

A cura di Franco Alberti ed Ernesto d'Alfonso

# Lo sviluppo lineare, decentrato, per la metropoli lombarda.

# Indice

Città Regione: Pensieri e contributi di Marco Bacigalupo, Marco Bacigalupo	o pg.1-2
La regione città negli anni '60. Ernesto d' Alfonso	pg.3
Metanopoli. La città di Mattei	pg.4-5
Antologia di testi selezionati. <i>M.Bacigalupo, T.Gatti, U.Ratti</i> da Centro Studi P.M., Domus, Casabella, Il Mulino, Urbanistica Regionale, Milano tra passato e futuro.	pg.6-15
Gli anni 60 negli anni 80. Il giudizio a distanza di vent'anni	pg.16-17
Sul tema Progetto Urbanistico. M.Bacigalupo,F.Alberti	pg.18-19

pg.20-27

pg.28

Discussione di aforismi scelti. La Redazione, un dialogo con i testi

Una utopia per la metropoli lombarda

# Città Regione: pensieri e contributi di Marco Bacigalupo Franco Alberti

Icuni anni fa è capitato a chi scrive di essere coinvolto nello spostamento di sede di uno Studio di architettura originariamente creato a Milano agli inizi degli anni '50 del secolo scorso dagli architetti Marco Bacigalupo e Ugo Ratti e successivamente allargato alla partecipazione di più giovani associati. In quell'occasione scandagliando vecchie carte dell'ufficio tra librerie, cassetti e scaffali messi sottosopra dal trasloco, fu possibile raccogliere un insieme di testi su questioni di assetto urbanistico e pianificazione territoriale che lo Studio aveva trattato negli anni 1964-1988; e tra essi quelli che più specificamente davano conto degli ampi dibattiti teorici sviluppatisi attorno ai contenuti del Piano Intercomunale Milanese (PIM), a cui Bacigalupo aveva dato un rilevante apporto personale di idee verso la metà degli anni '60. Le pagine che seguono derivano da quei documenti: articoli per riviste, interventi in incontri e seminari, relazioni illustrative di tipo professionale, frammenti più o meno estesi di pubblicazioni o semplici dattiloscritti. Come si vedrà i titoli dei brani attestano spesso collaborazioni tra più autori, avvenute sia nell'ambito dello Studio - frutto dello solido legame professionale e di amicizia tra i due Soci fondatori - sia nel quadro allargato di lavori maturati e svolti con altri colleghi e professionisti. E tuttavia un denominatore comune riconoscibile in tali scritti sembra essere sempre l'apporto di idee di Marco Bacigalupo, a testimoniare la ricchezza e la coerenza intellettuale che hanno caratterizzato il modo di pensare all'urbanistica di questo architetto milanese e le lucide riflessioni da lui dedicate ai problemi attinenti al progetto di ordinamento e costruzione dello spazio: in particolare quando questo si dilata in ambiti più ampi di quelli tipicamente architettonici o di quelli propri della tradizionale scala urbana, e con un salto dimensionale diviene spazio di scala territoriale. In questi casi, sostenuto da doti inconsuete di conoscenza e memoria delle configurazioni geografico-naturali e delle orditure infrastrutturali presenti in un territorio, egli considerava ineludibile la necessità di inquadrare obbiettivi e previsioni dei progetti e dei piani nella maggior possibile dimensione d'area coinvolta in una certa progettazione/pianificazione, pure oltre i confini assegnati. Perché solo cercando di muoversi apertamente in un'ottica di largo respiro spaziale (e temporale) si poteva rispettare il fatto che i problemi dell'urbanistica si pongono in uno spazio fisico che è continuo, senza barriere artificiose, luogo dove si sta e dove ci si muove all'interno, e insieme luogo attraverso il quale si passa. E non si può assolutamente accettare qualunque discorso urbanistico che ignori, nel considerare un determinato territorio, ciò che sta al di fuori e il modo con cui esso si inquadri

in un contesto. Su questo sfondo di idee si può collocare il contributo di Bacigalupo anche alle vicende del PIM, alle quali – come si diceva - egli prese parte quale membro del Comitato Tecnico Direttivo presentando, come riferimento per la politica urbanistica dell'area metropolitana milanese, schema insediativo di sviluppo lineare a cui aveva lavorato assieme Prof. all'economista Giancarlo





Marco Bacigalupo

Ugo Ratti

Mazzocchi e al geografo Prof. Giacomo Corna Pellegrini.

Il modello invitava all'abbandono di una visione ostinatamente centripeta, radiocentrica e sempre orientata a rincorrere con micro-interventi la razionalizzazione delle aree più dense e congestionate del comprensorio intercomunale e del capoluogo lombardo; e sosteneva l'opportunità di un "piano-base" che in un quadro di riferimento di vasta area e grande scala geografica potesse indirizzare i nuovi insediamenti in un sistema alternativo alle tendenze in atto. strutturato con il supporto strategico delle linee di mobilità e trasporto.

Questo sistema con le sue infrastrutture doveva diventare strumento impegnato a garantire ai flussi di formazione e trasformazione della nuova città metropolitana una disponibilità di suolo senza gerarchie posizionali, per così dire equipotenziale, nonché a istituire la cornice delle successive decisioni puntuali da assumere con programmi per la dislocazione di opere e funzioni: luoghi di residenza e di lavoro, attrezzature di servizio, attività produttive e attività terziarie, commercio, centri culturali, eccetera.

Come area preferenziale lungo la quale avviare e orientare la maggior parte dei nuovi sviluppi la proposta di Bacigalupo e il suo gruppo suggerì una direttrice lineare disposta da ovest a est, passante tangenzialmente a sud di Milano e integrata nel contesto territoriale compreso tra il Ticino a occidente e il Serio e l'intorno di Brescia a oriente. Questa scelta nelle sue ragioni urbanistiche e culturali fu ampiamente spiegata con parole e scritti, ma fu pure rappresentata con modalità "da architetti" su cartografie e planimetrie a varie scale che illustravano la forma lineare mediante un disegno e un'esplicita ancorché molto schematica prefigurazione della direttrice ipotizzata per gli sviluppi, cioè di come e dove la loro "linearizzazione" avrebbe potuto occupare fisicamente il territorio.

Per i progettisti un chiaro riconoscimento di comprensori da destinare alle previsioni di crescita edilizia poteva apportare "per differenza" anche un utile contributo alla pianificazione locale, questa da esercitare entro il perimetro delle città, con risorse e attenzioni dedicate soprattutto alla cura dei fabbisogni arretrati e alla gestione e riqualificazione dei tessuti urbani esistenti. Così come il convogliare con adeguate densità le spinte insediative verso una direttrice ben definita significava evitare che le stesse tracimassero per crescita spontanea e disorganica dalle periferie cittadine nelle campagne, con beneficio per la tutela delle aree verdi e dei beni agricoli, naturali e paesistici.

Fu in buona parte da quei disegni e dalla scelta di non sottrarsi al compito disciplinare di

rappresentare con una visione formalizzata e spaziale le decisioni di planning, che derivò la nota contrapposizione all'interno del Comitato Tecnico del PIM (nonché al suo esterno e anche in epoca successiva) tra questa stessa proposta e un diverso approccio ai problemi dell'espansione urbana e della città metropolitana. Da una parte l'idea che fosse utile e costruttivo cercare un nuovo modo di occupare il territorio, lontano dalla continua crescita a macchia d'olio, verso cui tendere con una prospettiva e un'immagine di largo respiro, in un tempo molto lungo, o meglio in un tempo indeterminato. Dall'altra, il sostanziale disinteresse per ogni soluzione morfologica o strutturale e l'impegno per il controllo futuro delle localizzazioni demandato soprattutto a scelte particolareggiate di tipo normativo, da poter adattare alle variabili situazioni urbanistiche, politiche, economiche e amministrative che mano a mano si presentavano nello spazio e nel tempo.

Le divergenze, rispettivamente riassunte dalle formule-slogan "piano-disegno" e "piano-processo", animarono vivaci controversie sulle metodologie da seguire nell'attività di pianificazione territoriale, sul binomio piano economico-piano urbanistico, sulle diverse scale dei piani e sulle distinzioni di finalità e di orizzonti temporali tra piani, programmi e progetti. Fu un confronto di idee di importante rilievo nel contesto storico-culturale dell'epoca, un dibattito fecondo contrassegnato da orientamenti politico-culturali e professionali diversi, ma anche da tenaci incomprensioni, come ad esempio quelle di chi ancora nel 2006 si dichiarava convinto che con il suo modello "Bacigalupo aveva proprio in mente una città lineare, con le case a nastro, disegnate come una greca, separate l'una dall'altra come nelle idee e proposte di Le Corbusier". Senza capire che quel modello non era un disegno esecutivo, ma intendeva proporre soprattutto un criterio, un esempio, un modo di approccio ai problemi del piano; e si diceva "sviluppo lineare" in quanto allineato secondo il concetto informatore della mobilità e non come schema funzionale risolto in sé o come forma urbis.



Ne comprese invece il senso Gio Ponti, quando nel 1965 nella sua rivista Domus osservò che quell'invenzione formale esprimeva un modo di pensare chiaro, "tecnico", stimolatore di moderna bellezza e stile di vivere, identificato nella realtà e nel verso nel quale si muove la civiltà contemporanea. Giudizio amichevole e pertinente, in particolare secondo noi anche nel riconoscimento di certi tratti di radicalità e di venature utopistiche presenti nelle opinioni di Bacigalupo, spesso diffidente nei riguardi di un ordinario pragmatismo e di convenzionalità della political correctness.

E se nel disegno proposto al PIM tale radicalità traspariva quale invito alla politica urbanistica a perseguire valori e ideali lungimiranti per interrompere la compromissione delle città e il consumo dello spazio, per restituire al territorio la sua disponibilità, imparando ancora una volta a formarlo, cioè a costruirlo, in altre non rare occasioni Bacigalupo ebbe modo di manifestare la stessa apertura e libertà di pensiero a favore di un «modo nuovo» di occupare il territorio e della nuova scala spaziale e temporale in cui andavano affrontati i suoi problemi.

Viene in mente a tal proposito il caso peculiare di un breve elenco di argomenti redatto in vista di una risposta a una domanda della Regione Lombardia che – prima di insediarsi nel 1978 a Milano nel grattacielo Pirelli – andava raccogliendo da varie fonti opinioni e suggerimenti su quale potesse essere la miglior ubicazione per i propri futuri uffici.

Siamo nella prima metà degli anni '70. Quella risposta dello Studio, allora appena abbozzata da Bacigalupo in forma di "appunti", si fonda sulla considerazione che *la Regione è tutta da inventare* e che alla novità di questa Istituzione avrebbe dovuto fare riscontro, nel concepirne la prima sede operativa e politica, un criterio coerente con la nuova dimensione urbanistica regionale e con *il modo nuovo di intendere la mobilità (l'accessibilità), gli insediamenti e i rapporti tra gli insediamenti.* Ecco allora che, così stando le cose, la soluzione migliore sembrava essere una sede decentrata, funzionale e priva di pretese di monumentalità, ospitata in un'architettura semplice e misurata, adatta agli albori dell'Ente (*dalla conoscenza della Regione deriverà il modo di costruirne la sede ... evitare la rappresentatività a prestito*), non collocata né nel Capoluogo tradizionale (evitando un ulteriore motivo di concentrazione) né in una delle città minori, ma in qualche altro luogo del territorio regionale dotato di ottima accessibilità.

Questo luogo, concludeva in modo inatteso e irrituale la nota in questione, poteva trovarsi *per esempio sulle rive dell'Adda, tra la pianura orientale milanese e la bassa bergamasca-cremonese*. E si citavano i titoli di possibili altri temi da approfondire a cornice e supporto di tale scelta: la storia della Regione, le due Lombardie occidentale e orientale, l'Adda come divisione-unione tra le due Lombardie, il recupero di valori storici, il quadrato tra l'Adda e l'Oglio.

Non sappiamo se quella "scaletta" ebbe qualche sviluppo e a chi esattamente un eventuale testo finale fosse indirizzato. Viene da immaginare però che a coloro che in Regione, dopo una lettura, avessero espresso sorpresa per l'eccentrica localizzazione suggerita da Bacigalupo, questi forse avrebbe potuto garbatamente replicare che il suo non era gusto di stravaganza, ma che il giudizio di "eccentricità" in fondo non era inappropriato: purché si trattasse la questione alla giusta scala della città-regione nel suo insieme geografico e si pensasse all'etimo della parola - da "ex-centrum", decentrato, distante dal centro – come invito a non concentrare sempre e solo su Milano nuovi carichi insediativi di interesse regionale •



Progetto di Marco Bacigalupo oggi demolito



# La regione città negli anni '60. Il contributo teorico-pratico di Marco Bacigalupo Ernesto d'Alfonso

i privilegia qui la "visione" progressista di Bacigalupo rispetto a quella localista degli antagonisti di allora, perché il territorio della città è visto in chiave moderna, nella quale prevale la misura temporale su quella spaziale. Questa novità che mette la grandezza fisica in una prospettiva non subordinata alla delimitazione di un'area data, invece aperta alla visione contemporanea di luoghi discreti e non contigui e "accostati", pur nella diversa distanza spaziale, da un'accessibilità "artificiale", "innaturale" e "manufatta" o infrastrutturale, privilegia ovviamente il tempo come misura della realtà. Mettendo fuori gioco, in un certo senso ed entro certi limiti, il corpo umano e la topografia del suo campo d'azione immediato, per privilegiare un campo d'azione che si estende oltre l'immediato e diviene perciò, per la prima volta geografico, cioè esteso a tutta la terra ed oltre. Esso esige una visione mentale che, a sua volta, esubera qualunque carta geografica abbiamo messo sotto gli occhi, e per la prima volta esige l'elaborazione mentale di una visione immaginativa non fantastica, ma concreta o reale, in un certo senso scientifica, cioè basata su dati rilevati. Lo dico, senza pregiudicare la sperimentazione a-scientifica dell'uomo nella sua completezza di corpo dotato di anima e animo. Ho detto che la visione esubera i limiti della carta. Eppure ad essa ed al corpo "deve" attenersi per non perdere la presa sulla realtà non solo del mondo che alimenta l'uomo conferendogli l'esistenza, ma anche la presa sulla propria realtà di anima ed animo cioè del sentire, dall'interno, ciò che affeziona. Non basta la visione della carta e la decifrazione di suoi dati. Ma non se ne



può fare a meno, dato il corpo che siamo, per poter sentire il mondo in quella immaginazione concreta che occorre per vivere nel mondo industriale, che resta tale nell'interazione tra uomini in società e natura, essendo l'uomo indipendente (il soggetto) una astrazione artificiosa. Infatti, senza l'interazione tra uomini in società, e senza l'interazione con la natura che interviene a-razionalmente, non c'è esistenza d'uomo. Per la pratica dell'architettura, senza "città" che occupa una regione divenuta per le società urbane campo d'azione quotidiana, non vi è esistenza d'uomini. Si tratta di aggiornare, dunque, la scienza della città per le società urbane e gli uomini che le sostengono nel sostenere sé stessi rispettosi della natura. E di riportare all'attenzione la nozione pregressa, ripensando la cronaca di quei giorni nella prospettiva dei nostri giorni, dominati dall'intelligenza artificiale, di cui allora neppure esiteva il nome. Non si tratta di pensare l'intelligenza artificiale. Neppure, forse l'assenza di guesta strumentazione mentale. Invece di pensare la spontaneità in assenza di qualcosa che essendo poi avvenuta, deve poter essere pensata del pari spontaneamente oggi che ne abbiamo nozione, ancorchè in prima istanza. Per i giovanissimi, questo è un imperativo a-priori. Ed infatti si mostrano "capaci" nell'uso degli strumenti tecnici dell'oggi, ancorché non ne sappiano nulla in modo teorico. Si tratta qui di intendere come si trovasse sospeso tra dubbio e certezza il valore del primato di una visione temporale di lungo periodo implicante, senza pregiudicarne l'essere diacronico o prevederne la decisione i futuro che sarebbe stato. Lasciando quel grado di libertà, che non si può vincolare, sapendolo e non essendone sopraffatti. A suo tempo si deciderà il come ed il perché dell'opera da farsi. Tale tema, originale, si trovò innanzi Bacigalupo, proprio come membro della comitato direttivo del P.I.M. Cercò dunque, da studioso della disciplina, di affrontarlo. E lo affrontò come problema della scala. Temporale, non spaziale. Infine non è la bigness in sé il problema. Da un lato dunque distinse la scala dimensionale dalla scala tecnica; scala della visione urbanistica, la prima, distinta dalla visione "tecnica" di piano esecutivo. Peccato che un simile concetto, non sia stato compreso dai suoi colleghi di allora, e anzi ridicolizzato. E neppure fu considerato dagli studiosi di urbanistica, nel mondo globale che per la prima volta si affacciava alla ricerca urbanistica . Il piano della scala urbanistica o della della visione a scala regionale, non era però privo di una opera minima preliminare e condizionante. Da lombardi e realisti, sapevano che senza un'opera pragmaticamente minima, ma necessaria ad implicare nell'oggi, un futuro libero (relativamente) di attuarsi secondo le istanze dell'ora sua - la linea infrastrutturale di addensamento delle costruzioni urbane a venire - la visione non aveva concretezza e realtà. Perciò, l'addensamento degli insediamenti come conseguenza dell'infrastruttura in quanto sorreggente le future opere da eseguire volta per volta, in dettaglio e nel corso del tempo a venire non avrebbe avuto possibilità di avvenire. Dunque, in assenza di visione del potenziale implicito nell'infrastruttura si fece la guerra alla sua formazione. E si affermò, nel lutto degli urbanisti, che stavano combattendo la guerra all'infrastruttura, l'idea che la macchia d'olio, la proliferazione indifferenziata in quanto generata dalla speculazione nelle periferie, fosse il principio dello sviluppo urbano. Non l'ineluttabile procedere dell'industrializzazione. Del resto chi oggi non sa che la "sostenibilità" rispettosa del pianeta, sarà un processo di "conversione" industriale, che costerà alle popolazioni abitanti un' importante cambiamento degli stili di vita? Forse doloroso, certo costoso. Peraltro ineluttabile. Torno a Bacigalupo, per dire che il merito di allora fu dichiarare che la linea infrastrutturale d'addensamento (tale era il significato del segno minimo sul territorio costituito delle barrette a fianco della linea infrastrutturale (autostradale piuttosto che ferroviaria) era il principio di quel primato temporale in seguito visto a loro modo da tutti i teorici, che parlassero di spazio di flussi o di sinergia tra reti immateriali e reti di trasporto. La linea infrastrutturale più o meno in sinergia con le linee elettrotelemetiche - parlo di allora, oggi la cosa è fatta - decide la scala superiore rispetto alla scala al vero. Linea non generata dalla forza centripeta delle città esistenti, ma dalla distribuzione discreta delle risorse ed energie degli uomini e della natura, nei territori delle regioni, la cui interazione efficace, la funzionalità reciproca è conferita dal lavoro umano. L'opera è densa di potenziale concettuale reso efficace dalla concretizzazione fattuale. L'opera concreta il concetto. La gente, ogni singola persona, ben al di là di chi vive nei luoghi di invenzione, produzione, commercializzazione, lo avverte, intuisce ed usa ai propri fini. S'incorpora nell'effetto sulla realtà, l'idea stessa concepita. Tale azione esigeva una riflessione etica, non un giudizio morale. Dunque gli architetti milanesi portarono un chiarimento indispensabile all'urbanistica del loro tempo verificato ovunque.Una prossimità innaturale irriducibile alla vicinanza del circostante contiguo si verifica ovunque. Si verifica che l'una, l'artificiale, è equivalente all'altra. Tale dato di fatto si verifica nella quotidianità d'oggi. Temo che non sia ancora universalmente compreso.

Non posso procedere •

# La città di Mattei

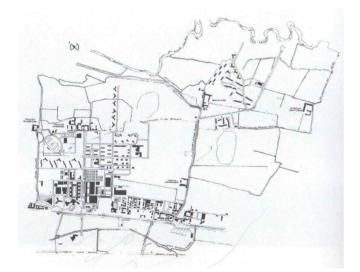
Redazione

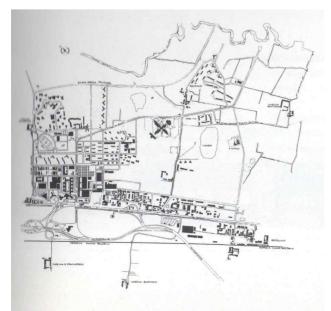
bbiamo qui proposto il processo di realizzazione di Metanopoli, per sottolineare il modo italiano, e milanese, di affrontare i temi dell'urbanistica, nell'epoca delle New Towns e della Città Lineare. Forme entrambe di "disegnare la città", studiate e proposte dallo studio Bacigalupo-Ratti. Ed il modo specifico e pragmatico, di incontrare il problema teoretico della forma lineare, nel bel mezzo dell'esercizio della professione da parte di Marco Bacigalupo. Il quale intuisce la dimensione sovracomunale e regionale che la città italiana deve affrontare. E che nell'occidente euroamericano è già comparsa e affrontata. Per non apparire ermetici, diciamo che si trattava di dare alla disciplina urbanistica un approfondimento specifico. In proposito si trattava di prendere atto che l'urbanistica si afferma nei confronti del disegno urbano e dei modelli che dal '400 si mettono a punto per regolare la crescita della città, nel momento stesso in cui la viabilità si specializza in lenta e veloce; si conferma con la realizzazione della ferrovia che afferma il collegamento selettivo e veloce tra luoghi topograficamente lontani che risponde meglio alla interazione tra popolazione lavoratrice, materie prime, energia fornita dalla natura ed energia umana; evidenziando che fin dall'inizio tale impianto di trasporti ferroviari è in sinergia stretta con l'impianto di comunicazioni "artificiali" – dapprima telegrafo, poi telefono e radio, poi televisione ed internet ... - la produzione di tali impianti è industriale. E resta tale, ovviamente, anche quando le infrastrutture di trasporto appaiono meno determinanti e quelle cosiddette immateriali sembrano prevalere. Anch'esse sono prodotti industriali. Ciò che più conta, è il fatto che la situazione locale cambi totalmente di valore. Da un lato non conta affatto per la produzione, dall'altro conta in modo assoluto in quanto la produzione, l'uso e il consumo dei prodotti industriali degrada concretamente luoghi specifici cioè del tutto "locali" della topografia naturale nel loro essere particolare e d'insieme. Tale lunga premessa, per dire che le infrastrutture di trasporto e quelle sinergiche di comunicazione alterano profondamente lo stato preesistente dei luoghi . Per riassumere il tutto con una espressione scientifica, cambia il

A questo cambiamento gli architetti Bacigalupo e Ratti hanno partecipato, testimoniando nelle opere architettoniche ed urbanistiche la loro comprensione del problema, come si è detto precedentemente, in modo pragmatico e non teoretico. Occorre, ora ricordare che negli anni '60, vi erano due modi di pensare lo sviluppo della città in forme decentrate. E che l'urbanistica milanese, nel pensare il decentramento, si ispirava a Cattaneo. Eventualmente ad una visione di Gheddesianizzata di Cattaneo. Comunque centrata sulla conoscenza della geografia. Almeno lo studio Bacigalupo, Ratti.

Ci riferiamo alle new towns ed alla città lineare.

paradigma epistemologico di strutturazione dei territori.







# La città di Mattei.



Entrambe sperimentate in Italia. Entrambe nei pressi di Milano.

È vero che Metanopoli, la più simile ad una città giardino, e qualcuno infatti la ha chiamata così, è stata da più autorevoli studiosi chiamata villaggio aziendale. Con questo, però dimenticandosi che la forma italiana di generare "città" di fondazione, è stata quella di legare direttamente materie prime, insediamenti produttivi alimentati da quelle, energie naturali e lavoro umano. Sto citando ad esempio Carbonia, il cui nome stesso è analogo a Metanopoli. Penso alle differenze con le new towns inglesi , istituzionali e progettuali, persino imprenditoriali. La similitudine sta nella definizione di un insediamento urbano non "generato" da una preesistenza urbana da completare o incrementare. L'operazione di Baciocchi, incaricato di disegnare Metanopoli è genetica. Una società, possidente di un vasto terreno inedificato vuole realizzare l'insediamento che nel mezzo del gasdotto che congiunge il luogo di estrazione del metano, Caviaga in comune di Cavenago d'Adda, al principale luogo di consumo, Sesto San Giovanni, pensa alla sua sede operativa.

Era composta di un centro direzionale, dagli uffici centrali delle società dell'Eni, dai laboratori di ricerca, con la Scuola di Studi Superiori sugli Idrocarburi, dal quartiere industriale, con le officine ed i magazzini, dal motel per i camionisti e gli automobilisti, dalla stazione di servizio e di rifornimento, dal quartiere residenziale con le abitazioni dei dipendenti, la chiesa, e gli impianti sportivi, e da uno dei primi supermercati. Insomma, del tutto conformemente alla carta di Atene, conteneva le quattro funzioni ivi definite come necessarie/sufficienti alla città abitare, circolare, lavorare, ricrears. È tale complessità funzionale che fa delle esigenze aziendali, corpo di strutturazione di una città specializzata, simile, lo ripeto alle forme di città di fondazione dell'anteguerra, cioè la realizzazione di un progetto unitario di strutturazione viaria, la realizzazione delle diverse "insule" determinate dalle strade di insediamenti di edilizi firmati da diversi autori. Nonché analoga alla forma urbana realizzata dall'Olivetti, con la

quale, pure, è stata confrontata. Oltre la città giardino, l'altra forma di insediamento urbano autonomo dalla preesistenza di città da incrementare, è la città lineare, che Bacigalupo/Ratti ed il loro gruppo di lavoro, proposero per P.I.M.

Le due forme , evidentemente irriducibili tra loro, sono generate da opposti principi , la new town ha un evidente mira intenzionale a congiungere alla natura, l' opera umana. L'altra intende invece connettere luoghi lontani di reperimento delle materie prime, di lavorazione, ricerca, produzione, con l'insediamento di forza lavoro e con i mercati o i consumatori. Si sta parlando di evidenze banali.

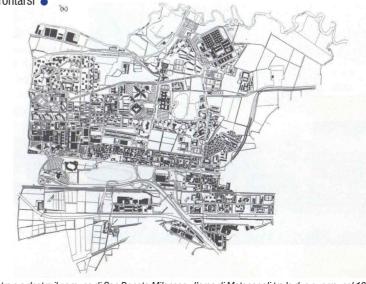
Tuttavia la conoscenza e la pratica professionale di entrambe le forme comporta una riflessione sulle proprietà delle stesse che occorre segnalare, data la generalizzata indifferenza se non ignoranza di tale riflessione.

Nel mettere a punto la proposta per il P.I.M., emerge proprio tale riflessione generata da una implicita comparazione. La forma della città di fondazione che reclama un modello da disegnare e realizzare, eventualmente implementandolo per parti aggiunte, non è adatta, proprio in quanto modello.

Da questo punto di vista la forma lineare, è studiata, proprio in quanto può "non essere modello". Ed essere adatta a pensare la dimensione regionale della città cercando le linee geografiche territoriali che promuovano lo sviluppo delle risorse connettendole con gli insediamenti umani capaci di svilupparle. Tale "visione" che evolve riproponendo il principio di Cattaneo, del Politecnico, e della città come principio delle storie italiane, è nella sua originalità piuttosto la evoluzione e la conferma di un principio già enunciato, piuttosto che "discontinua" con qualunque enunciazione precedente.

Espone un modo da ripensare oggi in relazione alla riforma istituzionale della metropoli che fa evolvere la istituzione provinciale, in un modo capace di porre le cento città storiche italiane a confronto con le altre ovunque al mondo con cui non possono non confrontarsi





A sinistra e a destra il comune di San Donato Milanese : l'area di Metanopoli tra le due guerre, nel 1962, nel 1972 e nel 1994. Al centro modello del cosiddetto Pianone.

Le scelte urbanistiche. "Piani di breve" e "piani di lunga". da: La pianificazione dell'area metropolitana milanese. A cura del centro studi Piano Intercomunale milanese, aprile 1965, pagina129

autori: Marco Bacigalupo, Giacomo Corna-Pellegrini, Giancarlo Mazzocchi

# Parte II: Le scelte urbanistiche

a pianificazione urbanistica è l'insieme di interventi di breve periodo correlati da una logica generale che come tale è indipendente dai tempi di attuazione o di utilizzazione di date strutture di progetto. Cioè i movimenti tattici (piani di breve) vanno innestati su una struttura strategica (piani di lunga) che non è la loro somma ma il loro coordinamento; vale a dire che gli interventi parziali finiti o, a livello di studi, le proposte operative da inquadrare in una programmazione che richiede la scelta di un orizzonte temporale conveniente, non si aggiungono una all'altra per arrivare a conformare in tutte le sue parti lo schema di modello, ma si dispongono con larghi margini di sovrapposizione fra loro e di adattamento alla realtà fisica lungo l'ideale logica del modello che contiene una infinita disponibilità a interventi e fruizioni diverse al mutare dei tempi

Dobbiamo essere sufficientemente liberi da schemi per poter attingere ad una concezione territoriale dove ogni forma rigida o per certi aspetti vincolante sulla carta si traduca a contatto con la realtà in una forma aperta che conservi del modello la traccia espressiva come indicazione di sviluppo, possibilità di integrarsi e di arricchirsi, non però di mutare la sua logica; nascerà così una configurazione o forma di città essenziale ma significativa perché decantata di tutte le specificazioni determinanti tipiche di ogni schema formalmente definito, e insieme estremamente ricca perché comprensiva di tutte le implicazioni della viva realtà su cui agisce.

La forma di città a nuova scala che noi auspichiamo e di cui ricerchiamo una figurazione mobile ma visivamente leggibile dovrà come dice il Lynch "essere plasmabile alle consuetudini percettive di migliaia di cittadini, aperta a mutamenti di funzioni e di significato, ricettiva per la formazione di un nuovo patrimonio di immagini". Essa dovrà "invitare chi la vede a esplorare il mondo"

# centro studi piano intercomunale milanese la pianificazione nell'area metropolitana milanese una proposta di sviluppo lineare aprile 1965

rogetto della regione urbana in Marco Bacigalupo, per il PLI

# La dimensione padana.

Da Domus 432, novembre 1965, pagine 2-4 Marco Bacigalupo, Tito Gatti, Ugo Ratti.

ella geografia della regione, nel momento storico attuale, nello spirito delle grandi innovazioni del nostro tempo e per tutte le esigenze della società, questo progetto rappresenta la volontà di stare nel territorio secondo una scelta civile. Così si esprime questa scelta: innanzi tutto con la definizione della scala, che si chiamerà convenzionalmente padana, in quanto il progetto di struttura territoriale investe tutta la regione, nettamente individuata da confini naturali: le Alpi a nord e ad occidente, gli Appennini a sud, il golfo di Venezia ad oriente; questa definizione di perfetta evidenza geografica è indiscutibile, e vien ribadita dalla osservazione ulteriore che la Pianura Padana è, nel suo assetto fisico e per questo aspetto particolare, un tipico territorio agricolo. E' altresì obiettivamente rilevabile che lungo il margine nord della Pianura sul limite pedemontano alpino si snoda una serie di città - da Torino a Milano, Bergamo, Brescia, Verona, Vicenza, Padova, Treviso, Trieste - fortemente caratterizzate come centri di vita e di produttività, così come a sud, lungo il margine pedemontano degli Appennini, il percorso della via Emilia a partire da Oriente e dalla Padana inferiore successivamente da duemila anni alimenta città come Rimini, Forlì, Bologna, Modena, Reggio, Parma, Piacenza, Alessandria. A centrovalle e segnatamente lungo il Po alcuni centri importanti: Cremona, Mantova, Ferrara, Ravenna.

La regione padana è quindi dalla genesi originaria all'attuale stato di fatto un evidente e nitido territorio naturale, con dimensione prevalente Est-Ovest (direzione del fiume, il più grande d'Italia), che costituisce il massimo bacino agricolo del paese: inoltre, sempre in rapporto al paese esprime la più alta produttività industriale ed una attività commerciale assai vivace.

Questo semplice e chiaro quadro regionale contiene tuttavia una fondamentale anomalia: da un secolo tenta di organizzarsi e sostenersi su alcuni organismi radiocentrici, il principale dei quali è proprio Milano.

Effetto di tale falsa organizzazione sono relazioni territoriali del tutto disorganiche, e il processo involutivo della situazione anomala ha da tempo raggiunto un stato di crisi che perdura e si aggrava manifestandosi in apparenze, che globalmente possiamo definire disagio urbanistico. Gran parte della cultura urbanistica attuale, che insieme annovera e considera questi avvenimenti, si è posta essa stessa, per necessità o errore, in un punto di osservazione centrale rispetto al fenomeno, e questo ne accentua la gravità poiché esalta nella visione prospettica gli effetti negativi, in danno della possibilità di vederne liberamente e con chiarezza le cause. Perciò sembra che il problema urbanistico principale sia quello della ristrutturazione di Milano e del chiarimento di una sua vocazione regionale; invece il problema della ristrutturazione di Milano è corollario del problema della struttura padana, mentre in questa scala maggiore è contenuto significativo della struttura la nuova dimensione del

vivere civile sul territorio, cioè una organica accessibilità per ogni punto e per ogni scelta: con tutte le accezioni sociologiche che si voglia, tale è in fondo la funzione svolta egemonicamente dalla città.

La denominazione oggi comune di città-regione o città-territorio, non deve indicare quindi una particolare forma di espansione urbana; anzi deve prescindere dal fatto che sul territorio esista un fenomeno di conurbazione impo- nente con le implicite conseguenze, cui si debba attribuire l'eccitamento a perseguire una soluzione territoriale; e deve invece sollecitare strutture assolutamente nuove su cui attestare tutti gli incrementi parametrici, che non vanno considerati come somma di espansione dei centri x y z bensì come potenziale dell'intero territorio considerato, indifferentemente per ogni punto.

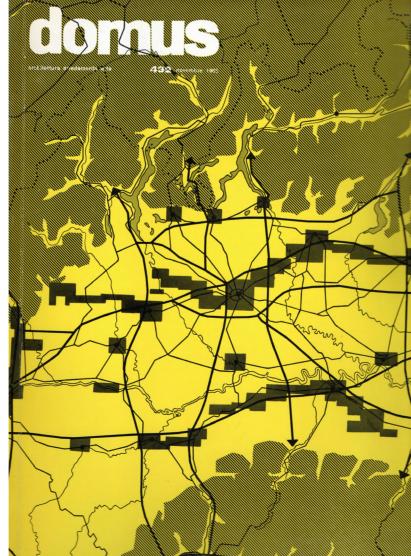
Il campo d'azione è quindi la regione padana; il progetto, un progetto di struttura nuova su questa scala, che è scala urbanistica, scala dimensionale. Invece un intervento di ristrutturazione metropolitana non è mai un progetto in scala dimensionale ma in scala tecnica così come "polarità esterne, città satelliti, modelli galattici, corone di riqualificazione", sono nomi suggeriti dalla esperienza del processo storico

naturale degli insediamenti, ed indicano soltanto i mezzi per fronteggiare in chiave di buon senso e con strumenti tecnico-normativi un aumento quantitativo dei fenomeni e dei loro effetti.

Ma senza l'appoggio di un progetto direttivo che stabilisca la scala dimensionale cui riferire in scala tecnica, cioè esecutiva, la disposizione delle opere, gli interventi di ristrutturazione non hanno senso urbanistico, perché isolati e soprattutto non idonei ad istituire la scala dimensionale, che non si produce per evoluzione graduale della scala urbana, ma rappresenta nel progetto urbanistico l'invenzione caratterizzante. Si compie, e ciò va detto per inciso, un errore di cultura abbastanza grossolano e singolare ogni volta che si pensa che la invenzione sia effetto di una attività del pensiero non controllabile e che invece il controllo analitico ed assiduo dei fenomeni, la loro osservazione obiettiva, costituiscano la più elevata condizione a cui possa condurci l'attività speculativa.

Analogamente ci si porta fuori dai termini urbanistici, ogni qual volta, rifiutando come astratte ed utopistiche (nel senso pessimo ed ambiguo con cui si usa oggi mondanamente il termine) indicazioni di progetto espresse nella loro giusta dimensione, si ripiega su di una artificiosa sopravalutazione dei fatti contingenti della vita e degli usi della società, e dall'interno di questa, e nei suoi riflessi microterritoriali si procede a una cura ininterrotta di malanni, dispersiva di idee e patrimoni, paralizzante le dispute dei confronti, e adatta soltanto a perpetuare indefinitamente con paradossale saggezza il deprecato stato delle cose. Vi è quasi adombrata, in questi atteggiamenti, una rinuncia alle responsabilità, un senso di sfiducia e di stanchezza che rende vecchia la nostra generazione.

Milano assomiglia a questa vecchia generazione, è una vecchia, grande città, così come lo sono Bergamo, Torino, Novara, Verona, ecc.: un qualsiasi sistema che tenda a restaurarne l'efficienza sarà sempre un sistema di puntelli ognora gravante sul territorio con i carichi concentrati delle polarità e per quanto riguarda l'espansione avrà col territorio il rapporto, puramente occasionale, di una più estesa occupazione del suolo. Ciò infine corrisponde a creare in opere un documento evidente del passato e dell'antichità, dar nome di città-regione ad una città vasta come una regione, congestionata, incoerente nell'espansione: ma questa città è già in atto e noi possiamo farne semmai il gigantesco e celebrativo Piano Regolatore Generale. La Regione-città è invece un organismo urbanistico nuovo da fare e per quel che riguarda la regione padana di cui già abbiamo affermato la dimensione urba- nistica, è un organismo così fatto, secondo il progetto presentato; in linea di principio generale è fondato sulla nostra mobile vita di uomini moderni, sulla incondizionata possibilità di accesso che la tecnica moderna ci offre, sulla considerazione che ogni abitante sia un cittadino nel senso più vasto e democratico del termine •



**Piano intercomunale milanese.** La scelta di un asse direttore per lo sviluppo. Da Casabella 302, febbraio 1966, pagine 40-41 Marco Bacigalupo, Tito Gatti, Ugo Ratti.

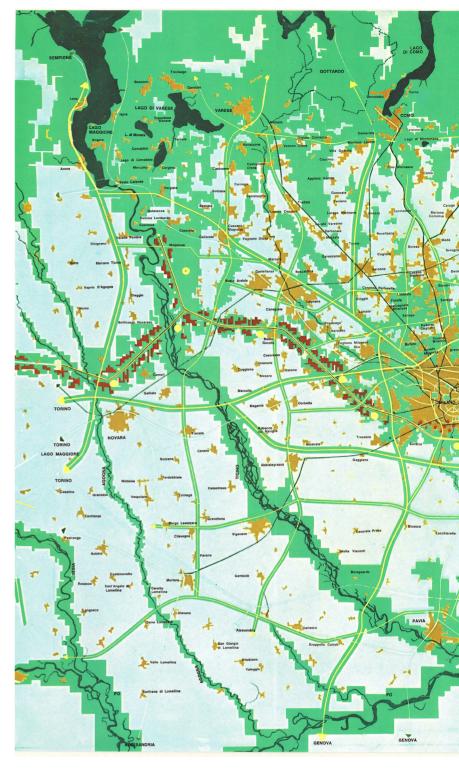
elle comunicazioni tra città e soprattutto tra centri maggiori e centri minori, si manifestano oggi i disagi funzionali conseguenti al grado di inefficienza delle strutture esistenti: per il permanere di processi di gravitazione intorno ai centri di maggiore polarizzazione e per l'incrociarsi di attrazioni reciproche tra i minori; per l'impostazione radiocentrica dei principali sistemi di trasporti, e quindi per l'impossibilità di utilizzazione razionale delle risorse esistenti, e dei nuovi interventi che pure venissero inseriti nel vecchio meccanismo.

Questo significa essenzialmente che è in crisi tutto il sistema di mobilità, perché a parte gli interventi isolati delle autostrade, come nuove strutture di grande comunicazione, il contesto di viabilità minore è totalmente compromesso dai continui ritocchi apportati a una impostazione che nasceva dall'antico collegamento tra città munite, così da non poter più esprimere, malgrado i miglioramenti tecnici, funzioni di importanza adeguata alle nuove esigenze. E' dunque necessario istituire una rete di trasporti che si sostituisca all'antico sistema di collegamenti capillari, e che porti ovunque l'ordine e la mobilità, in funzione anche della rottura di un esasperato accentramento nei confronti del capoluogo.

Per la rottura di questo accentramento è essenziale l'individuazione della dimensione nella quale il fenomeno si manifesta. Non si tratta evidentemente, in una tradizionale dimensione Milano, di rompere uno schema radiocentrico di strutture di trasporto e di strutture insediative, che è problema da demandare nel quadro regionale e nelle linee di un piano generale a quella scala, ad una coerente pianificazione locale; e non si tratta, data la dimensione istituzionalmente reale ma urbanisticamente astratta del Pim, di rompere in quella dimensione la radialità, la congestione e la sudditanza, con l'istituzione all'intorno del nodo centrale di punti di interesse, nuovi o confermanti minori e già esistenti concentrazioni, che tentino di deviare localmente l'andamento di linee di influenza che interessano una ben più vasta regione.

Se la polarizzazione territoriale è fenomeno caratteristico dei paesi industrializzati, e se accanto agli squilibri che provoca, alle pesanti sollecitazioni che induce nelle strutture, e alla congestione che determina alla scala urbana e metropolitana, conserva in un insieme di motivi economici e sociali una sua non casuale ragion d'essere, il problema è quello di adeguare alla dimensione della polarizzazione la scala dell'intervento, che salvi le ragioni valide della polarizzazione ma riesca a superare e per così dire a sciogliere le dimensioni metropolitane e peggio le dimensioni microurbanistiche del polo attivo e dei centri sui quali la polarizzazione si esercita.

Dimensione e intervento sono ovviamente interdipendenti, per cui la lettura di una dimensione attuale sul territorio condiziona la scelta di un intervento, ma la coscienza di un giusto intervento contribuisce a interpretare e ad istituire la dimensione in termini più precisi e corretti, secondo un controllo e aggiustamento



reciproci. Dunque scegliere una dimensione è anche scegliere un intervento, cioè scegliere di agire concretamente, con un progetto di strutture, con un lavoro di riconoscimento, invenzione, costruzione, perché gli sviluppi sul territorio siano giustamente indirizzati nello spazio e nel tempo. Il nostro progetto è un progetto per tale intervento, non un piano regolatore gigante, non essenzialmente un sistema di vincoli al territorio, ma soprattutto un piano di strutture; esso consiste:

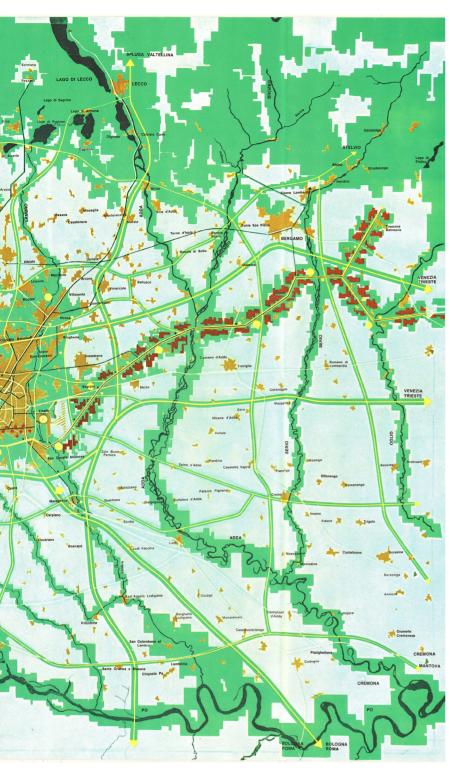
nella individuazione di una rete di mobilità a maglia grosso modo ortogonale, compatibilmente con la configurazione naturale, orizzontale e verticale del territorio, costituita da una serie di aste con direzione nord-sud e da una serie di aste con direzione est-ovest, come rete aperta e non centripeta rispetto a Milano.

Tale rete che qui si propone come urbana alla nuova scala territoriale è anche la ristrutturazione della vecchia rete radiale intesa come collegamento fra centri e non come struttura, e si continua nella più grande rete delle comunicazioni internazionali e interregionali, della quale è da intendere come una parte.

Su questa maglia sarà possibile realizzare un recupero caso per caso delle situazioni esistenti, intendendo ogni asta del sistema nuovo come supporto per le ristrutturazioni, i ricambi e le localizzazioni di attrezzature di servizio, e come sostegno e collegamento delle localizzazioni di attività produttive e di insediamenti residenziali, e saranno consentiti i collegamenti veloci del capoluogo con l'Europa e con il resto della penisola.

Nella scelta di un asse direttore est-ovest lun-go il quale la maggior parte delle localizzazioni possa trovare la sua giusta sede e la sua possibilità di sviluppo, cioè di una direzione ottimale lungo la quale avviare e orientare la maggiore parte dei nuovi sviluppi del territorio.

Questa scelta, che a una prima affrettata lettura può isolarsi visualmente, e sembra una invenzione formale o un'altra applicazione del ben noto schema della «città lineare», in questo contesto è il segno di un approfondimento (3). Essa è coerente



con il riconoscimento di una sostanziale contestualità del problema della mobilità e del problema delle nuove localizzazioni. E' la struttura che noi proponiamo come alternativa lineare al sistema radiocentrico (del quale in nessun caso può essere considerata una radiale) e come intervento chiaramente decongestionante ed efficacemente alternativo nei confronti delle tendenze in atto. Essa non individua una zona di data profondità e lunghezza, non si concreta nell'accostamento progressivo di zone, non è assolutamente da intendere come fisica continuità urbana, ma consiste essenzialmente nella realizzazione di strade e linee di trasporto pubblico e nell'ordinato allineamento all'intorno di equivalenti occasioni di localizzazioni, equivalenti per l'interesse della posizione (perché lungo un asse non esistono punti geometricamente privilegiati), e per la stessa ragione del tutto libere da qualsiasi rigidità di spe- cializzazione e dai temuti conseguenti pericoli di segregazione sociale (perché contiene alla grande scala un minimo di condizionamenti alla scelta della qualità e della tipologia dei nuclei per le localizzazioni al suo intorno, e perché lungo di essa vi è il luogo per tutti i possibili interventi).

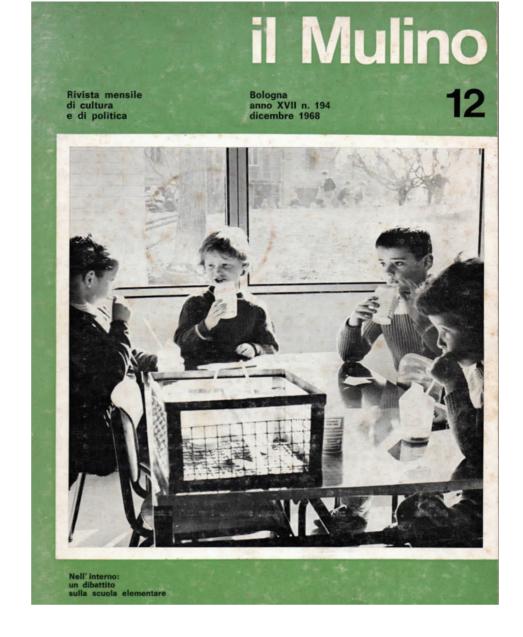
A scala maggiore questa linea di sviluppo e questo contesto territoriale, nel porsi come dati di progetto, individuano necessariamente un quadro di riferimento e di verifica: nel nostro caso la regione padana, che dalla genesi originaria all'attuale stato di fatto è un nitido ed evidente territorio naturale con dimensione pre- valente estovest, che è la direzione del Po. Quivi la linea di sviluppo definita appare immediata nella sua dimensione totale alla semplice lettura dell'aspetto geografico, ribadito dall'antica vocazione pedemontana degli insediamenti urbani dalle Alpi occidentali al margine nordorientale della pianura; al sud, al limite tra il piede dell'Appennino e la pianura, si individua un'altra grande linea di localizzazioni lungo la via Emilia, da sudest a nord-ovest, che ad occidente di Piacenza si continua nel tracciato della strada padana inferiore. Le strutture individuate sono il riconoscimento e la conferma di quegli assi che già la natura e la storia hanno definito. L'invenzione consiste nell'aver

scoperto di questo assetto naturale la vocazione ad un formidabile progresso, « e poi se c'è l'architetto che sa fare un teatro da una conca naturale, deve esserci l'urbanista che sa fare una città da questa regione ». Le scelte urbanistiche da noi fatte confermano un altro preciso criterio di progettazione, e cioè come assai più che un programma di generici disincentivi alle localizzazioni in zone fortemente compromesse, o congestionate, sia utile l'indicazione di opportune localizzazioni alternative di insediamenti in favore delle quali siano da adottare invece validi incentivi, soprattutto attraverso alcuni grandi interventi che modifichino i processi di urbanizzazione in atto ed i sistemi di convenienze che li condizionano. « Solo in questo modo si può sperare di non essere costretti a rincorrere continuamente situazioni urbanistiche, ma di orientare e condizionare fortemente queste situazioni nella direzione adeguata» (G. Mazzocchi). Chiaramente tanto le nuove localizzazioni che gli ampliamenti dei centri esistenti che giacciono sul percorso della linea di sviluppo, non dovranno indirizzarsi rigidamente secondo lo schema tracciato alla grande scala, ma è giusto che tale percorso sia individuato e reso struttura come volontà di collegamento ordinato, perché esso non è tanto il vincolo quanto la ricchezza della organizzazione spaziale: rappresenta infatti l'ordine logico che coordina tutti quegli interventi indispensabili alla collettività, della cui importanza e urgenza tutti siamo perfettamente coscienti e responsabili (6) e realizza il doppio effetto di indirizzare i nuovi sviluppi e di rendere ad essi coerenti nel disegno globale le si- tuazioni esistenti.

I centri urbani esistenti e di ogni dimensione troveranno nel disegno illustrato il supporto di collegamenti e di mutua partecipazione a cui appoggiare il proprio riassetto tecnico, gli eventuali sviluppi, e soprattutto le operazioni di ri- strutturazione e la localizzazione delle attrezzature e dei servizi.

Infrastrutture e nuove localizzazioni potranno essere legate più o meno strettamente ai centri esistenti, benché sia evidente che se si intendono stabilire fra loro rapporti di reciprocità saranno piuttosto i centri esistenti ad appoggiarsi (cioè ad essere assunti a far parte della più grande struttura) che non viceversa. Questo d'altra parte deve riguardare tutti i centri, non solo quelli più vicini alle localizzazioni più importanti, se per struttura si intende l'insieme della regione- città.

In altre parole i centri esistenti che hanno qualità positive dal punto di vista ambientale o dell'habitat e le hanno mantenute nel recente caotico sviluppo dell'area, le possono salvare trovando nella nuova struttura una attuale dimensione di città che al loro interno non potrebbero darsi senza distruggersi, e la nuova struttura trova nel contatto fisico con quegli ambienti un riferimento alla tradizione che non può essere immediatamente leggibile nel suo disegno (perché non si può progettare la storia o far sì che sembri preesistersi ciò che si deve costruire)"...



# Appunti sul Piano intercomunale milanese. da Il Mulino, nº 194, dicembre 1968

Marco Bacigalupo, Ugo Ratti (collaborazione Franco Alberti).

ondamentale anche se logorata» è apparsa al collaboratore de «Il Mulino», estensore della nota introduttiva a questo ciclo di interventi sull'architettura ed urbanistica italiane, l'esperienza del PIM, e cioè le vicende della pianificazione territoriale milanese, succedutesi fino ad oggi da quando nel febbraio del 1951, nell'ambito delle previsioni della nostra disciplina urba- nistica (art. 12 della legge del 1942), l'Amministrazione Comunale di Milano chiese al Ministero dei lavori pubblici di poter predisporre lo studio e la rea- lizzazione di un piano

intercomunale esteso, oltre che al capoluogo lombardo, a 79 comuni dell'hinterland: data a cui sono seguite poi la costituzione del Consorzio tra i Comuni interessati, la creazione degli organi tecnici, le proposte dei tecnici e dei politici, fino alle recenti indicazioni del « Progetto generale di piano e linee di attuazione prioritaria » (febbraio 1967) e agli studi ora in via di svolgimento da parte dell'ufficio tecnico del Consorzio per l'approfondimento di quel documento programmatico e la realizzazione del suo contenuto.

Forse non vale la pena, per tentare un consuntivo di appoggio o di negazione di quel giudizio di merito (esperienza fondamentale anche se logorata), ripercorrere nei dettagli tutte le cronache e le polemiche che in questi anni ha vissuto il PIM.

È meglio piuttosto soffermarsi su alcuni punti chiave nel discorso: e, considerando soprattutto l'atteggiamento degli architetti e urbanisti chiamati dall'Istituto come consulenti per lo studio dell'area e la formulazione di proposte di soluzione dei suoi problemi urbanistici, tentare di portare ancora qualche contributo al dibattito in corso.

Occorre osservare per inciso che l'immagine « esperienza logorata », per un verso assolutamente naturale e legittima, se riflette il riconoscimento dell'evoluzione delle posizioni acquisite, appare d'altro canto equivoca se non si libera del sospetto di appartenere ancora ad una realtà fatta purtroppo di tappe bruciate senza maturazione, di idee proclamate e messe da parte, di tensioni destinate a svuotarsi immediatamente: il progressivo logorio delle situazioni, se non è il segno di un progresso, si nutre infatti di sfiducia e di critica agnostica, trovando qui un ottimo catalizzatore per la reazione a catena della rapida obsolescenza delle idee, prima ancora che su tali idee riesca a prendere corpo, per essere valutata ed eventualmente mutata, una qualsiasi forma d'ordine.

Può essere l'atteggiamento stesso sottinteso dal giudizio « esperienza logora» quello che logora l'esperienza, prima di acquisirla realmente. È vero che stesso PIM si inserisce, in parte, in questo quadro un po' ambiguo della cultura architettonica e urbanistica italiana degli ultimi anni, in cui alla ricerca delle prospettive da raggiungere si sovrappongono le occasioni perdute, dibattito sui concetti è sfiancato da nominalismi e il rapporto dei nostri urbanisti con la cultura e le esperienze degli altri paesi è il più delle volte fondato sul binomio seduzione-abbandono: con una costante facile predisposizione a cedere alle lusinghe della moda o ad infilarsi nei canali dell'accademia.

Ma anche noi faremmo del nominalismo se parlassimo e criticassimo il PIM come se fosse una realtà primaria, mentre è soltanto uno strumento; l'unico strumento attualmente disponibile e qualificato, o qualificabile, allo studio della realtà metropolitana e al suo coordinamento; e come tale esso è incontestabile.

Milano e il suo intorno territoriale costituiscono un'area metropolitana relativamente modesta. Messi a confronto con quelli dei vastissimi agglomerati generati attorno ai più importanti centri dei paesi industrializzati o di altre conurbazioni di tipo regionale, gli indici e le quantità che caratterizzano lo sviluppo del comprensorio milanese appaiono contenuti: la dimensione demografica si collocherebbe circa attorno al quarantesimo posto in una scala mondiale di classificazione del fenomeno. Basta pensare al confronto con i distretti di Tokio, Londra, Parigi, per non parlare della fascia insediativa che si svolge lungo la costa orientale degli Stati Uniti, senza pause per 400 miglia, da Boston a New York, a Philadelphia, a Washington per stabilire delle proporzioni di riferimento.

Se gli aspetti quantitativi risultano limitati, e da ciò deve quindi derivare una smitizzazione di taluni aspetti del problema PIM, le qualità del fenomeno coincidono tuttavia con quelle tipiche dei processi di trasformazione e consolidamento delle civiltà urbane contemporanee a sviluppo avanzato, con i vantaggi e i difetti da tempo individuati da tutti gli urbanisti, i sociologi, gli economisti, e gli psicologi che si sono impegnati nel tema della megalopoli: da una parte possibilità di integrazione e di scambi culturali per le popolazioni residenti, elevati livelli di informazioni, linee di mobilità con molteplici punti di interesse e specializzazione, partecipazione potenziale

e diffusa agli eventi più significativi della vita comunitaria: dall'altra congestioni dell'assetto fisico, burocrazia, sprechi e vischiosità nei meccanismi di scelta politica e tecnica, sentimenti di frustrazione e segregazione degli individui e dei gruppi.

Sulle diverse componenti di questo panorama eterogeneo le diagnosi si sono fatte sufficientemente approfondite e per lo più convergenti; ed è in relazione ad esse che l'Istituto del Piano Intercomunale Milanese, come organo investito del compito di formulare gli obiettivi di interesse generale per il comprensorio e destinato al controllo e al coordinamento dei fatti urbani che si compiono entro i suoi limiti di intervento, trova il suo fondamento storico e culturale.

Le risposte operative a quelle diagnosi, però, dalle quali ormai solo la sprovvedutezza e l'oscurantismo possono divergere, non sono altrettanto concordi, ed è per questo che la politica di pianificazione territoriale del PIM procede tuttora tra grandi difficoltà e incertezze, come appare puntualmente a chi abbia la cura di analizzarne i risultati raggiunti e i programmi fino ad oggi elaborati. Nel considerare queste vicende è opportuno anzitutto ribadire una verità sempre valida a qualsiasi gradino della pianificazione urbanistica, e cioè che non è sufficiente né realistico allargare soltanto le dimensioni fisiche del qua- dro di riferimento, investendo di determinati istituti amministrativi e strumenti di controllo aree sempre più vaste, per ottenere risultati validi. Senza un parallelo rinnovamento che vada al di là dei semplici correttivi e che caratterizzi la nuova dimensione con operazioni e modelli radicalmente diversi da quelli in atto, le strutture esistenti sono destinate a proseguire indisturbate il loro cammino verso una sempre più grande congestione.

Si rischierebbe cosi, mentre vengono ricalcati i tradizionali schemi operativi e riproposti come correttivi a dimensioni maggiori, di assistere ad una preoccupante impotenza: quella stessa a cui alludeva Lewis Mumford, che
nell'analizzare i mediocri rimedi comunemente proposti per sanare l'esplosione
dell'«involucro della città» in una corsa continua, perduta in partenza, per salvare
situazioni compromesse, li paragonava, nelle ultime pagine della sua nota opera
«La città nella storia» al tentativo «di chi volesse rigettare il contenuto del Vesuvio
entro il cratere, dopo un'eruzione». Il che, fuori di metafora, è una chiara denuncia
dell'incapacità di comprendere la vera scala dei problemi, e di trovare strumenti di
azione congruenti con essa.

Il recente e non programmato sviluppo quantitativo delle periferie, che il Mumford chiama «esplosione dell'involucro» della città tradizionale, sostituisce alle dimensioni e agli assetti spaziali del passato, dove la città organizzava e formava il territorio per cosi dire per punti, l'attuale situazione alla quale si addice la dizione comune di compromissione territoriale: l'assenza di un principio ordinatore, di una visione generale fa si che lo spazio appaia oggi non più formato, ma occupato, distrutto; non aperto dalle nuove strutture e reso disponibile alla vita dell'uomo, ma consumato.

Col nuovo assetto, che è compito dell'urbanistica di ritrovare, occorre restituire al territorio la sua disponibilità, imparando ancora una volta a formarlo, cioè a costruirlo

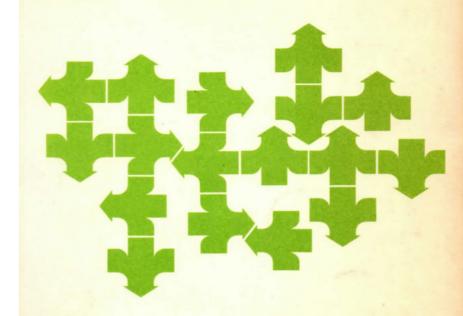
A questo fine solo l'intenzionalità di compiere determinate opere sul territorio e lo sforzo inventivo di un «modo nuovo» di fruirne possono essere di aiuto. Questo nuovo modo di « stare sul territorio » non può né ricalcare né correggere alla grande scala la vecchia trama territoriale della città e della campagna -l'organizzazione «per poli», secondo una dizione comune - né tentare un riordino alla piccola scala delle situazioni caratterizzate dalla presenza accentrante di città che, uscite dalle antiche mura, abbiano proseguito la loro espansione secondo impianti radiocentrici, anche quando la raggiunta indifferenza nei confronti di certi fattori di localizzazione ne rendeva ormai anacronistico il modello.

È necessario liberarsi dal pregiudizio che la fine della città murata, quale dato di un processo inarrestabile e lasciando momentaneamente da parte ogni valutazione di merito sui modi in cui questa fine si è compiuta e sulle qualità ambientali che ha generato dopo la rivoluzione industriale - sia per se stessa un prodotto negativo della storia, da guardare con sospetto e con sentimenti di nostalgia. Lo sviluppo che ha rotto definitivamente per quantità la vecchia trama, tanto più ne minaccia i valori quanto più insiste nel ricalcarla, in una sorta di incremento pedissequamente imitativo: la povertà di questa situazione consiste nella mancanza di una vera totale rottura, anche qualitativa, anche sul piano dell'invenzione di un modello territoriale. Le proposte operative non devono prendere forma, per cosi dire, «all'ombra del capoluogo», anche se lo si intenda come il «cattivo da punire». Non si può trattare del piccolo rimedio o della piccola concorrenza o contestazione, il nostro compito non è quello di cambiare il nome delle cose, ma di fare le cose nuove e necessarie.

In questo quadro di convinzioni è forse anche possibile dare un significato e un'interpretazione più ricca e più concreta di quanto avviene comunemente a concetti quali quello dello «equilibrio territoriale» o dell'omogeneizzazione dell'intensità del «valore urbano», affinché si attuino alla nuova scala con la soluzione anche degli squilibri settoriali, e non rimangano inverificati luoghi comuni e semplici dichiarazioni di buone intenzioni"...



# Urbanistica regionale



# contributi per un dibattito fondativo

**Urbanistica regionale.** Contributi per un dibattito fondativo. Etascompass aprile 1972, Capitolo 2, pagine 18-19 *Marco Bacigalupo, Ugo Ratti, Piero Ugolini, Pier Giuseppe Torrani.* 

n piano è tale se persegue degli obiettivi espressi da una "filosofia" di assetto territoriale e se in tali obiettivi il ruolo predominante è riservato alla definizione di linee ritenute strutturanti e all'affermazione di finalità generali.

In altre parole il contenuto caratterizzante di un piano, o di un sistema di piani con diversi ambiti di competenze, non è tanto il vincolo della sua operatività più o meno immediata, quanto il "limite" a cui tende la sua "morale". Ad esso rimangono estranee le scadenze temporali significative e controllabili, le articolazioni per fasi di intervento commisurate alla disponibilità di capitali da investire, eccetera.

Questa "atemporalità", che con linguaggio più convenzionale potremmo anche chiamare "tempo lungo" (a patto che ci si astenga dal sottointendere con questa espressione un qualsiasi termine specifico di durata), appare una caratteristica essenziale e una ragione d'essere del piano. Pur promuovendo una tensione continua verso la più progredita approssimazione all'obiettivo che esso si è dato al suo livello di competenza, il piano risulta caratterizzato da un atteggiamento di sostanziale neutralità dinnanzi a quanto del futuro ha coscienza di non poter oggi conoscere, talché nei confronti di questa parte di futuro esso sospende il giudizio e le scelte e non si avventura, anche per correttezza tecnica, in quelle fragili previsioni (come la zonizzazione di dettaglio di vaste periferie urbane) cui manca il supporto di solide conoscenze.

I contenuti del piano e la continuità con esso nel corso del processo di pianificazione si realizzano invece per mezzo di uno strumento che è il programma (o piuttosto i programmi), per il quale sono obiettivi primari quella definizione e quella manovra di dati quantificabili (risorse disponibili, grandezze di spazio, tempi ecc.) nel cui merito specifico il piano non entra, prevalentemente occupandosi, come abbiamo più volte visto, del risultato complessivo di qualità a cui tende.

Muta quindi nel caso del programma specialmente la posizione dinnanzi al futuro, perché il programma matura e ha motivo di concretezza proprio nella misura in cui è supportato dalla presenza di situazioni e volontà politiche circostanziate, che aiutano alla conoscenza di un pezzetto di futuro immediato e perciò ne sostanziano e rendono tecnicamente possibile la progettazione (per rimanere aderenti al nostro problema, sostanziano e rendono tecnicamente possibile la progettazione e la realizzazione di un nuovo intervento sul territorio)"...

# **Un futuro per Milano**

Relazione al Ciclo di conferenze "Milano tra passato e futuro",1974 Marco Bacigalupo

occasione di questi incontri promossi da Italia Nostra sul tema "Milano tra passato e futuro" è, come sapete, costituita d a I fatto che l'Amministrazione comunale di Milano ha dato avvio al lavoro per la revisione del Piano Regolatore.

Le prime quattro relazioni hanno avuto per tema soprattutto la storia dei Piani Regolatori Milano - da quello dell'epoca neoclassica del 1807, a quello del Beruto, a quello del 1912, a quello del 1934 e a quello del 1953 - concludendo con la situazione attua le e con ciò che Milano si aspetta dal suo nuovo Piano Regolatore. La quinta relazione è stata tenuta dall'avvocato Torrani, che ha a m pliato il tema "Milano tra passato e futuro" a un aspetto che il Piano Regolatore di Milano certamente oggi non può ignorare: cioè l'apertura dell'urbanistica ai problemi del territorio, dell'area metropolitana e della città-regione. Si è rilevato come alla situazione passata di presenza e di realtà di questa problematica territoriale più ampia, m a di assenza di istituzioni capaci di trattarla, sia seguita una nuova situazione nella quale, con l'istituzione delle Regioni a statuto ordinario, esiste effettivamente la possibilità che i problemi sul tappeto trovino finalmente una sede, per essere affrontati e , si spera, risolti.

Quelle dell'area metropolitana e della città-regione sono questioni che il dibattito di questi anni ha trattato amplissimamente e non occorre, credo, che ci torniamo sopra; è certo che non sono assolutamente una invenzione teorica, ma che sono una realtà. È una realtà che coincide con la crisi della città murata, della città intesa come manufatto che ci ha tramandato I a tradizione, opposta a quello che non è città, cioè a quello che si chiama campagna. E ' la realtà di una vita di città: cioè di una vita che si svolge nelle 24 ore, che riguarda i rapporti di lavoro, gli spostamenti per lo studio, eccetera, in un arco spaziale che si estende fino a 50-100 km.

Tutte queste sono cose che conosciamo benissimo e pongono d e i problemi reali e urgenti. A questo discorso, a questi fatti, a questo sviluppo, non ha 'però fatto riscontro un cambiamento di organizzazione territoriale che abbia saputo, così come la vita d e i cittadini ha fatto, realmente scavalcare il confine murato della città. Gli sviluppi recenti delle nostre città sono stati infatti generalmente degli sviluppi imitativi, sempre addossantisi a quella struttura inadeguata a sopportarli, che era appunto la vecchia struttura della città murata.

Il discorso - molto stimolante - di Torrani si è svolto su due piani: quello, secondo le sue parole, dei problemi "interni", e quello dei problemi di "politica estera", intendendo per problemi interni quelli relativi alla necessità che nella nuova area della città allargata si adegui finalmente la dotazione di servizi, si risolvano i problemi del verde, dei recuperi dei centri per la vita associata (per le attività culturali, sociali ecc.), in una parola perché si risolvano quelli che in gergo urbanistico vengono chiamati fabbisogni arretrati o nuovi di urbanizzazione secondaria. Secondo aspetto, quello che egli ha chiamato di politica estera: cioè tematiche che riquardano essenzialmente la collocazione di questa o di quella area metropolitana, di questa o di quella Regione, di questa o di quella città - regione, nel più vasto ambito territoriale che la circonda.

Attualmente, pure nella notevole ricchezza di dibattito su questi argomenti, questa voce della "politica estera" mi pare sia notevolmente assente. Si sente moltissimo parlare a tutti i livelli, per esempio, di equilibrio o di riequilibrio (sviluppi non equilibrati di questo o di quel territorio, squilibri a scala nazionale tra il Nord e il Sud Italia). Si pensa spesso a ipotesi di compensazione. Ma spesso mi pare che si cada nell'errore di parlare di compensazioni staticamente, come se fosse una questione aritmetica (io ho 100, tu hai 50: facciamo 75 per uno); come se il problema dell'equilibrio o del riequilibrio, fosse un problema di travasi, cioè come se il modello ideale di questi discorsi fosse quello dei vasi

lo credo che questo non sia un atteggiamento giusto da assumere di fronte alle questioni che abbiamo dinnanzi. Credo invece che un atteggiamento più giusto sia cercare di coinvolgere altre regioni, altre aree, nei disegni di sviluppo caratteristici di un'area più progredita o più ricca o più fortunata, facendo in modo che le aree meno progredite, o meno ricche, o meno fortunate, siano indotte a individuare cercando in se stesse le ragioni del proprio sviluppo. Non quindi, per esempio, Mantova contro Milano, Mantova invece di Milano, Mantova come destinazione di possibili travasi da Milano: ma Mantova in quella posizione, in quella specie di regione (che non è una regione ufficiale) che sta fra Brescia-Mantova-Verona e il Lago di Garda e che è una posizione particolare sulla via del Brennero e sulla linea del Po: una posizione d i per sè interessante e caratteristica, che allontana sufficientemente Mantova da Milano e che è tale da non far sì che per la vita di Mantova sia assolutamente necessario questo cordone ombelicale con Milano attraverso il quale organizzare determinati travasi. E così non il Sud Italia contro il Nord, non il Sud come destinazione di puri e semplici travasi dal Nord, ma il Sud con le sue caratteristiche specifiche,



A proposito di "politica estera", in una memoria che abbiamo scritto recentemente con l'arch. Ratti, con l'avvocato Torrani e con altri, ci eravamo posti il problema dell'inquadramento del territorio lombardo in una possibile maglia di flussi nazionali e internazionali e avevamo fatto delle proposte che non sono, ben inteso, il reclamo della "grandeur" di nuovi importanti investimenti nel campo dei trasporti (magari autostrade): sono il problema di riconoscere quella maglia, in modo che il giorno che si passasse dal momento dei disegni, cioè degli obiettivi e dei discorsi diciamo atemporali, alla concretezza dei programmi operativi, questa stessa maglia possa essere d'aiuto proprio a evitare delle "grandeurs" - cioè proprio a non fare più cose del necessario, ma solo quelle necessarie.

Ogni territorio è un luogo dove si sta, dove ci si muove all'interno e attraverso il quale si passa. Questo è un discorso scontato per tutti; ma se è scontato, allora non si può assolutamente accettare qualunque discorso urbanistico che



ignori, nel considerare un determinato territori

IOSTRA

ignori, nel considerare un determinato territorio, ciò che sta al di fuori e il modo con cui esso si inquadri in un contesto.

Anche la storia della Lombardia è la storia di una regione crocicchio e non a caso. Milano è una città di origine commerciale e non industriale. E' una regione crocicchio data la sua posizione tra le Alpi e ciò che sta a Nord delle Alpi, da una parte, e la penisola italiana e il Mediterraneo dall'altra, se vogliamo guardare nel senso da Nord a Sud; e nel senso da Est a Ovest è al centro della Valle Padana, la quale potrebbe per esempio accogliere e orientare delle 'connessioni interregionali lungo la sponda settentrionale del Mediterraneo, tra l'Europa sud-occidentale da una parte (la Francia meridionale, la Valle del Rodano, la Spagna), e dall'altra la Valle della Sava, del Danubio, l'Europa orientale. Flussi e relazioni interregionali a livello europeo, che potrebbero essere alternativi ai flussi che tradizionalmente saltano proprio la Valle Padana, passando al Nord delle Alpi, lungo il "plateau" svizzero, dove stanno Berna, Lucerna e Zurigo o che addirittura saltano le Alpi e il Giura per connettere direttamente la Valle del

Rodano (Lione per intenderci) e della Saona col Württemberg e la Baviera. Questi discorsi fatti in questo momento da noi, forse sembrano abbastanza strani perché non se ne sente parlare, ma altrove in Europa sono al centro di vivaci dibattiti. Vi voglio raccontare una cosa che sta succedendo e che forse qualcuno di voi sa già; la Francia sta mettendo a punto il programma del famoso "Axe Mer du Nord-Mèditerranée", asse Mare del Nord-Mediterraneo; cioè un asse di comunicazioni e di trasporti di persone e merci (soprattutto merci) che collega Rotterdam con Marsiglia e il nuovo porto di Fos, che è destinato a diventare il più grande porto del Mediterraneo .

A quest'asse Mare del Nord-Mediterraneo, che collega direttamente Rotterdam col Golfo del Leone, risponde un secondo asse che collega Rotterdam al Mar Nero e che è costituito dal Reno fino a Magonza, dal Meno fino a Bamberga, da un canale che da Bamberga attraverso Norimberga giunge a Ingolstadt sul Danubio e quindi dallo stesso Danubio sino al Mar Nero. Questa invenzione, che è bellissima, è un'invenzione di Carlo Magno; nell'ufficio di Norimberga dove c'è la direzione del cantiere del canale Bamberga-Ingolstadt c'è un ingrandimento di un'antica stampa del IX secolo dove sono disegnati degli uomini che scavano questo canale. Il punto di valico fra la Valle del Reno e quella del Danubio - in quel punto mi pare sia attorno ai 400 metri di quota - è molto basso. Perciò questo canale non è un problema, dal punto di vista orografico, e lo stanno risolvendo.

Il triangolo di navigazione interna Rotterdam-Marsiglia-Belgrado o se si preferisce Rotterdam-Marsiglia-Mar Nero è costruito per due lati (i due lati con vertice a Rotterdam), non è costruito di sotto. Non è che io adesso sostenga che occorre fare un canale da Marsiglia a Belgrado! Voglio però porre l'accento sul fatto che la Valle Padana è percorsa dal lato meridionale di questo triangolo. Quando dico "la Lombardia al centro della Valle Padana", penso in una prospettiva di questo genere.

A questi discorsi che stanno avvenendo fuori d'Italia noi intendevamo rispondere con un discorso molto più semplice, ma che cercava di vedere le cose in quésta scala. Avevamo disegnato sulla carta della Lombardia una specie di croce che era fatta press'a poco così; dal valico dello Spluga (attraverso Lecco. Bergamo, Treviglio, Cremona) una direttrice Nord-Sud; dall'Oltrepò pavese (attraverso Pavia, Cremona, Mantova) fino al vertice orientale della Lombardia, una direttrice Est-Ovest. Questo voleva dire individuare nella Regione lombarda due linee collocate nel quadro più generale che prima descrivevo: la Lombardia come punto chiave tra l'Europa da una parte e la penisola italiana dall'altra, la Lombardia al centro di un percorso centrale padano nell'altro senso. Queste due linee si incrociavano a Cremona. La linea Nord- Sud rappresentava il margine tra una Lombardia tradizionalmente più sviluppata e più ricca, che è quella di Ponente che ha per centro Milano, e una Lombardia meno fortunata, che è la Lombardia orientale, dove stanno appunto Cremona, Mantova, la bassa bergamasca, la bassa bresciana, eccetera. Questa linea connetteva a Nord la zona della montagna (che il percorso dello Spluga incontrerebbe coinvolgendo nell'interesse di un collegamento simile anche la Valtellina) e a Sud la bassa regionale, che come tutti sappiamo è l'area meno sviluppata della Regione. Nell'altro senso la longitudinale parallela del Po per Pavia-Cremona-Mantova. univa tre dei poli della Lombardia relativamente sottosviluppati.

Non è possibile metterci il cuore in pace dicendo, per esempio occupandoci del piano del Consorzio intercomunale milanese, "qui fermiamo tutto perché si deve sviluppare Cremona, si deve sviluppare Mantova"; uno crede di aver detto una bella cosa, si tranquillizza e si sente un cittadino benemerito. Ma queste cose avvengono non perché lo dico io a livello di opinione: le città si sviluppano per infinite ragioni. Non è questa la sede per una dotta trattazione (fra l'altro probabilmente impossibile) che decida se siano, per esempio, le linee di flusso di trasporto a determinare l'assetto dei territori, o se sia invece l'assetto dei territori a determinare le linee di trasporto - cioè se vengono prima le città o prima le strade. E' certo però che il nostro lavoro di programmazione e pianificazione non si svolge nel deserto, ma si svolge in una situazione geografica e storica che è quella che è; ed è certo che oggi un intervento nella questione trasporti è importante e determinante ai fini dell'assetto del territorio, e un intervento su certi sviluppi di questa o in quella situazione determina delle necessità di trasporto: perciò l'uno influenza l'altro. E' certo che alcune zone della Lombardia sono tagliate fuori da determinati flussi; è certo che un percorso come lo Spluga che interessasse zone come Bergamo, Treviglio, Cremona, ecc., favorendo il by-pass a levante di Milano da parte di certi flussi, sicuramente potrebbe aiutare il processo di sviluppo di quelle aree, molto più dell'opinione di un arch. X che dice "qui a Milano non si deve far niente, perché si deve sviluppare Cremona".

Mi rendo conto perfettamente che a fronte di un tema come questo di "Milano tra passato e futuro", legato all'occasione della revisione del Piano Regolatore di Milano, mi si potrebbe dire che sto uscendo dal seminato: cioè, che quelle di cui sto parlando sono questioni che trascendono ampiamente i confini amministrativi del Comune di Milano, entro i quali si devono mantenere le indicazioni relative al Piano Regolatore. Credo però che il rapporto fra livelli

di pianificazione non debba essere un rapporto di dipendenza gerarchica, tale per cui prima nasca un piano della Regione, poi in conseguenza e in coerenza con esso nascano dei piani comprensoriali, poi ancora in coerenza con questi nascano dei piani comunali, il tutto come una sorta di gioco delle scatole cinesi. una dentro l'altra. Ritengo piuttosto che il rapporto fra i livelli di pianificazione sia un rapporto per così dire orizzontale, un rapporto dialettico e di collaborazione. E se c'è un punto di vista particolare e qualificato per avanzare delle proposte e delle opinioni in tema di Regione, mi sembra senz'altro che Milano sia un osservatorio qualificato. Non nei disegni della zonizzazione, nelle campiture del Piano Regolatore, ma nella relazione del Piano, dovranno esserci discorsi di questo genere; e saranno d e I I e proposte che potranno essere assunte dal piano regionale, se i nostri concittadini della regione li dovessero condividere. Si diceva: rapporto tra i livelli di pianificazione come rapporto di collaborazione, rapporto dialettico, non rapporto gerarchico. Noi siamo cittadini italiani, cittadini della Lombardia, cittadini di Milano. Se dovesse venire un altro organismo intermedio come il comprensorio, dotato di giurisdizione sul suo territorio, saremmo cittadini anche di questo comprensorio. Le regole che noi ci daremo come cittadini di una regione, non saranno autoritarie nei confronti del nostro operare come cittadini del comprensorio solo se esse nasceranno da un concerto di collaborazione e di dialettica, decidendo scala per scala sulle cose che a quella scala si conoscono. Come cittadini della Lombardia guarderemo la Lombardia nel suo insieme, come cittadini di Milano guarderemo i problemi di Milano nel loro'insieme, come abitanti della zona X guarderemo i problemi

Che cosa potrebbero essere, in una divisione di questo genere, i compiti o i contenuti dei piani ai vari livelli? A mio avviso, la Regione dovrebbe occuparsi appunto dei problemi di "politica estera", cioè della sua collocazione nel più vasto ambito territoriale del quale fa parte: i flussi, la maglia della mobilità intesa prima che come costruzione di nuove strade, come individuazione dei flussi che la interessano, le caratteristiche e i tipi di infrastrutture, i bisogni che queste infrastrutture hanno per essere adeguate a rispondere alle esigenze che questa maglia di flussi comporta, i discorsi della salvaguardia ecologica, e l'individuazione delle grandi aree verdi. Non credo assolutamente ad u n piano della Regione che possa decidere tutto per tutti. Il piano della Regione dovrebbe occuparsi delle cose che il cittadino della Regione può vedere; le cose che stanno "al di dentro" devono essere lasciate alla libertà degli organismi la cui giurisdizione interessa un territorio più piccolo, in modo che ciascun gruppo e ciascuna comunità possa partecipare alla costruzione della sua storia.

Sempre a livello regionale si dovranno inoltre stabilire le regole attraverso le quali le libertà nei campi più ristretti possono esercitarsi senza interferire con le libertà dei vicini,' cioè i criteri per la pianificazione di livello intercomunale,

comunale, e così via.

I contenuti del piano a livello intercomunale dovranno t ener presente la crisi della città murata che la storia ci ha consegnato come un manufatto e quindi prospettare l'esigenza di un nuovo tipo di sviluppo, la creazione di una città-regione, e il perseguimento di interventi che siano al di sopra di certe soglie dimensionali e che possano permettere una concentrazione capace di evitare la compromissione indiscriminata e l'edificazione polverizzata sul territorio.

A livello comprensoriale, dove la conoscenza dei luoghi è più dettagliata e dunque è certamente migliore, occorrerà individuare le aree per questi nuovi sviluppi, approfondendo nel dettaglio la maglia di mobilità a questa scala. A livello comunale che cosa rimane? Rimane il dialogo con i livelli superiori nonché il recupero, la ristrutturazione e la riqualificazione del manufatto-città. Tutto questo discorso dei livelli collaboranti e dialettici, orizzontali e non gerarchici, instaura una specie di continuità di rapporti fra i vari organismi e risponde, mi pare adeguatamente a una visione dello spazio come continuo. Questo dello spazio come continuo è il modo nuovo di vedere, di porsi il problema urbanistico di questi anni.

Una volta si pensava che l'oggetto dell'urbanistica fosse l a città intesa appunto come manufatto, opposta alla campagna; oggi l'urbanistica ha riconosciuto, nel territorio inteso nel senso di continuità geografica e di disponibilità, il suo protagonista. Se mi è consentita l'immagine, è un po' quello che è successo all'e- poca del Rinascimento in astronomia, nel passaggio da Tolomeo a Copernico: può fare riscontro allo spazio geocentrico lo spazio "urbicentrico" dell'urbanistica tradizionale, e può fare riscontro invece allo spazio senza centro di Copernico il territorio senza centro nel quale - dialogando a livello di città-regione - si collocano le città dell'urbanistica moderna.

Dunque, in questo ordine di idee, se si dovesse rispondere con uno slogan a questa domanda, "un futuro per Milano?", alla luce del discorso fatto si dovrebbe dire: un futuro per Milano è non esistere, se per Milano si intende quel municipio e quell'ambito ristretto della cui crisi abbiamo ampiamente parlato; non esistere, nei senso di aprirsi ai p i ù vasti confini del Comprensorio, della Regione, della Valle Padana, dell'Europa, eccetera.

Naturalmente all'interno dei confini del Comune di Milano restano da fare un'infinità d i cose. Prima di dare l'avvio al lavoro per I a revisione del Piano Regolatore, l' Assessorato all'Urbanistica ha elaborato una proposta di delibera quadro che è stata approvata dal Consiglio comunale, nella quale si stabiliscono alcuni obiettivi per la revisione stessa.

Vorrei esaminarne qualcuno assieme. Primo: il contenimento della capacità insediativa di Milano. Questo obiettivo, nei termini della delibera - quadro, era mantenuto a livello qualitativo: contenimento della capacità insediativa in quanto Milano è città congestionata, in quanto Milano è c i t t à bisognosa di

ampi recuperi di spazio per servizi, attrezzature, verde, ecc.

Questo mi sembra c h e sia un discorso ovvio, assolutamente d a condividere; non d e v e però essere l'occasione per esercitazioni d e I tutto astratte, come quelle di qualche anno fa, su questo problema. Milan o ha oggi circa un milione e 700 mila abitanti. Il PIM aveva parlato di un contenimento della capacità demografica del Piano Regolatore di Milano a un tetto di un milione e 800 m i l a abitanti. Il discorso fatto c o s ì , aritmeticamente, è un discorso privo di significato, o meglio sembra una risposta affrettata a una situazione di emergenza o alla suggestione di un pericolo. Non è una risposta esauriente ai problemi reali della congestione e della compromissione del territorio. Può darsi addirittura che, con un miglioramento del livello di vita nella città, con un recupero di aree per i servizi, con episodi importanti di decentramento, la dimensione demografica d i Milano - che non è un fatto urbanistico · diminuisca. A Milano siamo troppo densi: se dovesse migliorare la città, se dovesse veramente nascere un discorso di città-regione, è probabile che - se non altro per la "concorrenza" di altre migliori collocazioni, più qualificate, meglio sistemate - si svuoti Milano. Allora è chiaro che il discorso del milione e 800 mila non significa niente.

Pensando in termini di modo di vita nella città, e in termini di forma della città, significherebbe invece molto un'altra cosa: e cioè chiudere drasticamente con un certo tipo di sviluppo a macchia d'olio, perimetrare rigorosamente la città da ristrutturare e affermare i criteri nuovi ai quali dovrà obbedire un altro tipo di sviluppo. Questo è un discorso tutto diverso. Bisogna inoltre non dimenticare che dire un milione e 800 mila si porta dietro un altro pericolo, implicito nella logica delle compensazioni aritmetiche: che, arrivati al tetto della capacità residenziale di un milione e 800 mila abitanti, si dà per scontato che Milano deve travasare la sua congestione al di fuori, dicendo "qui non ci stiamo più, andiamo là", e dimenticando che in realtà gli stessi fenomeni si verificano anche nelle altre città della Lombardia. Queste città infatti sono meno congestionate di Milano solo perché sono, più piccole, perché alcune sono meno "brutte" di Milano, ma in sostanza sono tutte altrettante "Milanine" con lo stesso sviluppo della periferia appoggiato ad una struttura inadeguata, con lo stesso tipo di compromissione del territorio, la stessa mancanza d i programmazione che le ha afflitte e rovinate: il tutto in tono minore perché lo sviluppo è stato più limitato dal punto di v i s t a quantitativo, ma con le medesime implicazioni qualitative. Un altro obiettivo del quale si sente parlare riguarda il settore terziario: no alla trasformazione di Milano da città i ndu striale e da città residenziale a città terziaria, si dice; no allo spostamento della popolazione, no alla concentrazione degli uffici. Qui il discorso è più difficile, però anche qui non basta fare delle affermazioni. Siamo d'accordo sul fatto di promuovere uno spostamento del terziario fuori Milano, di favorire a livello di tutta la Regione uno sviluppo equilibrato che induca il terziario a non concentrarsi necessariamente in Milano. Teniamo conto però di due cose: 1) lo spostamento degli addetti dagli altri settori produttivi alle attività terziarie è un fenomeno che si verifica in tutto il mondo; nei Paesi capitalisti, in quelli socialisti e negli altri; 2.) la collocazione migliore per il terziario - in quanto il terziario giustamente si chiama "servizio", cioè svolge un servizio per le altre attività produttive e per il resto della popolazione - è la collocazione centrale, dove per centrale si intende la zona dotata del massimo di accessibilità.

Ciò premesso, se noi non provvediamo a rendere accessibili determinati territori con adeguate strutture, la posizione che nonostante la congestione attuale rimane la più accessibile per tutta la regione è ancora Milano. Questo non vuol dire che è bene che Milano permanga in questa situazione. Dobbiamo favorire una diffusione, ma perché ciò avvenga, occorrono delle strutture che avviino questo decentramento, occorre la predisposizione di una maglia di trasporto non radiale, non gravitante necessariamente in un unico centro, che serva il più omogeneamente possibile tutto il territorio della Regione, che attenui ed elimini a lungo andare la formazione di posizioni di vertice, cioè di posizioni privilegiate che aggiungono il privilegio programmato di una migliore accessibilità al privilegio naturale di una posizione geometrica.

Il terzo obiettivo importante contenuto nella delibera-guadro è quello che riguarda i servizi e la scarsità di cui Milano è dotata: si tratta di un obiettivo che non può non essere condiviso, ma che, per essere approfondito adeguatamente, deve essere collegato al più generale tema della sistemazione, sia del centro storico e monumentale, sia di numerose altre porzioni di tessuto urbano, anche di più recente realizzazione. Con gli sviluppi del secolo scorso e di questo secolo, la città, nella ricerca affannosa di nuove aree per i suoi sviluppi, ha dimenticato il centro storico, ma soprattutto ha dimenticato un modo di costruirsi che le è stato caratteristico. Nelle nostre città europee fino al '700, o se vogliamo fino all'epoca neoclassica, tutti gli interventi, almeno quelli più importanti, sono sempre stati fatti come se la città, nell'aggiungere qualche cosa al suo ambiente, si ridisegnasse continuamente; è caratteristico questo soprattutto del periodo barocco e del secolo XVIII. Salvare il Duomo, salvare Sant'Ambrogio, sono obiettivi naturali e quasi ovvi; più importante da un punto di vista generale, è riprendere la pratica antica di ridisegnare continuamente la città, anche quella finita ieri, reinterpretando quello che il passato ci ha consegnato, per assegnargli un ruolo nuovo nella città nuova. Parlavamo del continuo spaziale: questo è un discorso di continuo temporale.

Moltissima gente crede che l'urbanistica consista in una correzione degli errori; non si tratta di questo, ma piuttosto del fatto che l'operazione più cara alla storia sia la- somma: la storia aggiunge alle opere dei padri le opere dei figli, aggiunge le opere dei nipoti alle opere dei nonni, degli avi come si diceva una volta. Cioè la storia, si continua, non si corregge

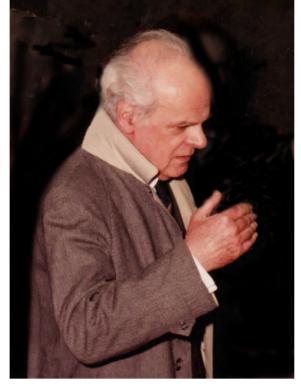
# Intervento alla tavola rotonda "modelli di città nel comprensorio milanese".

da "Progetti di città" in Rassegna Urbanistica in Lombardia a cura del Servizio INŪ Lombardia, 1980 Marco Bacigalupo

💙 ono d'accordo in generale con guanto hanno detto Tutino. Tintori e De Carlo sulla chiara illustrazione sintetica che ha fatto Cagnardi delle vicende del PIM nei suoi punti fondamentali, lo schema del 1963 ed i due schemi del 1965, in realtà due schemi e una relazione, la relazione di Talamona sui criteri e la strategia delle scelte. Potrei dire per cominciare che secondo me forse non è proprio vero che i due schemi divergessero tanto profondamente: mi metto naturalmente dal punto di vista di chi ha ricevuto i nostri elaborati, non da quello del nostro dibattito che si svolgeva all'interno del Comitato. Del dibattito non si sa più niente una volta che il dibattito è finito; gli elaborati, a parte le utopie o non utopie, le visioni di un mondo migliore, eccetera, sono dei disegni e delle relazioni, sono delle carte che illustrano un'ipotesi di assetto del territorio. Ecco, non vale il discorso "io ti do questo lavoro ma tu non sai che cosa io ho fatto, che cosa ho pensato per farlo"; no, io ti do questo lavoro e questo è quello che tu vedi: riguarda soltanto la mia coscienza, la fatica che ho fatto o le mie intenzioni. Anche la distinzione utopia e piano processo, che può essere stata utile come semplificazione dei termini di un confronto di idee, non credo che sia da enfatizzare fino a farla diventare l'opposizione di due contrari che si escludono a vicenda. Condivido il giudizio di Cagnardi sulla bontà della relazione di Mazzocchi su questo argomento, ma non mi sembra giusta la critica che gli fa bonariamente De Carlo dicendo che è un discorso ingenuo. Mazzocchi non è qui con noi, ma penso che possiamo dargli credito dicendo che da una parte sapesse benissimo che la base (o se si vuole l'obbiettivo) del piano processo è o dovrebbe essere una certa utopia, e che d'altra parte non potesse ignorare il fatto che essendo di per sé la pianificazione (non il piano) un processo, anche la proposta di sviluppo lineare, cioè la proposta di "quelli dell'utopia" doveva comunque concretarsi, al momento che fosse diventata un piano, nel divenire, cioè nel "processo" della sua realizzazione. Questo mi pare proprio evidente. Mazzocchi intendeva per chiarezza indicare qual'era l'aspetto sul quale gli uni o gli altri mettevano l'accento, non parlava di utopia in genere come categoria filosofica, ma parlava di utopia con riferimento al lavoro che noi in quel momento stavamo facendo, alle proposte di assetto del territorio che dovevamo produrre. Dire utopia allora mi pare che fosse proprio come oggi scegliere il titolo di questa sezione del Convegno dell'INU, Progetti di città. Progetti di città, cioè disegni (immagini, proposte, indicazioni) di assetto del territorio per l'organizzazione di quel modo di convivere, di quella struttura, di quella forma che chiamiamo città. Secondo me per parlare del PIM noi oggi, dopo questi quindici anni, dovremmo avere il tempo di una lunga discussione, di un pacato confronto di idee, di un riesame critico e costruttivo dei nostri discorsi di allora e delle nostre proposte, senza radicalizzazione delle divergenze e con tutta la possibilità di interventi e di risposte. Il tempo breve di questi interventi senza dibattito credo che sia davvero troppo poco. Sono d'accordo infatti con quanto dicevano poco fa De Carlo e Tutino, che quel nostro dibattito è ancora attuale, o forse per dir meglio, che è attuale anzi attualissimo quel nostro problema. Il PIM ha fatto dopo d'allora molto lavoro e del buon lavoro, ma quel dibattito fondativo se così posso esprimermi non mi pare che sia andato avanti (nella sede PIM ben inteso). I motivi del nostro confronto di allora sono ancora vivi, cioè, per dirla con l'INU, questo progetto di città, se si deve fare, è ancora da fare. Dunque anche se non posso sperare nella risposta dei colleghi (ma forse torneremo altra volta sull'argomento, se oggi dobbiamo accontentarci di questi pochi minuti) vorrei dire, come se dovessi concludere il primo turno di interventi di un dibattito destinato a continuare, che cosa c'era di valido nella nostra proposta di sviluppo lineare, e come la si potrebbe difendere oggi. Secondo me ci sono due o tre punti che tuttora sono positivi o che, se vogliamo dir così, mi sembra che fossero positivi in quel momento.

Primo. L'aderenza della proposta alla dimensione dell'area e dell'Ente che ci commetteva questo lavoro. L'esperienza intercomunale in Italia allora era ancora tutta da fare, la coscienza del fatto che la soluzione dei problemi urbanistici doveva essere ricercata in una dimensione che trascendesse i confini comunali era viva da tempo, ma si era agli albori, ai primissimi tentativi della pianificazione intercomunale. Mi pare che il nostro schema con quello di buono o di cattivo che conteneva avesse questa virtù, di essere un tentativo di avanzare una proposta che fosse realmente alla scala di quella dimensione territoriale, cioè che vedesse unitariamente il territorio del quale si occupava (prescindendo dai confini amministrativi) non come una somma di individui (i Comuni) collaboranti o in conflitto che fossero, ma comunque una somma di individui, bensì come un unico individuo (quel territorio). Ecco, secondo me questo è tuttora, un punto positivo.

Secondo. L'assunzione della responsabilità di proporre un disegno come contributo alla soluzione del problema del PIM. Poco fa Tutino diceva, e diceva bene, che non è soltanto il contenimento del costo della casa ciò che dobbiamo ottenere, ma che alla fine i cittadini ci chiedono anche un progetto di città. Noi non pensavamo a niente di totalizzante, la proposta di sviluppo lineare non era di per sé la promessa della felicità o dell'immortalità, noi volevamo umilmente dare a una certa commessa una risposta strettamente disciplinare, professionale per dire una parola scandalosa. Strettamente disciplinare (in tempi in cui si abusava del concetto o dello slogan di interdisciplinarità) perché eravamo convinti che ciascuna disciplina al dialogo(o al coro) interdisciplinare deve presentarsi avendo approfondito il più possibile i suoi problemi, appunto perché il suo apporto sia il più ricco e il più utile possibile. Quello era il momento in cui chi non avesse proclamato che il piano urbanistico era la traduzione grafica (o spaziale) del piano economico veniva quanto meno considerato un ignorante e forse, non si sa bene il perché, anche un po' un reazionario. Personalmente io credevo, come credo tutt'ora, che sia legittimo parlare di interdisciplinarità come di un appuntamento, di un confronto, di una verifica di compatibilità tra le varie discipline, non accettavo e non accetto l'interdisciplinarità come esperanto. Ho detto "una proposta strettamente disciplinare". E proposta disciplinare per me non poteva significare che un disegno, un progetto. A me francamente pare strano pensare che ricercare un disegno voglia dire per forza ricercare una forma urbis, intendendola ancora come la intendevano il Filarete o Francesco di Giorgio. E' chiaro che se cambia il concetto di urbs, la forma che lo incarna deve cambiare. La dimensione e la vita della città murata non è la dimensione e la vita della città regione; ma il pensiero che non si possa disegnare la città regione mi sembra un'abdicazione, e mi sembra una deformazione il sentire di fronte a un disegno di oggi, quasi come se a noi oggi il disegno fosse negato, l'odore dei secoli passati, che so il Cinquecento o l'Ottocento, o quel che volete. Un terzo punto positivo, un po' più tecnico, un po' più di dettaglio. Allora l'Ente Regione non c'era ancora, però si parlava già molto degli squilibri dello sviluppo della Regione Lombardia e si pensava che fosse opportuno un tentativo di riequilibrio. Questo riequilibrio, voleva anche dire contenimento dello sviluppo dell'area milanese nei confronti delle altre aree regionali. Bene, io credo che la nostra proposta, che suggeriva una linea di sviluppo "passante" per Milano, che riconosceva Milano come parte di questo disegno e a sua volta questo disegno come parte di un disegno più grande (alla scala della Valle Padana) era certamente la proposta di una forma, perdonatemi la parola, che concentrava nell'area milanese il meno possibile, perché ne usciva subito (essendo appunto "passante": può sembrar banale, ma è vero. Poi volevo dire ancora un'ultima cosa: la nostra proposta è stata presa un poco allora, e rischia ancora adesso di essere presa, come un disegno esecutivo ("ah, voi volete andare da Inveruno a Gorgonzola passando per San Donato", diceva malignamente qualche giornalista); ma non è così, cioè in un momento in cui a ragione o a torto l'interesse era prevalentemente concentrato su altre cose, noi intendevamo proporre soprattutto un criterio, un modo di approccio ai problemi del piano. (Ho detto "un criterio", un modo di approccio ai problemi del piano e non ho detto "un piano", perché evidentemente nessuno di noi poteva pretendere di chiamare piano la sua proposta). E il modo di disegnare quella linea passante, o un'altra linea (purché fosse una linea), o un altro disegno (purché fosse un disegno), voleva essere un esempio: il risultato finale poteva anche divenire assai differente, dopo tutte le verifiche necessarie che potevano durare quanto occorreva: anche quindici anni •



Note sull'urbanistica milanese. 1985, dattiloscritto inedito.

Non è la semplice enunciazione di un principio, ma deve diventare una pratica concreta e una regola precisa di comportamento il ruolo di reciproco servizio tra la città centrale e l'area metropolitana.

Milano non può non farsi carico di una politica estera e non collaborare alla ideazione e alla realizzazione delle grandi infrastrutture e degli interventi a servizio dell'intera società

metropolitana: una politica di impiego delle proprie risorse e delle risorse comuni anche e forse soprattutto all'esterno della città centrale. Per il decentramento, parola impropria che induce l'idea di spostamento o di travaso di qualche cosa, e che dovrebbe essere invece il riconoscersi e l'operare come parte e centro di un'area più vasta di quella considerata da una visione tradizionale della realtà e dell'amministrazione, nonostante le molte parole e i molti dibattiti non si è studiato e non si è fatto quasi nulla. Un "decentramento" spontaneo e disordinato è in atto con il diffondersi degli insediamenti e delle attività in un territorio per il quale sono anche troppo limitate le dimensioni del vecchio consorzio intercomunale del PIM. Non ha più senso se non a livello di problemi di quartiere e di isolato parlare di un'area comunale, parliamo di un'area della grande Milano che è grande come la Regione e per la quale bisognerebbe trovare strumentalmente un nome diverso per evitare fraintendimenti municipalistici o resistenze campanilistiche: il destino di quest'area si gioca nel rapporto tra Milano e la Regione. Non è corretto individuare se non contestualmente i criteri e gli obbiettivi per l'amministrazione urbanistica di Milano e per quella del territorio regionale.

2. Le profonde trasformazioni alle quali assistiamo nell'organizzazione spontanea delle localizzazioni su un territorio assai vasto, indotte dall'evoluzione tecnologica e dagli spostamenti in atto tra i settori economici, riducono per la prima volta dopo più di un secolo la pressione insediativa sull'area centrale della Regione: in Milano si liberano addirittura da insediamenti in gran parte obsoleti aree di notevoli dimensioni.

Si può operare secondo una visione allargata e aggiornata della città su una doppia riserva di aree, fuori le mura e dentro, e la disciplina urbanistica deve individuare i modi per i quali le due riserve non siano sprecate vuoi da un decentramento senza disegno vuoi da un affrettato riempimento fondato sull'illusione della presenza di infrastrutture, che in realtà sono terribilmente carenti, per le quali un alleggerimento dei pesi (che può anche essere in parte temporaneo) non è che un vantaggio, e può essere un'occasione per il ripensamento di un'adeguata sistemazione.

3. Il processo di internazionalizzazione delle economie e l'allargamento che dovrebbe accompagnarlo degli orizzonti politici e culturali pone anche un problema di scambi e di concorrenza tra le aree metropolitane situate nei diversi paesi tradizionali di questo nuovo mondo che tende ad annullare i confini. E' inevitabile il confronto tra sistemi urbani, e i più consistenti elementi di valutazione sono: a) la qualità della vita complessiva, b) il funzionamento delle reti infrastrutturali, c) la maggiore o minore presenza, o l'assenza, di momenti di congestione. Milano non si deve confrontare soltanto con il suo immediato hinterland o con la sua Regione o con la Valle Padana, ma la grande Milano deve confrontarsi con le realtà metropolitane europee (e americane) rispetto alle quali è da troppi punti di vista enormemente in ritardo.

4. Il dibattito sull'urbanistica è stato molto ricco di voci negli anni recenti, ma non sembra di poter dire che i risultati siano stati di grandi chiarezze o di grandi certezze. Sembra di poter individuare tra l'altro anche una notevole confusione dei ruoli; il piano regolatore di Milano sotto certi aspetti potrebbe apparire come il progetto di massima redatto dall'Amministrazione per un'opera alla cui costruzione l'Amministrazione stessa debba poi metter mano: ma l'urbanistica prima che delle strutture (l'uso del suolo) è il luogo delle relazioni tra le strutture, il luogo delle infrastrutture in senso lato, e l'Amministrazione deve farsi carico del problema delle infrastrutture e dei servizi, e nella visione dichiarata di un disegno per la forma e le relazioni di un auspicato sviluppo della città, stabilire con assoluta chiarezza (certezza del diritto) le regole del gioco: le forze sociali, gli operatori riempiranno le maglie di questa trama fisica e giuridica, non nemica, ma amica della libertà.ll disegno dell'urbanistica deve assicurare nel territorio due valori essenziali per la comunità e per l'individuo: la disponibilità e le mobilità.

5. La carenza più vistosa che oggi affligge Milano riguarda certamente le infrastrutture in generale e le infrastrutture per la mobilità in particolare. Manca un piano coerente per la sistemazione delle Ferrovie, delle metropolitane cittadina e regionale, per i trasporti di superficie, per l'adeguamento della rete viaria urbana e delle sue connessioni regionali, per l'integrazione tra il trasporto individuale e quello pubblico (parcheggi). L'elenco delle altre carenze, dei problemi insoluti, delle questioni trascinate per anni è noto a tutti. Milano è in ritardo non di anni, forse di qualche secolo. Le ultime grandi occasioni perdute sono la fine della seconda guerra mondiale con i suoi vuoti che erano tragici, ma potevano diventare provvidenziali per una sistemazione (quarant'anni orsono), e l'apertura del PIM, cioè l'individuazione di un problema che è rimasto irrisolto di appartenenza a una più vasta area e della esigenza che non è stata soddisfatta di un disegno unitario a quella scala (venticinque anni orsono). Un ritardo simile non si recupera in breve tempo, sarebbe un successo difficilmente sperabile un recupero in qualche decennio. E Milano deve affrontare qualche decennio di disagio, deve diventare per un lungo tempo il cantiere di se stessa •

**Sul tema progetto urbanistico.** Intervento a un ciclo di seminari sul tema "Il progetto urbanistico", organizzati all'Ordine degli Architetti di Milano presso la Facoltà di Architettura del Politecnico. Novembre 1988.

Marco Bacigalupo, Franco Alberti

ella relazione introduttiva a questi seminari organizzati dall'Ordine degli Architetti di Milano si è detto che l'oggetto principale dell'attività professionale in campo urbanistico è il "piano". D'altra parte, come avrete notato nel foglio che ne annunciava il programma, il titolo generale scelto per gli incontri di questi due giorni è stato "Il progetto urbanistico". Anche ieri si è accennato a questo tema del "progetto urbanistico" come di un settore di attività che gli uffici tecnici del Comune di Milano intendono potenziare al loro interno. Vale quindi la pena di fare gualche riflessione e di spendere qualche parola sulle implicazioni di questi due termini - piano e progetto - perché la dialettica tra i loro contenuti non solo è un argomento teorico interessante in sé e oggi ampiamente dibattuto, ma anche perché nasconde problemi che in qualche modo emergono di continuo e con i quali chi si occupa di urbanistica deve fare i conti.

Affrontare un tema urbanistico (nel senso dell'elaborazione di un nuovo strumento per l'ordinamento dell'assetto di un'area) privilegiando una visione piuttosto che l'altra, apre la strada a comportamenti professionali che possono in parte divergere.

Da una parte quando parliamo di "piano" poniamo l'accento soprattutto sugli obbiettivi, sulle strategie, sulle norme, sul disegno generale e sui processi metodologici da istituire per lo sviluppo e la trasformazioni di un territorio. Dall'altra vi sono le attenzioni da riservare ai fatti morfologici della città, dove emerge il ruolo del 'progetto" di architettura o meglio, nel caso dell'urbanistica, il ruolo dell'insieme di progetti ritenuti idonei per posizione, dimensione, contenuti funzionali e di immagine, a promuovere e a diffondere effetti di qualità, di forma e di rappresentatività in intorni urbani significativi.

Bisogna riconoscere che in distinzioni come questa è sempre presente una buona dose di approssimazione ed è evidente che il comportamento professionale più auspicabile sarebbe di riuscire a coniugare la coerenza delle scelte e delle visioni generali del "piano" con il controllo qualitativo e di immagine degli interventi promossi dal piano stesso che dovranno attuarsi come "progetti". Ma in effetti il dualismo a cui ci riferiamo si rifa' sempre vivo all'atto della formazione di uno strumento urbanistico e quando voi vi troverete ad affrontare un tema reale come lo studio e la stesura di un piano regolatore dovrete fare i conti con le diverse sollecitazioni che questa ambivalenza propone, ponendovi ad esempio il problema del grado di precisazione "progettuale" da dare ai segni grafici che state mettendo sulla carta o ai gradi di vincolo e di prescrittività da assegnare alle proposte normative che state redigendo.

Anche ripensando alla cronaca recente dell'urbanistica ci pare che tale problematica sia ben rilevabile.

La tesi dell'urbanistica "per progetti" ad esempio, benché da tempo presente in forma più o meno latente tra le ipotesi per la costruzione della città, prende un maggiore respiro dopo la metà degli anni '70, sulla scorta di un atto di sfiducia notevole verso i sistemi istituzionali della pianificazione urbana e metropolitana con i suoi esiti cosi poco edificanti o addirittura fallimentari. L'intento, in nome di una giusta rivendicazione per la qualità dei singoli interventi, è di superare l'inefficace incastellatura di norme e procedure cosiddette "a cascata" o a "scatole cinesi" (i piani di più grande area che avrebbero dovuto generare, con progressiva, quasi meccanica deduttività, i vincoli e le indicazioni utili per la redazione dei piani più di dettaglio, fino ai piani particolareggiati).

In questo processo di ripensamento succede però anche che molti significativi orientamenti e contributi disciplinari che guardavano alle questioni di assetto della città e delle aree metropolitane nel loro insieme, o erano interessati alla

ricerca di standard urbanistici e sistemi normativi e metodologici per così dire "pre-progettuali" (pensiamo ad esempio al fertile di-battito che su questi argomenti vi era stato in Lombardia durante la stesura della Legge Regionale n° 51), vengono in parte contestati o affiancati da qualcosa di diverso.

Così quella che già era stata, in vasti ambienti di urbanisti dei nostro Paese, una certa diffidenza per la forma dello spazio inteso quale variabile indipendente, viene in molti casi messa da parte e una nuova abbondanza (o sovrabbondanza) di progettazioni urbane, con le loro rappresentazioni planivolumetriche e architettoniche bell'e pronte, si riversa nei mondo della cultura, della professione, delle riviste specializzate e dei convegni.

A un'idea di città e di territorio intesi come sistemi flessibili e aperti ad accogliere eventi e trasformazioni in continuo divenire, si affianca con peso crescente il gusto per "i segni forti" sul territorio e per le configurazioni rigide, ben definite e non di rado trattate come oggetti o luoghi monumentali.

Questo fenomeno trova riscontri anche a livello politico amministrativo, dove la cosiddetta politica degli interventi e l'idea della costruzione della città per parti diventano temi ricorrenti di molti Assessorati e Consigli Comunali, vuoi perché insofferenti dei tempi lunghi della pianificazione, vuoi per la discutibile aspirazione verso nuove e più "pratiche" forme di interventismo.

Ma non è il caso di pronunciare qui giudizi di valore su scelte che schematicamente si usano collegare al piano da una parte e al progetto dall'altra, sia perché senza esempi il discorso finirebbe per essere generico, sia perché come abbiamo accennato le contrapposizioni non sono poi del tutto lineari e univoche, ma si intrecciano in maniera complessa. Più interessante sembra rilevare come la dialettica e la distinzione tra piano e progetto sia strettamente collegata al problema delle scale della progettazione (scale a loro volta da correlare con l'articolazione dei piani sancita dalla legislazione statale e regionale) e come anzi, proprio spostando l'attenzione in questo senso, è possibile chiarire qualche altro aspetto della questione.

La corretta messa a fuoco della scala propria di un tema urbanistico è di basilare importanza e di grande aiuto nella redazione di un piano per svariati motivi

Anzitutto per contrastare due rischi opposti che spesso tendono a banalizzare e distorcere un progetto urbanistico:

- da una parte il rischio dei dettaglismi esasperati e "fuori scala". Questi possono essere promossi da committenze troppo preoccupate di salvaguardare situazioni e interessi particolari e per così dire di tipo catastale, così come anche possono essere introdotti da piani troppo rigidamente sbilanciati verso suggestioni estetico-formali che non trovano riscontro nelle esigenze obbiettive delle Comunità e degli operatori e non rispettano i gradi di flessibilità e di apertura che vanno assicurati nei confronti dei futuri possibili;
- dall'altra quello di produrre strumenti neutrali e asettici, privi di un disegno d'assieme (non necessariamente o soltanto un disegno fatto con la matita e i pennarelli), dai quali non emergono configurazioni fisiche e impianti infrastrutturali definiti, decisioni coraggiose sull'assetto finale che si vuole ottenere, sulle concentrazioni e rarefazioni degli insediamenti, sulle caratterizzazioni volontarie dei luoghi: il tutto cioè come per una silenziosa dichiarazione anticipata di impotenza a contrastare le spinte della crescita urbana spontanea, la compromissione sempre più polverizzata del territorio, gli sviluppi imitativi di ciò che già esiste. Un altro stimolo ai ragionamenti sulla giusta scala di un tema urbanistico viene dalla necessità di inquadrare

gli obbiettivi e le previsioni del piano nella più estesa possibile dimensione d'area che si ritiene coinvolta dal livello di progettazione assegnato: sia esso quello di un'area piccola da riqualificare o da urbanizzare ex novo, o di un più grande ambito comunale da interessare con un PRG, o di un comprensorio esteso a più Comuni.

Si potrebbe pensare che questo allargamento del campo di osservazione rimanga un compito in qualche modo estraneo ai limiti dell'attività professionale più tradizionale, per il mandato preciso che l'urbanista riceve dalla propria committenza quando questa di volta in volta gli indica dei confini ufficiali entro cui operare. Come se tale impegno ad ampliare l'ottica del problema dovesse essere coltivato altrove fuori dalla nostra professione o riservato solo ai Concorsi di idee. Ma ovviamente ciò sarebbe quanto mai riduttivo.

Certo in una situazione come la nostra italiana che, nella sua assurda complessità legislativa in materia di pianificazione territoriale, finisce per risultare sempre molto carente quanto a univocità e chiarezza di regole atte ad armonizzare i piani ai vari livelli, questo cercare di muoversi con una visione che esce da confini formalmente o amministrativamente definiti andando alla ricerca di un inquadramento più generale per le proprie proposte, può riservare all'urbanista molte delusioni: tra rischi di supplenze inopportune e continue incertezze sulle scelte e sui vincoli di scala superiore che finiranno per influenzare "da monte" il progetto che egli sta facendo.

Solo però cercando di muoversi faticosamente in quest'ottica di largo respiro si può rispettare il principio per cui i problemi dell'urbanistica si pongono in uno spazio fisico che è continuo, senza barriere artificiose, unificato dalle reti delle infrastrutture e dalle problematiche ecologiche, dove tutti i livelli di piano sono collaboranti e dialettici, orizzontali e non gerarchici: il che rappresenta un modo nuovo di porsi il problema urbanistico di questi anni, alternativo per esempio a quello che poteva andar bene quando la netta opposizione tra città e campagna, tra il manufatto "città murata" e il territorio vuoto che le faceva da corona, rendeva molto più semplici le cose.

In quest'ordine di idee il riconoscere le questioni di scala serve anche per poter proporre in forme chiare la distinzione tra i compiti di un disegno generale e infrastrutturale (o di norme generali valide e uguali per tutti i cittadini di un territorio) e i limiti e le potenzialità degli interventi puntuali in zone specifiche. Cioè per chiarire le forme del rapporto dialettico tra il luogo, la consistenza e i gradi di libertà di ogni singolo intervento e il contesto urbano e ambientale ove l'intervento si inserisce, tra le problematiche interne e quelle che stanno all'esterno dell'area di cui ci si occupa. Ogni territorio ad esempio è sia un luogo dove si sta e ci si muove internamente, sia un luogo attraverso il quale si passa. Questo è un discorso scontato per tutti. Ma se è cosi, allora non si può accettare un piano urbanistico risultante come semplice somma o accostamento di soluzioni parziali per questa o quell'area, che ignori, nel considerare un determinato territorio, ciò che sta al di fuori e il modo con cui quel territorio si inquadra in ciò che lo circonda.

Cosi come per converso sarebbe insoddisfacente un piano che non riuscisse a offrire un disegno urbano adeguatamente particolareggiato alla Comunità che lo promuove, a migliorare la dotazione dei servizi, a dare forma a una nuova zona residenziale o ad un sistema dì spazi verdi e pedonali, a recuperare i vecchi nuclei storici, a valorizzare quella piazza o quei parco: in sostanza cioè ad offrire un ausilio tecnico per risolvere i problemi interni di quella Comunità.

Come vedete ancora una volta ci siamo imbattuti in una forma di ambivalenza tra due facce di uno stesso problema, in un dualismo che oscilla tra il "generale" e il "particolare", in certo qual modo analogo e parallelo a quello che all'inizio di queste riflessioni avevamo richiamato a proposito del "piano urbanistico" da una parte e dei "progetto urbanistico" dall'altra.

Il tipo di contributo che nell'esercizio del nostro lavoro potremo dare a questa dialettica - al cui concerto partecipano numerosissimi soggetti quali citttadini, amministratori, enti e agenzie con implicazioni territoriali, tecnici di varie discipline, eccetera) dipenderà da scelte e orientamenti personali. Ma probabilmente, per la parte che ci riguarda più da vicino come architetti, si può dire che tale contributo sarà tanto più utile e preciso quanto più riuscirà a rimanere ancorato alla concretezza dei fatti fisici, alla concretezza delle opere che si costituiscono nello spazio e che nella configurazione spaziale trovano i loro presupposti e producono i loro effetti

...un'ipotesi di città su tutto il territorio, una « regione-città » per usare una definizione con il tono dello slogan, non è una ipotesi di futuro utopistica: abbiamo visto che quel futuro è già qui, nei fatti, e solo la distorta interpretazione del mondo in cui viviamo, e la timida utilizzazione degli strumenti a nostra disposizione, non ci fanno rendere conto che già esistono i presupposti e le tecniche per attuarlo....MARCO BACIGALUPO, 1975

# Discussione preliminare di aforismi scelti

# MARCO BACIGALUPO, TITO GATTI, UGO RATTI, dicono in:

"La proposta di uno sviluppo lineare per Milano. Un piano di dimensione padana" - Domus 432, novembre 1965 : .... sembra che il problema urbanistico principale sia quello della ristrutturazione di Milano e del chiarimento di una sua vocazione regionale; invece, occorre: Ripensare Il centro antico nel quadro delle funzioni urbane di nuove relazioni civili.... il problema della ristrutturazione di Milano è corollario del problema della struttura padana, mentre in questa scala maggiore è contenuto significativo della struttura la nuova dimensione del vivere civile sul territorio, cioè una organica accessibilità per ogni punto e per ogni scelta: con tutte le accezioni sociologiche che si voglia, tale è in fondo la funzione svolta egemonicamente dalla città....

...La denominazione oggi comune di città-regione o città-territorio, non deve indicare quindi una particolare forma di espansione urbana; anzi deve prescindere dal fatto che sul territorio esista un fenomeno di conurbazione imponente con le implicite conseguenze, cui si debba attribuire l'eccitamento a perseguire una soluzione territoriale; e deve invece sollecitare strutture assolutamente nuove su cui attestare tutti gli incrementi parametrici, che non vanno considerati come somma di espansione dei centri x y z bensì come potenziale dell'intero territorio considerato, indifferentemente per ogni punto...
... Il campo d'azione è quindi la regione padana; il progetto, un progetto di struttura nuova su questa scala, che è scala urbanistica, scala dimensionale. La ristrutturazione urbana, invece

... non è mai un progetto in scala dimensionale ma in scala tecnica così come "polarità esterne, città satelliti, modelli galattici, corone di riqualificazione", sono nomi suggeriti dalla esperienza del processo storico naturale degli insediamenti, ed indicano soltanto i mezzi per fronteggiare in chiave di buon senso e con strumenti tecnico-normativi un aumento quantitativo dei fenomeni e dei loro effetti. In conclusione. L'inquadramento nella scala geografica adeguata ....Senza l'appoggio di un progetto direttivo che stabilisca la scala dimensionale cui riferire in scala tecnica, cioè esecutiva, la disposizione delle opere, gli interventi di ristrutturazione non hanno senso urbanistico, perché isolati e soprattutto non idonei ad istituire la scala dimensionale, che non si produce per evoluzione graduale della scala urbana, ma rappresenta nel progetto urbanistico l'invenzione caratterizzante.

**REDAZIONE:** Per procedere, si tratta d'inquadrare queste tesi nella congiuntura del tempo. Ricorreremo al testo di un economista che testimolniò la temperie di quegli anni, quarant'anni dopo, esponendo i tenore della trasformazione antiurbanistica della pianificazione urbana che, espunta la dimensione fisica, divenne esclusivamente politica.

# Scrive VILLANI,

(sulla Rivista internazionale del 2006, di Scienze sociali nº 1-6. Pag. 365/386. "Utopia e piano processo, un dibattito sul metodo nella pianificazione urbanistica.)

..... Il nostro riferimento a Milano e al Milanese – fine anni '50 - inizio anni '60 – e` a una situazione in cui il polo centrale, la citta` di Milano, aveva realizzato nel tempo, nell'arco di quasi un secolo, un controllo del proprio sviluppo fisico, attraverso l'elaborazione di diversi piani regolatori. E va sottolineato che questi piani regolatori, nel bene e nel male, apprezzabili o meno apprezzabili, erano stati effettivamente

gli strumenti che avevano guidato la crescita urbana.

Questo significa che la citta` non si era realizzata con insediamenti casuali e arbitrari. Si costruiva in base alle regole stabilite dal piano. Non cos`ı avveniva nei Comuni contermini, privi di piano regolatore, nei quali le varie iniziative venivano ammesse e attuate – la`dove un certo controllo era praticato – in base all'applicazione del regolamento edilizio.

REDAZIONE: Marco Bacigalupo ed il suo gruppo pensarono la forma di società urbana del tempo loro.

Erano consapevoli che incombesse un tempo nuovo determinato dall'affermazione, anche in Italia e in special modo in Lombardia, dell'industria come forma di produzione. L'industrializzazione della produzione, reclamava un a riflessione urbanistica originale. Pensarono che la forma della città "storica" pur dotata di impianti ferroviari secondo una gerarchia di scala (treno, tram) alla fine dell'Ottocento riformata agli inizi del Novecento – piano Beruto e Masera - con le relative strutture di comunicazione (telegrafo, radio, telefono scalati nel tempo) e di ampie aree di ampliamento – piano Albertini – non fosse più adeguata alle forme di vita e di produzione in essere, perché figlie di una autopercezione ancorata al ppassato, invecchiata e inattuale.

Tentarono dunque di ripensare i modelli affermati in sede internazionale, per adeguarli ai costumi del territorio milanese. Non pensavano in termini discontinuità o rottura. Il loro progetto s'ispirava pragmaticamente al decentramento di Cattaneo (cfr. Su la distribuzione della popolazione in Lombardia in relazione alle opere pubbliche).

Avevano capito che vi era un problema nuovo, istituzionale complesso, nel quale la questione del tempo, assumeva una rilevanza estrema. Non si poteva privilegiare l'intervento giorno per giorno ma occorreva saper guardare al tempo breve nel tempo lungo e individuare l'intervento indispensabile minimo, alla nuova scala geografica o regionale della città.

Per far ciò, coloro che erano stati architetti/urbanisti, si scostarono dal loro abituale modus operandi, il piano esecutivo - sperimentato soprattutto a San Donato Milanese -, per pensare la precondizione alla scala adeguata (sovracomunale o regionale) di un concreto principio di densificazione urbana e di una linea infrastrutturale preliminare agli interventi da realizzare nel corso del tempo e indipendenti da essi. Basata sulle propietà e vocazioni di aree decentrate cioè sull'incremento di produttività che la interazione o l'integrazione tra proprietà diverse di aree diverse avrebbe dato. Tale precondizione, non poteva che essere una infrastruttura viaria e ferroviaria, una linea di comunicazione/trasporto, decentrata sul territorio e indipendente dalla forma radiocentrica della città preesistente. Era una "visione" anticonvenzionale. Perciò la proposta venne considerata utopica, e così denominata con il malizioso connotato di irrealistica e astratta. Mentre il termine, stava ribaltando l'antico significato. E da irrealizzabile assumeva il significato di dotato di una originalità specifica, coerente con la progressività del moderno. Avevano in mente, del tutto realisticamente, che l'atto che compivano apparteneva al progresso. Che doveva evitare d'essere totalitario, e doveva invece cercare d'essere democratico.

Si poteva decidere insieme la linea di addensamento favorevole alla interazione tra le vocazioni multiple, sinergiche distribuite

un'ampiezza d'area del campo d'azione urbana, multipla rispetto a quella coinvolta nella pianificazione tradizionale. Senza pretendere di prevedere cosa successivamente fare. Così il termine scala si affacciava come concetto chiave spaziotemporale, disciplinare, in sintonia con la bigness del tempo e con la trasformazione di paradigma in itinere, che oggi è nel pieno del processo.

Ed è proprio per questo che la loro riflessione che elaborava concetti relativi allle operazioni necessarie al loro momento diviene importante. È il momento in cui mettere a punto il concetto di scala che riassume l'implicazione nel tempo lungo nel tempo breve, consente pragmaticamente di individuare l'intervento indispensabile senza pregiudicare nell'attualità dell' oggi (1960), la diacronia degli interventi accidentali e successivi da progettarsi ed attuarsi volta per volta. Si decideva però dove vocazioni espresse senza promuoverne lo sviluppo, potevano essere riguardate nella prospettiva di un interesse superiore che "mediasse" i conflitti d'interesse nella competizione tra i comuni membri del comprensorio.

Torna il giudizio di **ANDREA VILLANI**, da "Utopia e piano processo"..." ibidem Al tempo dell'impeto creativo di fine anni '50, il Comune di Milano coi suoi amministratori si gloriava di avere tra le mani da attuare il piano urbanistico piu` moderno e progredito d'Italia, frutto di una cultura urbanistica esaltata nel mondo politico e nei centri di studio e ricerca sulla citta` e il territorio – a iniziare dalle Fa- colta` di Architettura e dalle loro espressioni – dominanti in quel momento in tutta Europa. Milano, disponendo di un simile strumento urbanistico, e di una forte volonta` politica di intervento pubblico, si trovo` quindi a gestire da una parte l'esplosione della domanda di territorio comunale; dall'altra il concentrarsi di insediamenti del piu` vario genere e nella totale assenza di controllo nei Comuni limitrofi, a iniziare dalla

REDAZIONE: Bacigalupo ed il suo gruppo di urbanisti, studiando un piano per il comprensorio, avevano, dunque, un'aspettativa, quella di partecipare ad una operazione strategica del loro tempo, gli anni '60. Il quale, però, era all'avvio di una mutazione radicale, che rifiutava, forse soprattutto moralisticamente, lo sforzo intellettuale di capire il loro tempo, in una parola la disciplina in tutti i sensi. Soprattutto se appariva delega. Perciò, forse, alla ricerca della massima semplificazione tutto divenne "politica". Oggi tutti parlano di politiche a proposito di scelte territoriali. Ma il contenuto concreto o fisico, quello che coinvolge le persone, resta non riflesso e in assenza di questo alimento l'atto politico mostra la sua astrazione, e la separazione dal coinvolgimento concreto delle persone. La riflessione e l'elaborazione di concetti adeguati a ciò che cambia non può mancare alla politica se vuole coinvolgere concretamente le persone. Un nuovo umanesimo si affaccia con nuove attenzioni alla natura ed alla politica. Era già stato premonito dai nostri autori. Si trattava e tratta di prendere in considerazione le ragioni delle discipline che pongono condizioni al comportamento personale. Si amplia immensamente il novero delle ragioni. Si implicano ragioni che non appartenevano alla cultura occidentale. Tuttavia si tratterà sempre di ragioni. Che sono ciò che travalica il naturale narcisismo degli uomini. Ciò che unisce e costituisce società civile inclusiva e includente. Per tornare all'Italia, contro ciò che si manifestò esclusione alle soglie degli anni '70. Intolleranza radicale della diversità, scontro, negazione, terrorismo apparentemente rivoluzionario.

Resta come problema generale l'alternativa radicale: se conformarsi alla natura, con un atto autorepressivo fino al suicidio. O sapere che , come altro, la natura deve essere introiettata cioè capita dall'altro che siamo. Dagli uomini.

Nella temperie di quegli anni, a cominciare dal '68 la politica, dunque prese il sopravvento, su qualunque altra forma d'azione, soprattutto culturale. In altre parole, cercò di essere esclusiva e sostitutiva.

D'altra parte, nell'occidente postcoloniale, si verificò che la guerra era un'opzione impraticabile, non solo come atto repressivo e omicida. Ma altresì, per le armi di distruzione di massa, suicida.

L'opzione preferita, compiere un atto d'autorepressione di tutte le attività umane per eccellenza, a partire dalla cultura e dai saperi concreti privilegiando le scienze astratte si è rivelato altrettanto impraticabile. In particolare l'atto di reprimere la scienza architettonica come superflua si è rivelato un errore vizioso. Bacigalupo e il suo gruppo, estranei a tutte queste idee produssero, prima che una resistenza, una elaborazione alternativa. Indicando, prima che una resistenza un'altra scelta. Della quale oggi si vede bene lo sviluppo entro una contesa che esige un lavoro di elaborazione della esperienza della realtà assiduo e intenso. L'attenzione alla resistenza che misero in atto, è un porsi nel seguito di un lavoro che non può che procedere di generazione in generazione, per spostamenti del "punto di vista", scoperte verificate dall'applicazione alla realtà e collocazione delle scoperte in "insiemi" autoverificati. Conferma il valore degli studi topografici e architettonici dell'urban design la cui esclusione, sancita da una eliminazione dalla memoria collettiva che priva dell'intelligenza rimossa le generazioni a venire. Scala, tempo breve nel tempo lungo e bigness coinvolta nel territorio ricompreso nel campo d'azione alludono ad un nuovo umanesimo di nuovo e più intrinsecamente rivolto alla natura da rispettare non più nella forma della religione ma della alterità dall'uomo stesso che nel conoscerla la perde nel modo eracliteo del mostrarsi nascondendosi. O rivelarsi .

Nel porre all'attenzione la loro proposta come l'ovvio di una riflessione illuminante, si tratta di tradurla all'attualità del 2022. Restiamo in un modo di produzione industriale che ha ingloba, a suo modo la produzione agricola e il paesaggio, che giustamente pretendono la salvaguardia dall'invasività devastante dell'opera umana cioè "la sostenibilità dal punto di vista della natura".

Si osserverà, in proposito che nel modo globale d'oggi, in cui gli insediamenti umani si formano e crescono, il modello di città lineare vale e non vale. Spontaneamente, infatti, sulle coste e lungo i fondovalle o gli altipiani non c'è insediamento umano che non abbia assunto la forma lineare. Tuttavia, è il trasporto aereo ciò che, concretando la globalizzazione, ha imposto le premesse della crescita concentrata e della competizione tra aree metropolitane. In proposito occorre ricordare le due condizioni preliminari della realtà concreta che pratichiamo oggi (in apparente sospensione della topografia locale che costituisce la presenza) la comunicazione in tempo utile dei trasporti e in tempo reale delle comunicazioni tra i punti lontani della terra – persino con punti dello spazio astronomico del sistema solare – che sono divenute oggi un dato di fatto. Con il termine prossimità temporale equivalente è stata messa a principio della trasformazione epistemologica in essere oggi, per quanto rigiarda l'architettura, una determinazione di cui occorre pensare l'effetto sulla scala della bigness degli interventi odierni. Nella quale la coesistenza della scala al vero della scala dei fenomeni naturali e della scala degli effetti più o meno globali o locali delle opere umane si verifica. Si riferisce a questa nozione di prossimità multipla e protesica (per usare un termine di Françoise Choay) la nozione odierna di città, come stazione viario-erroviario/aeroviaria direttamente collegata alle altre in base ad una misura temporale di vicinanza. Essa vale per la mente cui manca un mezzo di visualizzazione geometrica per indicare tale distanza equivalente.

Da allora, quando a Bacigalupo sembrava ci fosse un ritardo incolmabile – secolare – il quale impedisce di capire la città d'oggi, sono passati cinquant'anni. Né il ritardo è stato colmato, anzi per la decisine di non proseguire negli studi sull'architettura della città, affidando la mediazione che crea società, alla politica (quindi all'economia di mercato) ed alla conflittualità che ne è la natura la città tale e quale: una citta vecchia, come dicevano di Milano, - Milano è una vecchia grande città - tutte le città sono diventate vecchie-grandi. la loro proposizione diviene monito. Si tratta di recepire il monito. E di avanzare nella ricerca. Che è quella degli architetti, che si dedicano a pensare il modo dell'implicazione temporale del tempo breve nel tempo lungo e la scala degli interventi adeguati. A pensare "il come" la città d'oggi.

Ed in proposito a cercare come s'intreccino oggi le tre semiologie che s'intrecciano nell'architettura: il programma, la tecnica di costruzione, l'algoriotmo metrico di definizione metrico/posizionale e proporzionale.

la distinzione utopia e piano processo... non credo sia da enfatizzare fino a farla diventare l'opposizione di due contrari che si escludono a vicenda...

non è proprio vero che i due schemi divergessero tanto profondamente...[se]... valgono gli elaborati disegni e relazioni che illustrano una ipotesi di assetto del territorio... Mazzocchi non è qui con noi ma penso che dobbiamo dargli credito dicendo che da una parte sapesse benissimo che la base (o se si vuole l'obbiettivo) del piano processo è o dovrebbe essere una certa utopia, e che d'altra parte, non potesse ignorare il fatto che essendo di per sé la pianificazione, non il piano, un processo, anche la proposta dello sviluppo lineare, cioè di "quelli dell'utopia", dovesse concretarsi , al momento in cui fosse divenuta un piano, nel divenire, cioè nel "processo" della sua realizzazione. Questo mi pare proprio evidente... I motivi del nostro confronto di allora, sono ancora vivi. Cioè, per dirla con l'I.N.U. questo progetto di città, se si deve fare, è ancora da fare... quel nostro problema è ancora vivo. MARCO BACIGALUPO, 1980.

# La situazione negli anni sessanta nei confronti con l'oggi 2006/2021.

"alla fine degli anni '50 – dice ANDREA VILLANI – venne sperimentato in Italia un fortissimo sviluppo industriale. Concentrato soprattutto in Lombardia, in Piemonte e nel Veneto occidentale". E prosegue "Ora e` ben noto e ben chiaro che quando si verifica un rilevante, impetuoso sviluppo industriale, non si ha soltanto l'effetto – certamente positivo – di creare posti di lavoro, beni materiali e reddito che consente di acquistare i beni prodotti e mettere insieme un patrimonio, ma anche spostamenti di popolazione; concentrazione nelle citta`; cambiamenti di abitudini a livello di massa; crisi negli stili di vita personali e di rilevanti gruppi sociali; crisi delle famiglie"....

REDAZIONE: La situazione coì descritta indica la coscienza di una crisi nella quale si lamentano: spostamenti di popolazione; concentrazione nelle citta`; cambiamenti di abitudini a livello di massa; ma soprattutto, crisi negli stili di vita personali e di rilevanti gruppi sociali; crisi delle famiglie.

Dunque la situazione in atto, negli anni '60, non è solo generatrice di ricchezza, ma anche di crisi.

Una lamentazione della crisi emerge negli anni seguenti. Cosichè la ricchezza viene ascritta ad un vizio economico politico, di classe, come se arricchissero i ricchi. E gli altri restassero poveri. Critica generatrice di rabbia priva di futuro.

Allora ci si può domandare: non hanno alcun senso le grandi iniziative di pianifi cazione urbanistica? Non hanno spazio teorico, ne´ tanto meno pratico-concreto, i piani di area vasta? E cosa è accaduto in questo quarantennio, dal 1965 – data della Grande Controversia Metodologica Milanese sulla pianificazione urbanistica – fino a oggi?...

... La risposta è che la pianificazione di area vasta, e il lavoro per una metodologia di intervento sui temi di area vasta, quanto meno in Italia e nell'area metropolitana milanese, sono stati del tutto accantonati dalla fine dell'attività pianificatoria del PIM, dalla metà degli anni '70, quando l'attività di controllo urbanistico passò alla Regione Lombardia...

... L'attività urbanistica, svolta dagli «urbanisti condotti», fu essenzialmente alla scala comunale, e fu volta ad applicare le leggi prima nazionali e poi regionali sull'urbanistica, basate ancora sul metodo dello zoning razionalista.

... Quello che invece si e` avuto sono state elaborazioni su specifici temi, con specifiche azioni. L'advocacy planning con riferimento alle politiche di rinnovo urbano...

...Perchè il problema delle grandi città e aree metropolitane occidentali non è più quello della forte o fortissima concentrazione di attività produttive, come si era sperimentato durante gli anni '50 e '60, ma quello della loro delocalizzazione o della loro scomparsa. E per la città, il problema è divenuto quello di individuare le funzioni da svolgere nelle aree industriali dismesse; come passare in modo concreto, con quali concrete azioni, dall'industria al terziario, dalla fabbrica alle attività artistiche, culturali, commerciali, di entertainment, alla ricerca, alle attività di terziario avanzato....

**REDAZIONE:** La progressiva perdita di centralità della dimensione obbiettiva geograficostorica, che verifica sul territorio linee di movimento di merci e persone; convergenti in punti di crocevia generatori di città commerciali, sembra conseguenza di una liberazione dalla "tirannide dei quadri naturali" ma finisce per affermare l'opinabilità del desiderio sulla obbiettività del sistema topografico monti\_valli/fiumi\_valichi/ponti\_porti, costituente il sistema di riferimento geotopografico che l'economia della società urbana contempla come cultrice della cura del territorio non come imperativo di un oggi che scopre di essersene dimenticato, ma come etica dello sfruttamento delle risorse locali. Nell'indicare il sostegno della propria posizione geograficotopografica il gruppo di marco Bacigalupo, rivendica il contributo disciplinare dell'urbanistica degli architetti, al piano ed al progetto urbano. Un'accezione dell'urbanistica georeferenziata che contempla la sinergia del pensiero politecnico di Cattaneo con le tesi di Geddes.

dall'altra parte, lo diceva già VILLANI nel 2006

... il problema e` divenuto quello di individuare le funzioni da svolgere nelle aree industriali dismesse; come passare in modo concreto, con quali concrete azioni, dall'industria al terziario, dalla fabbrica alle attivita` artistiche, culturali, commerciali, di entertainment, alla ricerca, alle attivita` di terziario avanzato. Tenendo conto che i contenuti delle funzioni, le modalita` con cui vengono svolte, i loro contenitori, e anche l'ambiente (contesto urbano alla piccola e alla grande scala) e` un elemento importante della competizione tra le citta`, che le singole citta` devono svolgere nel tentativo di catturare investimenti pubblici e privati per il proprio sviluppo....

REDAZIONE: Bacigalupo che neppure poteva supporre l'idea che il compito dell'architetto potesse essere quella dell' "urbanista condotto" o come si disse altrove quella di una funzione di servizio dell'architettura all'amministrazione piuttosto che alla politica, aveva invece una concezione del mestiere di architetto/urbanista "alta", appartenente al pensiero riflessivo capace di elaborare concetti adeguati alle realtà, ed alla visione duplice della situazione locale alla scala sovralocale regionale/nazionale/globale non solo interna pensarono alla regione città, già nel senso dell'attualità che sarebbe stata in seguito e che oggi , nel bene e nel male, sappiamo essere regionale. Ciò che oggi rubrichiamo sotto la coppia locale /globale. Ed intendeva da seguace di Cattaneo porre al centro dell'attenzione quella cura del territorio oggi divenuta imperativo categorico, intuendo la possibile collaborazione tra industra\_produzione di energia/cura della natura. Perciò, aveva una idea precisa sull'interdisciplinarietà della pianificazione. Ma non poteva concepire che interdisciplinarietà volesse dire rifiuto del contributo degli architetti.

# Le istanze della crescita alla regione\_città.

... Milano non si deve confrontare soltanto con il suo immediato hinterland o con la sua Regione o con la Valle Padana, ma la grande Milano deve confrontarsi con le realtà metropolitane europee (e americane) rispetto alle quali è da troppi punti di vista enormemente in ritardo.

Il disegno dell'urbanistica deve assicurare nel territorio due valori essenziali per la comunità e per l'individuo: la disponibilità e le mobilità....

Quando dico "la Lombardia al centro della Valle Padana", penso in una prospettiva di questo genere. Marco Bacigalupo UN FUTURO PER MILANO dal Ciclo di conferenze "Milano tra passato e futuro", Italia Nostra, 1974.

**REDAZIONE:** Detto così delle due istanze della città nella crescita sovracomunale: una cura del'interno ed una visione di competizione internazionale, si deve segnalare, ora la resistenza, garbata, alla interdisciplinarietà intesa come abbandono del contributo dell'architettura, già segnalato dall'ironico epiteto "architetto condotto" che svaluta il contributo degli architetti. Bacigalupo, neppure poteva supporre un tale disprezzo.

Poco fa Tutino diceva, e diceva bene, ... alla fine i cittadini ci chiedono anche un progetto di città.... Noi non pensavamo a niente di totalizzante, la proposta di sviluppo lineare non era di per sé la promessa della felicità o dell'immortalità, noi volevamo umilmente dare a una certa commessa una risposta strettamente disciplinare...

... E proposta disciplinare per me non poteva significare che un disegno, un progetto. A me francamente pare strano pensare che ricercare un disegno voglia dire per forza ricercare una forma urbis, intendendola ancora come la intendevano il Filarete o Francesco di Giorgio. E' chiaro che se cambia il concetto di urbs, la forma che lo incarna deve cambiare. . . .

Bene, io credo che la nostra proposta, che suggeriva una linea di sviluppo "passante" per Milano, che riconosceva Milano come parte di questo disegno e a sua volta questo disegno come parte di un disegno più grande (alla scala della Valle Padana) era certamente la proposta di una forma, perdonatemi la parola, che concentrava nell'area milanese il meno possibile, perché ne usciva subito (essendo appunto "passante"): può sembrar banale, ma è vero. Marco Bacigalupo. Da: I modelli di città nel comprensorio milanese. In "Progetti di città" in Rassegna Urbanistica in Lombardia a cura del Servizio INU Lombardia, 1980 ... ci si porta fuori dai termini urbanistici, ogni qual volta, rifiutando come astratte ed utopistiche (nel senso pessimo ed ambiguo con cui si usa oggi mondanamente il termine) indicazioni di progetto espresse nella loro giusta dimensione, si ripiega su di una artificiosa sopravalutazione dei fatti contingenti della vita e degli usi della società, e dall'interno di questa, e nei suoi riflessi microterritoriali si procede a una cura ininterrotta di malanni, dispersiva di idee e patrimoni, paralizzante le dispute dei confronti, e adatta soltanto a perpetuare indefinitamente con paradossale saggezza il deprecato stato delle cose. Vi è quasi adombrata, in questi atteggiamenti, una rinuncia alle responsabilità, un senso di sfiducia e di stanchezza che rende vecchia la nostra generazione...

Marco Bacigalupo, Tito Gatti, Ugo Ratti: "La proposta di uno sviluppo lineare per Milano. Un piano di dimensione padana" 
Domus 432, novembre 1965.

... La dimensione e la vita della città murata non è la dimensione e la vita della città regione; ma il pensiero che non si possa disegnare la città regione mi sembra un'abdicazione, e mi sembra una deformazione il sentire di fronte a un disegno di oggi, quasi come se a noi oggi il disegno fosse negato, l'odore dei secoli passati, che so il Cinquecento o l'Ottocento, o quel che volete

# MARCO BACIGALUPO. Relazione al convegno I.N.U. 1980.

... potrei dire, per cominciare che secondo me forse non è proprio vero che i due schemi divergessero tanto profondamente...
- non mi metto naturalmente dal punto di vista del dibattito che si svolgeva all'interno del Comitato. Di quel dibattito non si sa
più niente una volta finito - ... valgono gli elaborati... disegni e relazioni che illustrano una ipotesi di assetto del territorio...
la distinzione utopia e piano processo... non credo sia da enfatizzare fino a farla diventare l'opposizione di due contrari che si
escludono a vicenda...

Mazzocci non è qui con noi ma penso che dobbiamo dargli credito dicendo che da una parte sapesse benissimo che la base (o se si vuole l'obbiettivo) del piano processo è o dovrebbe essere una certa utopia, e che d'altra parte, non potesse ignorare il fatto che essendo di per sé la pianificazione, non il piano, un processo, anche la proposta dello sviluppo lineare, cioè di "quelli dell'utopia", dovesse concretarsi , al momento in cui fosse divenuta un piano, nel divenire, cioè nel "processo" della sua realizzazione. Questo mi pare proprio evidente... I motivi del nostro confronto di allora, sono ancora vivi. Cioè, per dirla con l'I.N.U. questo progetto di città, se si deve fare, è ancora da fare... quel nostro problema è ancora vivo.

...quello era il momento in cui chi non avesse proclamato che il piano urbanistico era la traduzione grafica o spaziale del piano economico, veniva quanto meno considerato un ignorante e forse, non si sa bene perché, anche un po' reazionario. ...

La proposta, aggiunge, è strettamente disciplinare. Un disegno, un progetto... Non intendendoli ancora come li intendeva il Filarete o Francesco di Giorgio. È chiaro che se cambia il concetto di urbs, la forma che lo incarna deve cambiare...

La proposta poteva parere – ed ancor oggi rischia di apparire tale - come un disegno esecutivo (volete andare da Inveruno a Gorgonzola, passando per San Donato, diceva malignamente qualche giornalista) ma non è così... intendevamo proporre soprattutto un criterio, un modo di approccio ai problemi del piano.

- ... Milano non si deve confrontare soltanto con il suo immediato hinterland o con la sua Regione o con la Valle Padana, ma la grande Milano deve confrontarsi con le realtà metropolitane europee (e americane) rispetto alle quali è da troppi punti di vista enormemente in ritardo...
- ...ll disegno dell'urbanistica deve assicurare nel territorio due valori essenziali per la comunità e per l'individuo: la disponibilità e le mobilità....

... ci si porta fuori dai termini urbanistici, ogni qual volta, rifiutando come astratte ed utopistiche (nel senso pessimo ed ambiguo con cui si usa oggi mondanamente il termine), indicazioni di progetto espresse nella loro giusta dimensione, si ripiega su di una artificiosa sopravalutazione dei fatti contingenti della vita e degli usi della società, e dall'interno di questa, e nei suoi riflessi microterritoriali si procede a una cura ininterrotta di malanni, dispersiva di idee e patrimoni, paralizzante le dispute dei confronti, e adatta soltanto a perpetuare indefinitamente con paradossale saggezza il deprecato stato delle cose. Vi è quasi adombrata, in questi atteggiamenti, una rinuncia alle responsabilità, un senso di sfiducia e di stanchezza che rende vecchia la nostra generazione...

(Marco Bacigalupo, Tito Gatti, Ugo Ratti: "La proposta di uno sviluppo lineare per Milano. Un piano di dimensione padana" Domus 432, novembre 1965.)

Bene, io credo che la nostra proposta, che suggeriva una linea di sviluppo "passante" per Milano, che riconosceva Milano come parte di questo disegno e a sua volta questo disegno come parte di un disegno più grande (alla scala della Valle Padana) era certamente la proposta di una forma, perdonatemi la parola, che concentrava nell'area milanese il meno possibile, perché ne usciva subito (essendo appunto "passante"): può sembrar banale, ma è vero. (Marco Bacigalupo. Da: I modelli di città nel comprensorio milanese. In "Progetti di città", Rassegna Urbanistica in Lombardia a cura del Servizio INU Lombardia, 1980)

Il progetto che illustriamo ... E' una scelta sul territorio, ... e... vuole essere una corretta applicazione di una tecnica moderna ... un preciso aggiustamento degli strumenti urbanistici alle nuove reali esigenze... Ed è un disegno, perché tale è il modo di manifestarsi, prima di realizzarsi in opere, dell'urbanistica e dell'architettura. E' un disegno possibile, e con ampie possibilità alternative.... la città tradizionale è [in] una crisi di dimensione e di accessibilità: fenomeni concatenati, [che] solo per semplicità di esposizione possiamo considerare separatamente... [in vista del] ... superamento della dimensione urbana tradizionale, e [alla] ricerca di una nuova dimensione nella quale sia possibile un nuovo ordine e un nuovo equilibrio....

Le aree metropolitane sono caratterizzate da fenomeni imponenti di conurbazione, ingigantimenti periferici, frange e saldature tra centri maggiori e centri minori... si sono esaltati i rapporti di dipendenza tra centri primari e secondari, si sono profondamente alterati i rapporti tradizionali del sistema città-campagna, e con la progressiva regressione del territorio libero si è compromessa gravemente la disponibilità dello spazio urbanistico....In una situazione di fatto così complessa, e con una materia da trattare così difficile, è evidente quanto sia inadeguato il mezzo tipico dell'urbanistica convenzionale, quello dei piani regolatori cittadini e comunali, che sono piani riparatori, aggiungono circonvallazioni e tangenziali, zonizzano, vincolano.. fatalmente in ritardo rispetto ai disguidi strutturali cui cercano di rimediare.... Il consorzio volontario intercomunale che ha dato vita al centro studi del Pim (Piano intercomunale milanese) ha proposto un superamento di questo stadio di interventi, andando al di là delle barriere comunali, e istituendo una dimensione di studio più ampia di quella definita dal solo capoluogo. Ma anche tale nuova dimensione non è né economicamente né urbanisticamente sufficiente a far sì che si possa circoscrivere al suo interno l'ambito di studio e la dimensione di intervento.

... « Avevamo fatto il sogno umanistico di una Milano che nel suo sviluppo si evolvesse, dilatando la sua forma, da città antica a città metropoli. Ma ci siamo convinti che quel sogno era una utopia senza realtà... perché gli sviluppi della città cui assistiamo non sono in realtà sviluppi di Milano, ma piuttosto sviluppi su Milano di fenomeni storici di ben altra scala che la scala urbana » (Gio Ponti)....

...Questi fenomeni derivano in parte dalla tendenza alla concentrazione (e dalle conseguenti vistose forme di emigrazione dalle campagne alle città), e in parte da fattori di portata più generale... non più sulle basi di rapporti di vicinato, ma di scelte elettive, come volontà di partecipare a una infinita disponibilità di offerte, di fare di tutto il territorio disponibile un'unica occasione di vita civile... Il territorio tra il Ticino e il Serio e tra i laghi e la « bassa » pavese e lodigiana vive già una vita spontanea di città, nata dalla meccanizzazione dei trasporti, dall'industrializzazione del lavoro, dal moltiplicarsi delle offerte, ma soprattutto dall'immediata risposta degli uomini a parteciparvi; gli scambi e gli spostamenti sono frequenti, ogni nuova attrezzatura viene subito e integralmente utilizzata... un'ipotesi di città su tutto il territorio, una « regione-città » per usare una definizione con il tono dello slogan, non è una ipotesi di futuro utopistica: abbiamo visto che quel futuro è già qui, nei fatti, e solo la distorta interpretazione del mondo in cui viviamo, e la timida utilizzazione degli strumenti anostra disposizione, non ci fanno rendere conto che già esistono i presupposti e le tecniche per attuarlo.... Nelle comunicazioni tra città e soprattutto tra centri maggiori e centri minori, si manifestano oggi i disagi funzionali conseguenti al grado di inefficienza delle strutture esistenti: per il permanere di processi di gravitazione intorno ai centri di maggiore polarizzazione e per l'incrociarsi di attrazioni reciproche tra i minori; per l'impostazione radiocentrica dei principali sistemi di trasporti, e quindi per l'impossibilità di uti-lizzazione razionale delle risorse esistenti, e dei nuovi interventi che pure venissero inseriti nel vecchio meccanismo. Marco Bacigalupo, Tito Gatti, Ugo Ratti, da CASABELLA 302, febbraio 1966 - « Una proposta di sviluppo lineare».

# NOTA DI REDAZIONE.

Marco Bacigalupo, con gli amici e i collaboratori del suo studio (Ugo Ratti, Tito Gatti) si batteva per una nuova forma di società civile, di società urbana. Da qui occorre iniziare questa breve riflessione sugli anni '60 e sulla esperienza che si fece attorno al Piano Intercomunale Milanese.

Occorre far questo, per saper guardare con uno sguardo memore, alla recente riforma istituzionale che ha introdotto la città metropolitana nell'intreccio delle articolazioni essenziali della strutturazione amministrativa dello stato tra regione e comune. La metropoli d'oggi – ci riferiamo a Milano negli anni '60, reclama una nuova forma di insediamento, diversa da quella preesistente ascendente ad una forma di società mercantile divenuta inattuale. Milano – diceva Marco Bacigalupo, - è una vecchia grande città. La forma d'insediamento che s'impose alla sua attenzione, fu quella industriale, coincidente con la città lineare. Non è cambiata la forma di produzione, oggi. L'evoluzione "spontanea lineare" non deve ingannare. Non è naturale. Capire la sua necessità e saperla declinare in modo sapiente cosicchè non manifesti senza rimedio le sue ovvie contraddizioni è problema d'oggi, come di ieri. Si tratta di guardare l'approccio critico dello studio Bacigalupo/Ratti come intelligenza del tempo, del loro tempo, verso il nostro.

Qui occorre ricordare che l'esperienza degli anni '20/'30, fu ripensata da Hillberheimer negli anni '40 per la città americana estensiva, a bassa densità; prendendo Chicago come esemplare. Ed anche, soprattutto, che fu applicata in modo estensivo nello sviluppo postcoloniale dell'india di Ghandi/Neru nelle più di 100 città di fondazione che concretano l'avvento della modernità in India. Occorre, poi, pensare che negli anni del dopoguerra, il modello industriale o lineare, era già oggetto di critica. Piuttosto nel senso d'essere ripensato. che non in quello d'essere rifiutato. Paesaggio ed ambiente avevano già avanzato i loro problemi come attestano le pregnanti immagini del libro sulla regione urbana dello stesso Hillbersheimer edito negli anni '50 . Peraltro Bacigalupo non importò il modello lineare, né nella forma dell'alta densità russa, né in quella della bassa densità americana o indiana. Essere up to date nel 1965, per Marco Bacigalupo, ha voluto dire essere fautore della città industriale, lineare, in modo crítico e traendo dalla cultura locale, lombarda, il punto di partenza per ripensare il modello dello sviluppo urbano. Lo indica il simbolo stesso usato per indicare la forma lineare nel rapporto essenziale infrastruttura/insediamento lineare. Non prefigura alcuna determinazione fisica architettonica. Indica solo la necessaria condizione all'elevazione di scala, l'interdipendenza infrastruttira/insediamento urbano, Non occorreva, pensiamo, disciplinare troppo l'esecuzione nel presupposto che l'istituzione amministrativa cui si rivolgeva il contributo dei "sapienti", poteva controllare da presso lo sviluppo fisico man mano se ne determinavano le esigenze, non si dovevano, perciò, proporre eccessivi vincoli.

Forse oggi, il livello di globalizzazione del traffico aereo, che ridimensiona la nazione a favore delle regioni\_città, chiama in causa una superiore analisi del fenomeno socioeconomico della crescita. Nel quale, però, proprio la distinzione tra piano di lungo periodo / progetto d'intervento urbano sono cruciali, insieme ad un complessità inusitata del rapporto tra infrastrutture e scala, ben espressa dalla nozione di spazio dei flussi, soprattutto se pensato come spazio d'interdipendenza tra reti materiali e immateriali.

Dunque, nel concettualizzare il suo ripensamento, Marco Bacigalupo, concepisce la città industriale/lineare nella prospettiva del decentramento di Carlo Cattaneo, cfr. Sulla distribuzione della popolazione in Lombardia, in rapporto alle opere pubbliche. Ripensa la forma lombarda del decentramento intuendo la convergenza tra l'intelligenza della scala moderna della città ed il decentramento che coinvolge la regione nello sviluppo della città.

# 1°. Una congiuntura favorevole.

Bisogna considerare, in proposito, il giudizio di Andrea Villani, economista, nello studio storico di cinquant'anni dopo:

..... Il nostro riferimento a Milano e al Milanese – fine anni '50 - inizio anni '60 – è a una situazione in cui il polo centrale, la città ` di Milano, aveva realizzato nel tempo, nell'arco di quasi un secolo, un controllo del proprio sviluppo fisico, attraverso l'elaborazione di diversi piani regolatori. E va sottolineato che questi piani regolatori, nel bene e nel male, apprezzabili o meno apprezzabili, erano stati effettivamente gli strumenti che avevano guidato la crescita urbana. Questo significa che la città ` non si era realizzata con insediamenti casuali e arbitrari. Si costruiva in base alle regole stabilite dal piano. Non così avveniva nei Comuni contermini, privi di piano regolatore, nei quali le varie iniziative venivano ammesse e attuate – la ` dove un certo controllo era praticato – in base all'applicazione del regolamento edilizio. Al tempo dell'impeto creativo di fine anni '50, il Comune di Milano coi suoi amministratori si gloriava di avere tra le mani da attuare il piano urbanistico piu ` moderno e progredito d'Italia, frutto di una cultura urbanistica esaltata nel mondo politico e nei centri di studio e ricerca sulla città ` e il territorio – a iniziare dalle Facoltà ` di Architettura e dalle loro espressioni – dominanti in quel momento in tutta Europa. Milano, disponendo di un simile strumento urbanistico, e di una forte volonta ` politica di intervento pubblico, si trovo ` quindi a gestire da una parte l'esplosione della domanda di territorio comunale; dall'altra il concentrarsi di insediamenti del piu ` vario genere e nella totale assenza di controllo nei Comuni limitrofi, a iniziare dalla prima cintura....

Aveveno, tutti, un'aspettativa: partecipare ad una operazione strategica del loro tempo, gli anni '60 a Milano. Invece di confrontarsi, si trovarono ingabbiati in una competizione senza via d'uscita, in cui giocò un ruolo determinante la reciproca esclusione politico ideologica tra destra e sinistra.

Ci sembra che il pessimismo della ragione non temperato dall'ottimismo della volontà che si affermò in quegli anni, richieda di ripensare l'intelligenza propositiva del progetto di chi pensò lo sviluppo della città in quegli anni, per non perdere un tassello dell'esperienza che conduce all'oggi.

2°. Una scelta primitiva nel solco "politecnico" di Carlo Cattaneo.

Nella geografia della regione, nel momento storico attuale, nello spirito delle grandi innovazioni del nostro tempo e per tutte le esigenze della società, questo progetto rappresenta la volontà di stare nel territorio secondo una scelta civile.

Una grandezza regionale.

... il progetto di struttura territoriale investe tutta la regione...nettamente individuata da confini naturali: le Alpi a nord e ad occidente, gli Appennini a sud, il golfo di Venezia ad oriente; questa definizione di perfetta evidenza geografica è indiscutibile, e vien ribadita dalla osservazione ulteriore che la Pianura Padana è, nel suo assetto fisico e per questo aspetto particolare, un tipico territorio agricolo...

caratterizzato dalla pluralità delle produzioni... inoltre, sempre in rapporto al paese esprime la più alta produttività industriale ed una attività commerciale assai vivace...

.... Così si esprime questa scelta: innanzi tutto con la definizione della scala...

(Marco Bacigalupo, Tito Gatti, Ugo Ratti, da "La proposta di uno sviluppo lineare per Milano. Un piano di dimensione padana" Domus 432, novembre 1965.)

3°. Scala di piano scala di progetto realizzativo. Scala temporale di breve e di lungo periodo. ...la pianificazione urbanistica è l'insieme di interventi di breve periodo correlati da una logica generale indipendente dai tempi di attuazione o di utilizzazione di date strutture di progetto... i movimenti tattici (piani di breve) vanno innestati su una struttura strategica (piani di unga) che non è la loro comma ma il loro coordinamento...

non si aggiungono uno all'altro per arrivare a conformare in tutte le sue parti lo schema di modello, ma si dispongono con larghi margini di sovrapposizione fra loro e di adattamento alla realtà fisica lungo l'ideale logica del modello che contiene una infinita disponibilità a interventi e fruizioni diverse al mutare dei tempi e delle circostanze...

(Marco Bacigalupo, Tito Gatti, Ugo Ratti, da "La proposta di uno sviluppo lineare per Milano. Un piano di dimensione padana" Domus 432, novembre 1965.)

... Il discorso di Torrani si è svolto su due piani: quello dei problemi "interni" relativi alla necessità che nella nuova area della città allargata si adegui finalmente la dotazione di servizi, si risolvano i problemi del verde, dei recuperi dei centri per la vita associata (per le attività culturali, sociali ecc.), in una parola perché si risolvano quelli che in gergo urbanistico vengono chiamati fabbisogni arretrati o nuovi di urbanizzazione secondaria. ...quello che egli ha chiamato di politica estera: cioè tematiche che riguardano essenzialmente la collocazione di questa o di quella area metropolitana, di questa o di quella Regione, di questa o di quella città - regione, nel più vasto ambito territoriale che la circonda... Attualmente questa voce della "politica estera" mi pare sia notevolmente assente. Si sente moltissimo parlare a tutti i livelli, per esempio, di equilibrio o di riequilibrio (sviluppi non equilibrati di questo o di quel territorio, squilibri a scala nazionale tra il Nord e il Sud Italia). Si pensa spesso a ipotesi di compensazione. Ma spesso mi pare che si cada nell'errore di parlare d i compensazioni staticamente, come se fosse una questione aritmetica (io ho 100, tu hai 50: facciamo 75 per uno); come se il problema dell'equilibrio o del riequilibrio, fosse un problema di travasi, cioè come se il modello ideale di questi discorsi fosse quello dei vasi comunicanti...Entro una funzione città/territorio di reciproco "servizio". (Marco Bacigalupo da Un futuro per Milano (Ciclo di conferenze "Milano tra passato e futuro", Italia Nostra, 1974)

### REDAZIONE.

## Milano è una vecchia grande città.

L'elevazione della città alla scala della regione non può che procedere nel solco di un incremento delle strutture insediative, in una visione decentrata o "industriale. Soprattutto degli anni '50/'60, tale incremento non doveva essere incentrato sul capoluogo.

Lo ripeto, la scelta, si colloca nel solco dell'idea di Cattaneo che aveva teorizzato il principio di una funzione città/territorio per il quale l'incremento di popolazione doveva distribuirsi sul territorio, la sede delle risorse produttive, dei materiali e dell' energia cui ovviamente la popolazione conferisce la sua energia come forza-lavoro. Dicendo di Cattaneo, si sottolinea che lo "scienziato" milanese aveva visto l'avvento dell'industria nella coincidenza con la costruzione della ferrovia che intona sul suo registro binario: infrastruttura ferroviaria-produzione industriale il nuovo modello urbano.

Aveva capito altresì l'educazione-diffusione del sapere applicato come risorsa generativa d'industria. Dunque l'aggancio comunicazione /trasporti, come motore. L'idea conseguente, il decentramento industriale, appariva sintonica con l'incremento dei trasporti-comunicazione del sapere.

Questo , lo sappiamo, cambia, la "struttura" sociale e produttiva. Di nuovo, occorre ribadirlo, s'impone il primato della geografia. In proposito ciò motiva l'importanza della teoria Di Geddes sulla "dimensione geografica" della città industriale: la grandezza regionale che la valle fluviale conferisce alla città capoluogo che sviluppa un footprint d'interdipendenze al territorio implicato. Da qui la sinergia tra la ricerca ottocentesca del lombardo, quella primo-novecentesca dello scozzese e quella secondo novecentesca di Marco Bacigalupo.

Caso mai, ciò che in Italia non è stato compreso è lo specifico del binomio produzione industriale-distribuzione regionale dell'insediamento della popolazione (energia produttiva) che spone la critica della concezione mercantile pregressa e la necessità di superarla.

Una necessità di superamento che fa esclamare a quello stato della città che fa dire a Marco Bacigalupo: Milano è una "vecchia" città grande.

5°. utopia e processo.

(Marco Bacigalupo da Convegno inu lombardia 1980.)

La distinzione tra utopia e processo \_ utile forse alla semplificazione dei termini del confronto, non è da enfatizzare troppo. Parafrasando il giudizio di Mazocchi, fatto proprio da Bacigalupo, utopia (slogano distintivo della proposta lineare) e piano processo (slogan della proposta Tutino, Tintori, De Carlo) nel momento in cui dovevano esere valutate a base di un modo della pianificazione si scambiavano i caratteri. Tutti erano consapevoli del valore utopico del piano processo e della processualità pratica al momento della concretizzazione in un scelta di piano. Il confronto non poteva che essere di merito sul giudizio di quale futuro.

A mio giudizio , stante il tempo frammezo tra l'oggi e l'allora, mezzo secolo, si tratta di una scelta di scala

Si trattava di affrontare un conflitto di scala tra scala locale scala globale.

Gli uni, queli del piano processo, optarono per disincentivare (impedire) la strutturazione di una scala "geografica" sovralocale, gli altri optarono per il contrario. Non si approfondì la questione del rapporto delle scale : Giacchè la scala globale si è afermata definitivamente con l'infrastrutturazione "digitale". E il problema della infrastrutturazione multiscala è rimasto non afrontato e occultato. Sancito dal divorzio tra architettura e urbanistica. Rispecchiato dalla incompatibilità tra urban design e landscape urbanism. Vorrei affrontare il metodo "geografico" di Marco Bacigalupo di affrontare il tema scala ed elevazione di scala. Introdurrei, in proposito, la critica alla città esistente condotta negli anni '20 dagli esponenti del Movimento Moderno ed in particolare da Hillbersheimer. Ed osservare che il modello che concreta la tabula rasa, come critica radicale può essere guardato nella prospettiva dei tre insediamenti umani estratta dalla riduzione lecorbusieriena e vista nello sviluppo multimodale della "urbanizazione dei territori".

# REDAZIONE.

Le determinazioni di grandezza e scala della visione in cui si inquadra la proposta per il PIM del gruppo Bacigalupo, la cui denominazione: utopia, va pensata a fondo, si segnala per la pregnanza urbanistica che la riduzione a normativa o regola del dover essere, ha disconosciuto nella sua scelta dal basso (bottom up), come se il piano generale potesse essere tale, ancorchè eticamente fondato. Non basta il voler essere. Occorre che sia entro il poter essere. Quale una scienza urbanistica sa di poter essere.

Al centro bigness e scala, una dimensione regionale ed una scala adeguata.

La sinergia tra grandezza è necessaria, non è utopia, nel senso dell' irrealizzabile, bensì mira di una ricerca necessaria che deve trovare una strada, forse indesiderata. Del resto la ricerca scientifica moderna, non ha indicato verità auspicate ma sconvolgenti.

Lo dico perché il termine utopia è stato conferito al carattere del gruppo bacigalupo, per contrapporlo a realtà e insinuare una motivazione romantica all'intento di approfondire la realtà.

Bisogna invece recepire il pensiero esposto qualche decennio dopo da Benvenuto, (Arc2, luglio 1997.) necessità di superarla.

Una necessità di superamento che fa esclamare a Quello stato della città che fa dire a Marco Bacigalupo: Milano è una "vecchia" città grande.

La parola utopia ha cambiato completamente di significato. Si apparenta piuttosto a ignoto inesplicato che non a quello antico di non reale né realizzabile. Allora, negli anni sessanta, era termine ricorrente a proposito di progetto. Rispecchiava una riflessione essenziale che non poteva che non riguardare tutti, andando oltre le distinzioni "ideologiche" tra "cattolici" e "comunisti", - se lo usano in quegli stessi anni, Bacigalupo e Rogers o Tafuri.

La sconfessione del termine da parte di quest'ultimo, cfr. Arcduecittà n°7, getta un'ombra sulla "razionalità" della radicalizzazione "politica" di allora. Del resto, in Italia, la disciplina architettonica è stata liquidata, con la tecnica e la storia.

Si tratterebbe allora di pensare il legame intrinseco tra la nuova nozione di utopia e la nozione di scala.

Guardando alla tecnica dell'urbanistica d'allora che usava la carta geografica per stabilire il quadro del contesto spazio temporale in cui prevedere e regolare crescita e sviluppo, il termine scala implica il disegno del suolo il rilievo dello stato e degli impieghi, l'interrelazione delle popolazioni abitanti con lo stato e gli impieghi del suolo. L'infrastrutturazione introduceva la sua struttura di aste nodi di interscambio e sosta a permutazione di movimenti corporei con movimenti protesici tramite veicoli, cosicchè lungo le aste e tra i punti di interscambio e stazione, si stabilisse una prossimità temporale equivalente a quella corporea.

L'intuizione di tale potenzialità, era dato acquisito, talché, era universalmente postulato che la possibiltà di stabilire un decentramento rispetto alla città mercantile che combinasse il rispetto dei quadri agricoli con la produzione industriale, era attualizzabile solo dal modello d'insediamento lineare attrezzato da linee di trasporto auto\_ferroviario. Si vedano in proposito gli studi di hillbersheimer per Il piano di Chicago. E nel contempo le realizzazioni nei paesi dell'est europeo, russe e indiane del secondo dopoguerra.

È evidente che l'inquadramento adeguato alla integrazione degli impieghi nello sviluppo agricolo o industriale delle proprietà del suolo, quale indicato dal diagramma della valle di Gheddes, con gli insediamenti umani adeguati alla produzione, distribuzione o consumo, non ppteva che essere ad una scala adeguata, Padana, per dirla con Bacigalupo. Che guarda alle regioni subalpine della valle del Po.

Concludo mettendo in rilievo il problema del tempo lungo o di breve periodo, ed alla diversa scala geografica che si coinvolge nella progettazione. Ciò che attiene al tempo lungo, esige un dettaglio minore nella definizione realizzativa; contrariamente alla progettazione di breve periodo.

Si implicano così tipologia edilizia e morfologia urbana alla scala adeguata.

Occorre però sottolineare che la proposta di Bacigalupo, guardava al lungo periodo, implicando in un disegno di grande scala l'intervento che si concentrava alla scala del consorzio intercomunale.

Guardava, per di più la città storica come parte dell'insieme, non come centro

3, Critica alla teoria "corrente" della ristrutturazione del centro .... sembra che il problema urbanistico principale sia quello della ristrutturazione di Milano e del chiarimento di una sua vocazione regionale; invece, occorre: Ripensare Il centro antico nel quadro delle funzioni urbane di nuove relazioni civili.... il problema della ristrutturazione di Milano è corollario del problema della struttura padana, mentre in questa scala maggiore è contenuto significativo della struttura la nuova dimensione del vivere civile sul territorio, cioè una organica accessibilità per ogni punto e per ogni scelta: con tutte le accezioni sociologiche che si voglia, tale è in fondo la funzione svolta egemonicamente dalla città.

4. L'elevazione alle funzioni della città regione.

La denominazione oggi comune di città-regione o città-territorio, non deve indicare quindi una particolare forma di espansione urbana; anzi deve prescindere dal fatto che sul territorio esista un fenomeno di conurbazione imponente con le implicite conseguenze, cui si debba attribuire l'eccitamento a perseguire una soluzione territoriale; e deve invece sollecitare strutture assolutamente nuove su cui attestare tutti gli incrementi parametrici, che non vanno considerati come somma di espansione dei centri x y z bensì come potenziale dell'intero territorio considerato, indifferentemente per ogni punto.

5. La "bigness" della regione urbana. La scala della regione urbanizzata. ... Il campo d'azione è quindi la regione padana; il progetto, un progetto di struttura nuova su questa scala, che è scala urbanistica, scala dimensionale. La ristrutturazione urbana, invece

... non è mai un progetto in scala dimensionale ma in scala tecnica così come "polarità esterne, città satelliti, modelli galattici, corone di riqualificazione", sono nomi suggeriti dalla esperienza del processo storico naturale degli insediamenti, ed indicano soltanto i mezzi per fronteggiare in chiave di buon senso e con strumenti tecnico-normativi un aumento quantitativo dei fenomeni e dei loro effetti. In conclusione. L'inquadramento nella scala geografica adeguata .... Senza l'appoggio di un progetto direttivo che stabilisca la scala dimensionale cui riferire in scala tecnica, cioè esecutiva, la disposizione delle opere, gli interventi di ristrutturazione non hanno senso urbanistico, perché isolati e soprattutto non idonei ad istituire la scala dimensionale, che non si produce per evoluzione graduale della scala urbana, ma rappresenta nel progetto urbanistico l'invenzione caratterizzante.

6. Contro l'errore più grossolano nella progettazione urbanistica.

Si compie, e ciò va detto per inciso, un errore di cultura abbastanza grossolano e singolare ogni volta che si pensa che la invenzione sia effetto di una attività del pensiero non controllabile e che invece il controllo analitico ed assiduo dei fenomeni, la loro osservazione obiettiva, costituiscano la più elevata condizione a cui possa condurci l'attività speculativa.

Analogamente ci si porta fuori dai termini urbanistici, ogni qual volta, rifiutando come astratte ed utopistiche (nel senso pessimo ed ambiguo con cui si usa oggi mondanamente il termine) indicazioni di progetto espresse nella loro giusta dimensione, si ripiega su di una artificiosa sopravalutazione dei fatti contingenti della vita e degli usi della società, e dall'interno di questa, e nei suoi riflessi microterritoriali si procede a una cura ininterrotta di malanni, dispersiva di idee e patrimoni, paralizzante le dispute dei confronti, e adatta soltanto a perpetuare indefinitamente con paradossale saggezza il deprecato stato delle cose. Vi è quasi adombrata, in questi atteggiamenti, una rinuncia alle responsabilità, un senso di sfiducia e di stanchezza che rende vecchia la nostra.

# Una utopia per la Metropoli lombarda. Il PIM.

Ernesto d'Alfonso

o chiesto all'amico Franco Alberti, - l'architetto che ha collaborato per più di vent'anni con Marco Bacigalupo - di raccoglierne gli scritti d'urbanistica. Bacigalupo, infatti, fu tra le menti che diressero come membro del Comitato Direttivo del Centro Studi PIM. la ricerca degli anni '60 sull'urbanistica milanese; e propose un idea di Piano a scala regionale che considero indimenticabile contributo di quegli anni non tanto all'urbanistica italiana, ma alla disciplina urbanistica; per la quale riflettè sulla forma lineare caratteristica di quegli anni -. Del resto, riflettere su quella proposta penso sia passo indispensabile per capire il seguito, il futuro delle nostre città, cioè l'oggi. Possiamo notare il ricorrere di una fenomenologia tipica, che promuove la espansione indifferenziata della città. La formazione lungo le infrastrutture autostradali, soprattutto se integrate da metropolitane o ferrovie locali, di una concentrazione d'insediamenti , non solo e tanto residenziali. Infatti esercitano una attrazione indisciplinata di insediamenti urbani lungo la loro linea. In assenza di pianificazione che strutturi la circolazione e la densità del traffico in breve le strade s'intasano degradando rapidamente la qualità della vita urbana nell'area.

Non penso sia il caso di ripetere l'esperienza del P.I .M. che non è stata davvero efficace.

Del resto II tema che Bacigalupo affrontava davvero, non era il modello di città lineare, ma il problema della scala urbana degli interventi che erano in cantiere o in progetto al suo tempo.

La scala è stato al centro della riforma e della crescita dele città in cui viviamo . Come tale è stato

Tema centrale della riflessione del laboratorio di Dottorato in progettazione architettonica e urbana, che ho diretto negli anni 1990/2000 .

In quella sede è apparso chiaro che la disciplina urbanistica nata assieme alla cosiddetta "rivoluzione" industriale promuoveva come congruenti con le potenzialità dei suoi automatismi l'elettronica , le reti elettro\_telematiche e la intelligenza artificiale. In questa direzione abbiamo orientato lo studio della disciplina architettonica perché fosse in una sinergia stretta con la ricerca scientifica e l'invenzione tecnologica relativa; le quali sostanziavano di prodotti originali i loro abitanti, moltiplicando lo "straniamento" nei comportamenti tradizionali lamentati da chi ne osserva gli effetti.

La conseguente "domanda" di evoluzione verso comportamenti antitradizionali, l'abbiamo studiata cercando di approfondirne le ragioni tecniche e le ragioni "artistiche" cioè le conseguenze sulle affezioni. Comprendendo infine una implicazione necessaria dell'artistico nel tecnico e dell'etico/estetico nello scientifico

scientifico.

2. E' chiaro che i cinquant'anni passati da allora rendono meno pregnante l'imperativo del decentramento corrispondente alla paura della distruzione totale. Il quale, però, almeno per l'Italia resta mira di una volontà profonda, quella di integrare produzione urbana e produzione della campagna e di preservare il paesaggio e l'ambiente in un equilibrato interscambio attraverso l'azione umana.

Penso, con questo contributo di coltivare la cronaca per la storia degli eventi esemplari degli anni '60, per tanti versi tra i più fecondi d'idee in una competizione di cui occorre ripensate il contrasto per illuminare le scelte.

Nel ripensare gli eventi della crescita urbana del cinquantennio dopo la seconda guerra mondiale, non si può non essere turbati dalla discronia esistente nel recepire, le proposte avanzate, soprattutto se consapevoli che lo "straniamento" produttore di "disagio sociale", nei termini di Freud, era irreversibile. Pare che ci sia ancora chi non lo ritenga tale. E rifiuti di affrontare straniamento e disagio per "armarsi" avendolo capito e elaborato.

Penso insomma alla incomprensione della proposta di Marco Bacigalupo e del suo gruppo di economisti e geografi. In quegli anni, quando infrastrutture, comunicazioni e formazioni lineari erano fuori del campo degli interessi italiani, per i quali la forma centripeta era la forma urbana e l'espansione "a macchia d'olio", quella della conseguente crescita. Bensì spontanea ma da contrastare.

**3.** Si è a lungo parlato di espansione a macchia d'olio, senza osservare che la possibilità del fenomeno era determinata dalla costruzione di reti infrastrutturali di trasporto a velocità diverse e complementari nel quale le reti locali giocano un ruolo principale. Ovviamente nella sinergia con quelle "globali". Non si doveva negare la dimensione internazionale o globale. Come se non fosse aspirazione delle società urbane goderne i vantaggi.

Forse l'immagine della "macchia d'olio" è stata più metaforica che frutto d'osservazione. Infatti è piuttosto la linea di trasporto ciò che concentra e produce l' addensamento urbano, come verificano le tangenziali o le aste autostradali . Soprattutto se lontani i luoghi sono legati in una "prossimità innaturale " temporalmente equivalente a quella naturale, dall'intreccio con la rete viaria esistente. Essa attrae insediamenti alternativi, prevalentemente residenziali da "integrare" alla città per via della monofunzionalità residenziale slegata dagli insediamenti produttivi che ne fa ghetto. Del resto per supplire alla monofunzionalità dei quartieri urbani ghettizzati, si forma la rete infrastrutturale con i suoi poli di incrocio tra linee di diversa modalità di trasporto (in particolare alle stazioni auto ferroviarie). Anche i parcheggi sono "stazioni", perciò non mancano nei pressi delle stazioni ferroviarie e degli aeroporti.

4. Torno alla città lineare.

Non intendo esserne mentore. Invece segnalare che lo studio di allora non fu "speculativo" né orientato dall'intento di sfruttare la natura. Invece di contrastare la concentrazione , di favorire la integrazione tra forme di produzione opposte industriale ed agricola. E di cercare uno sviluppo equilibrato del nuovo insediamento tra territorio e paesaggio naturale.

Poiché può sembrare che l'intento fosse quello di condividere i modelli teutonici di Chicago piuttosto che quelli della ville radieuse come parve ai detrattori dell' "utopia" di Marco, che citarono addirittura le maison\_villas, mi affretto a dire che le proposte per Chicago sono agghiaccianti. La critica di Lynch sull'immagine della città, penso, si riferisca proprio a quei modelli. Mostra quanto la assenza di differenziazione (tipica dell'approccio funzionalista) nuoccia alla qualità della vita urbana

Insisto perciò sulla denegazione più volte ribadita da Bacigalupo, che la propria propria proposta fosse un modello. Lo ha ripetuto tutte le volte che ha potuto! Non intendeva in alcun modo che il suo disegno ispirato da una visione di scala vasta, fosse inteso come modello da eseguire.

Era ispirato dalla idea di Carlo Cattaneo che la geografia della regione indicasse come trovare le linee delle risorse che reclamavano l'insediamento umano per essere sviluppate. Aveva compreso che il tempo lungo, era necessario per fare

quelle opere economicamente e socialmente onerose, che sostengono gli interventi accidentali del tempo breve. Voleva lasciare campo libero ai processi di perfezionamento nel tempo, affinchè le società urbane potessero integrare/armonizzare aggregare il propio campo d'azione. Attraverso il rapporto breve termine/lungo termine, si cominciava a pensare come l'accidentale scala iperlocale potesse avere visibilità ed accessibilità da provenienze più lontane fino alla totalità globale.

D'altra parte, nell'accoglier la critica di Lynch alla città della macchina, Marco intuiva l'intreccio tra funzione e immagine che introduceva la complessità tipologica dell'architettura ben dentro la struttura morfologica dell'urbanistica pensando alla sua città lineare come interazioni di tipi, paesaggi e vie di comunicazione. Senza abbandonare procedimenti accertati dalla sperimentazione pregressa nel corso del tempo, perfezionandoli invece o aggiornandoli -, perseguiva, cioè, un modo non dissipativo di dirigere lo "sfruttamento" delle risorse naturali.

Infine, la regolazione si può proporre nel momento in cui la sua "ragione", una volta capita, diviene funzionamento . Penso che con il termine utopia si intendesse, questo: la regolazione (non spontanea) di fenomeni che si innescano spontaneamente, a determinate condizioni. Con il termine utopia, si cercava di scongiurare il tempo lungo che per la politica militante è nemico. Come ha dimostrato l'impotenza a pianificare del PIM stesso •

# **ArcDueCittà**

Numero 13 novembre 2022

Direttore: Ernesto d'Alfonso

Redazione: Lorenzo Degli Esposti Matteo Fraschini Ariela Rivetta Michele Sbacchi

> Progetto grafico: Marianna Sainati

Segreteria di redazione: Niccolò Gaudio © Arcduecittà s.a.s. - 2014 Milano +39 02 33106742 redazione@arcduecitta.it www.arcduecitta.it

Autorizzazione del Tribunale di Milano n° 326 del 17 Giugno 2011