una grande incertezza negli investimenti e impedisce di raggiungere economie di scala adeguate per la crescita del sistema urbano e territoriale e in particolare di quello a noi più vicino, quello veneto. Si modificano i modi d'uso della città e si determinano nuove discontinuità nel tessuto sociale e in quello urbano, in una, fase, quella attuale, in cui si riscontrano viscosità e limiti che rendono meno efficaci e meno libere le scelte di persone, famiglie e imprese nel rinnovare il proprio rapporto con lo spazio urbano.

Va ribadito, peraltro, che la capacità di un intero sistema regionale di competere sul piano nazionale e internazionale, si misura sulla efficienza della sua rete di città. È una affermazione che già faceva Patrik Geddes percorrendo in viaggi di studio l'Europa degli inizi del secolo scorso; lo affermano tutti i documenti della Unione Europea dedicati alla pianificazione dello spazio territoriale; lo possiamo noi stessi confermare quando constatiamo quanto importanti siano gli investimenti che i diversi paesi dedicano alla riqualificazione e alla crescita delle loro città, in paesi in cui si ha soprattutto si ha la percezione, muovendosi nello spazio europeo, che le città abbiano costruito programmi molto lucidi e ambiziosi, e che abbiano ben presente il fatto che il "fattore tempo" (realizzare presto e bene) ha un valore strategico nella competizione.

In Italia e nel Veneto non è così. Le politiche territoriali ed urbane sembrano assistere a ciò che accade, seguendo o inseguendo le emergenze, senza alcuna capacità di anticipare e orientare decisioni innovative e lungimiranti. Né sono dirette a "far sistema" e questo costituisce un paradosso poiché poche regioni in Europa possono contare su una rete di città così articolata e flessibile, così ben distribuita sul territorio, così ricca di valori e con margini di riorganizzazione e di crescita così generosi. Ci si deve interrogare, su questo e accordare una attenzione del tutto nuova alla "questione urbana", che attiene al governo dei sistemi metropolitani, alla cura e potenziamento delle loro connessioni, alla qualità ed efficienza di ciascuno dei nodi della rete, alla capacità di raggiungere ogni parte del territorio regionale, alla tutela della qualità del quadro ambientale, alla introduzione continua della innovazione in tutti i settori. La sfida è, in realtà, ancora in grandissima parte interna alla città densa ed alle sue riconoscibili espansioni ed articolazioni e non può essere elusa. La posta in gioco è decisiva ma parte da condizioni strutturali particolarmente avverse perché il modello diffuso si basa sulla mobilità individuale, mentre la città risulta pressoché inaccessibile a questa modalità. La risposta sembra essere, senza rinunciare a tutte le misure di miglioramento del rapporto fra automobile e città, nella costruzione di un sistema regolato e connesso, concepito unita-

riamente. Le città devono dunque essere messe di nuovo in competizione per cogliere opportunità e mantenere e accrescere la ricchezza della propria dote. Si cercano da tempo le forme istituzionali o, al di fuori di queste, i tavoli di concertazione per rendere efficace questo livello di collaborazione fra tutti i soggetti implicati; le azioni da intraprendere richiedono una visione ampia, una regia estremamente esperta, capace di coordinare ogni investimento secondo obiettivi e linee di sviluppo condivisi e coordinati. Una visione strategica regionale deve essere in grado di riconoscere quali siano i punti di forza del sistema urbano e metropolitano e di riservare ad essi particolare attenzione.

¹) Cfr. Herbert J. Gans, *Indagine su una città satellite USA*, Il Saggiatore, Milano 1971

²) Cfr. Giuseppe Samonà, *L'urbanistica e l'avvenire delle città*, Laterza, Bari 1959



The city and the the Future (Lewis Mumford)
di Bernardo Secchi

Lewis Mumford ha partecipato, scrivendone i testi, ad (almeno) due films sulla città: il primo nel 1939, *The city*, il secondo nel 1963, *The City and the Future*. Probabilmente il ruolo di Mumford, in entrambi i casi, è stato ben più rilevante di quello che emerge dai rispettivi *colofons*. È però difficile, almeno per me, commentare il secondo film senza riferirsi anche al primo, non fosse altro che per sottolineare come la modifica del contesto nel quale i due films sono stati pensati e prodotti ne condizioni la forma e (a mio avviso anche) la qualità.

Per quanto riguarda la forma mi limiterò a poche osservazioni. Entrambi i films hanno una chiara struttura narrativa, più evidente e forte nel primo, meno nel secondo. La struttura narrativa che utilizzano è ben nota agli urbanisti (Secchi, 1984): ad una sequenza del peggioramento, declinata nel film del 1939 come "allontanamento" dal ambiente rurale, dal villaggio e dal lavoro artigianale, dalla vicinanza alla natura, come "malattia" dovuta all'inquinamento ed alla congestione della città industriale (Ciacci, 2001) e solo allusa in poche sequenze iniziali nel film del 1963, segue una "sequenza del miglioramento" enfaticamente commentata dallo stesso Mumford riferendosi nel film del 1939 a Radburn, una delle *green belt towns* costruite durante il *New Deal* e nel film del 1963 alle *New Towns* svedesi ed inglesi e ad alcuni esempi francesi.

Lungo questi due racconti vengono proposte immagini e utilizzate parole che hanno un peso enorme per mettere a nudo l'ideologia e la "vision", cui i due films si ispirano: i bambini in primo luogo, la loro presenza, i loro giochi, i loro spazi sono al centro della narrazione, sia nella sequenza del peggioramento, sia e soprattutto in quella del miglioramento; i bambini e la vita familiare. La comunità poi: quella del villaggio con i suoi lavori semplici e domestici, la comunità della piccola cittadina ove ogni decisione viene discussa collettivamente, la comunità che può essere ricostruita nelle diverse parti della città e che si riconosce nelle attrezzature collettive, nella scuola, nel teatro, nell'ospedale, nelle attrezzature dello sport. La memoria poi, il *cultural heritage*, che ci lega idealmente alle generazioni passate e che lasciamo a quelle future (i bambini di oggi).

Un'ideologia conservatrice, come era quella di Mumford (che nel 1938 aveva pubblicato *The Culture of Cities*), che si appoggia fortemente sull'idea comunitaria e continuista: la società è composta di tante comunità che si integrano vicendevolmente sino alla dimensione cosmopolita della grande città; non vi è rottura, ma miglioramento dal passato al futuro.

Ma per essere appieno compresi questi caratteri dei due films ed i giudizi che oggi ne possiamo dare debbono essere collocati entro il contesto nel quale i due films sono stati prodotti. Il film del 1939 faceva parte di una

serie di documentari di propaganda del *New Deal* (Dal Co, 1979) per i quali Lorentz, il regista, ricevette nel 1937 un premio al Festival di Venezia. Si colloca quindi in un periodo particolare succeduto agli anni che Christine Boyer indica come quelli di una superspeculazione responsabile in parte della crisi, del "grande crollo" del '29 (Galbraith, 1961; Boyer, 1983), che succedono il discorso di insediamento nel 1933 alla presidenza degli Stati Uniti di Franklin Delano Roosevelt nel quale si preconizza che alla grande città siano sostituiti tanti nuclei urbani di medie se non di piccole dimensioni distribuiti nel territorio, come era nelle proposte avanzate qualche anno prima da Henry Ford e, soprattutto, da Frank Lloyd Wright nelle Princeton Lectures del 1930 e poi ancor nelle Chicago Art Institute Lectures del 1931 e nelle London Lectures del 1939, ma che succedono anche all'esposizione *A Century of Progress* del 1933 a Chicago: si noti l'insistenza sul ruolo della tecnica e degli elettrodomestici come elementi di liberazione dal lavoro ed, in particolare, dal lavoro domestico femminile.

In quegli stessi anni emergono però anche le prime critiche al fordismo (basta ricordare *Tempi Moderni*, del "comunista" Charlie Chaplin, 1936) e la situazione degli Stati Uniti viene osservata anche da occhi più critici e disincantati (basti ricordare *The Land* di Robert Flaherty, 1942, film che non viene distribuito, perché giudicato non opportuno). Ma la guerra fredda in quegli anni era già iniziata e si avvaleva anche, nei due campi, in quello americano come in quello sovietico, della politica urbanistica come terreno di competizione. Broadacre nasce quando Wright viene invitato nel 1934, in un clima di crescente anticomunismo, quando lo spettro della grande crisi del 1929 non è stato ancora esorcizzato e quando con il *New Deal* viene varato un vasto programma di rinnovamento della società e dell'economia statunitense, a predisporre un progetto di città che si contrapponga, come rappresentazione dei valori della società americana e, più in generale, di una società libera, tanto alle idee di Le Corbusier, quanto alle realizzazioni socialiste (Johnson, 1990). Radburn, progettata da Henry Wright e Clarence Stein nel 1929, e cui si riferisce principalmente il film del 1939, come le *greenbelt towns* (Greenbelt-Maryland, Greenhills vicino a Cincinnati, Greendale a sud di Milwaukee e Greenbrook nel New Jersey progettate nel 1935) da più gruppi di architetti ed urbanisti, tra i quali Clarence Stein e Henry Wright, chiamati a collaborare da Rexford G. Tugwell, amministratore della *Resettlement Administration*, ad un vasto programma sperimentale teso alla risoluzione dei problemi abitativi e della città, nascono, come la *Tennessee Valley*, nel clima riformatore del primo mandato presidenziale di Roosevelt.

Alla grande città si pensa di dover sostituire tanti nuclei urbani di medie se non di piccole dimensioni distribuiti nel territorio; l'attenzione è portata ai modi di vita ed alla quotidianità dei giovani, degli adulti, dei vecchi; il lavoro è concepito come regolatore delle tem-

poralità, degli idioritmi dei diversi individui e gruppi; l'educazione dei bambini e l'istruzione dei giovani; l'egualitarismo tra i generi e gli individui; l'importanza quantitativa e simbolica degli spazi condivisi ed un atteggiamento istituzionale, regolamentare ed ordinatore dello svolgimento delle diverse attività individuali e collettive (le fabbriche da una parte, le residenze dall'altra, l'enfasi sull'ordine contrapposto al caos, etc.). La città diviene il luogo ove questi principi vengono messi alla prova sino al secondo dopoguerra.

Nel film del 1963, a mio avviso meno interessante di quello del 1939, l'accento è parzialmente diverso: lo *human drama* del quale la città è teatro è cambiato. Mumford aveva un nemico: il *suburb* e ciò che l'aveva prodotto, i grandi investimenti nelle infrastrutture stradali voluti e realizzati negli Stati Uniti da Robert Moses con la sua amministrazione parallela (Caro, 1982), ma rivolgeva anche uno sguardo fortemente critico alla ricostruzione europea (Mumford, 1953).

Le vicende della guerra e della ricostruzione rendono meno necessaria la "sequenza del peggioramento" e più opportuno insistere sulle opportunità che aprono per il futuro: decentramento, connessione tra le diverse parti concettualizzate come tanti villaggi connotati da una vita comunitaria, attenzione al quotidiano, ruolo delle attrezzature pubbliche e collettive (sale da concerti ed università ad esempio), attenzione ai dispositivi che garantiscono il comfort (i garage sotterranei che liberano il suolo), attenzione al passato ed alla sua eredità, costruzione di un ambiente e di una società cosmopolita.

Ma ciò che si coglie nelle parole di Mumford è un'inquietudine: per la frammentazione e la dispersione della città, per il dissolvimento e la perdita di questo luogo magico matrice del vivere in comune, della società e della sua cultura.

La città diviene una vasta regione seguendo tendenze ed itinerari che non si possono forse contrastare, ma il compito delle politiche urbane diviene allora quella di fare di ogni regione una grande articolate e confortevole città.



Lewis Mumford on the City

Part 1: The City - Heaven and Hell

scritto da: Ian McNeill

diretto e filmato da: Christopher Chapman, Robert Humble, Derek Knight, Claus Loof, Ian McNeill, Terrence McCartney Filgate, Reginald H. Morris, Erik Nielsen, Brian Probyn

Part 2: Cars or People?

scritto da: Ian McNeill

diretto e filmato da: Christopher Chapman, Jean Claude Chiabaut, Leonard Forest, Bert Haanstra, Robert Humble, Kirk Jones, Derek Knight, Ian McNeill, Reginald H. Morris, Brian Probyn

Part 3: The City and Its Region

scritto da: Ian McNeill

diretto e filmato da: Christopher Chapman, George Fenyon, Mogens Gander, Jaques Giraldeau, Derek Knight, Claus Loof, Ian McNeill, Reginald H. Morris, Erik Nielsen

Part 4: The Heart of the City

scritto da: Ian McNeill

diretto e filmato da: Ytzen Brusse, Claude Chiabaut, Leonard Forest, Mogens Gander, Jaques Giraldeau, Kirk Jones, Derek Knight, Hector Lemieux, Claus Loof, Ian McNeill, Terrence McCartney Filgate, Reginald H. Morris, Erik Nielsen, Brian Probyn, Wim Smits, François Séguillon

Part 5: The City as Man's Home

scritto da: Ian McNeill

diretto e filmato da: Mogens Gander, Jaques Giraldeau, Robert Humble, Ian McNeill, Terrence McCartney Filgate, Reginald H. Morris

Part 6: The City and the Future

scritto da: Ian McNeill

diretto e filmato da: Mogens Gander, Jaques Giraldeau, Robert Humble, Kirk Jones, Derek Knight, Jean Claude Labrecque, Claus Loof, Ian McNeill, Terrence McCartney Filgate, Doug McKay, Reginald H. Morris, Erik Nielsen, Brian Probyn, Donald Wilder

voce narrante: Budd Knapp

musiche originali: Robert Fleming

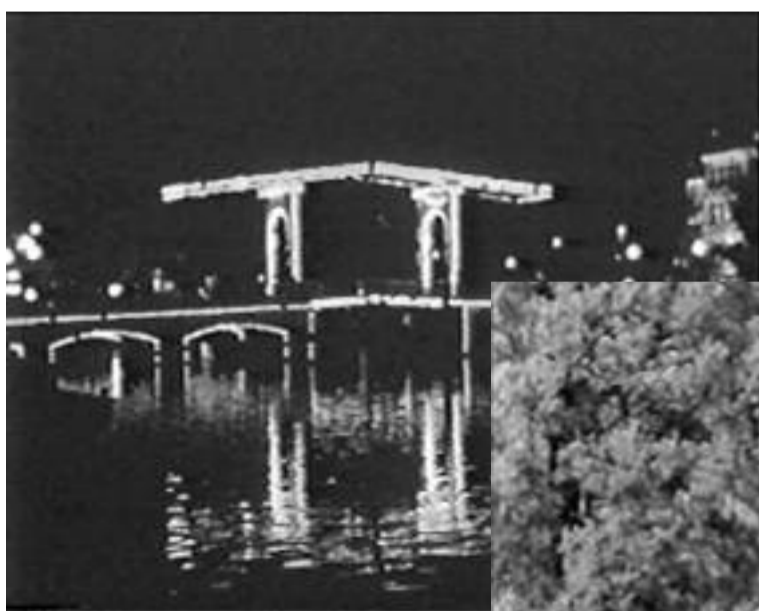
suono: Joseph Champagne, George Croll, Ted Haley, Kathleen Shanonn

realizzazione: Réjane Charpentier

prodotto da: Guy Glover e Ian McNeill

National Film Board of Canada ©1963

traduzione e sottotitolatura di Ines Tolic



La Videoteca IUAV

Il catalogo della videoteca, che conserva più di un migliaio tra videocassette e DVD, è disponibile sul sito web del Sistema Bibliotecario e Documentale di Ateneo <http://opac.iuav.it>, selezionando, dalla lista dei cataloghi, "Video".

Le ricerche possono essere effettuate per autore, titolo, soggetto. Per facilitare gli utenti, è stato creato un accesso di ricerca specifico per i registi. Sempre nell'intento di dare ampio accesso alla collezione da parte degli utenti, i video sono anche rintracciabili attraverso il soggetto- luogo che, partendo dalla nazione, può giungere a identificare il singolo edificio.

La Videoteca, in attesa di spazi più appropriati, è ospitata nella Sala di consultazione riservata della Biblioteca Centrale.

Per visionare il materiale, sono a disposizione dell'utenza le seguenti attrezzature: quattro televisori con videoregistratore integrato, un lettore DVD portatile e due postazioni pc con lettore DVD. L'accesso alla Videoteca per la visione delle videocassette e dei DVD è consentito dal lunedì al venerdì, dalle 9 alle 19; il primo lunedì non festivo di ogni mese, l'apertura è fissata alle ore 14. I materiali vanno richiesti prima delle 18.30.

Per alcuni di questi, la richiesta di consultazione e/o prestito deve essere effettuata prima delle 12, per permettere la consegna dopo le 14.

Il prestito dei materiali audiovisivi a studenti, dottorandi e personale tecnico amministrativo è consentito con riserva, in base alla tipologia del materiale, allo stato di conservazione ed alla vigente normativa sulla tutela del diritto d'autore.

Il prestito di tutti i materiali audiovisivi è consentito al personale docente e ricercatore per finalità didattiche, fatte salve le eventuali limitazioni imposte dal soggetto detentore dei diritti.

È concesso il prestito di non più di tre titoli per una durata massima di cinque giorni, non rinnovabili.

Per informazioni: tel. 041 2571124

e-mail: video@marcie.iuav.it

responsabile scientifico:

prof. Leonardo Ciacci

personale:

Caterina Perre

Antonella Scarpa