

I QUADERNI DELLA SOCIETÀ LETTERARIA

Ahimè, l'arredo urbano



QUADERNO 6

Il presente quaderno è stato edito
con il contributo della

Banca Agricola Popolare di Cerea

e della Circonscrizione Centro Storico
del Comune di Verona

Copyright © 1993
Società Letteraria, Verona
Cierre Edizioni, Verona

Coordinamento editoriale Giambattista Ruffo
Progetto grafico di Corrado Bosi

I QUADERNI DELLA SOCIETÀ LETTERARIA

Ahimè, l'arredo urbano



a cura di Luciano Cenna

testi di

Gian Arnaldo Caleffi, Luciano Cenna,
Renzo Chiarelli, Giorgio Forti,
Francesco Monicelli, Dario Nicoletti,
Carlo Alberto Ruffo, Anna Serra,
Noris Zuccoli


CIERRE
edizioni

Presentazione

La Società Letteraria continua la pubblicazione dei quaderni monografici, avendo riscontrato un notevole consenso su tale iniziativa, e sui temi negli stessi trattati frutto di valutazioni approfondite e di confronti su aspetti di generale interesse culturale. Dopo il terzo con la raccolta degli atti del congresso internazionale sulla straordinaria figura di Marguerite Yourcenar, in concomitanza con l'edizione francese del Centro Internazionale di Studi Yourcenar di Tour, il quarto sulla storia del sodalizio fino ai giorni nostri ed il quinto sulla mostra del patrimonio emerotecario della Società Letteraria, il sesto ritorna sull'analisi dei problemi di politica culturale-urbanistica della nostra città, già iniziato col secondo quaderno dal titolo *Piazza Erbe: che fare?* Ci pare doveroso puntualizzare che tale ritorno non è casuale, ma rappresenta una precisa scelta "politica", nella convinzione che tra i compiti prioritari di una istituzione culturale debbano esservi interventi precisi e puntuali nei confronti della città e della sua Amministrazione. Pur non essendo valutazioni politiche nel senso stretto della parola, siamo consapevoli tuttavia che con le stesse hanno parecchi punti in comune, essendo impossibile una netta scissione tra cultura e politica. Quasi tutti gli interventi amministrativi rappresentano infatti precise scelte sulla città e coinvolgono conseguentemente anche aspetti della vita culturale.

Del resto il Quaderno sopracitato conferma tali conclusioni: ha permesso infatti un vivace dibattito cittadino che sta continuando; ha contribuito alla nomina ufficiale ed all'insediamento da parte dell'amministrazione comunale di una commissione consultiva composta da personalità del mondo culturale cittadino e quindi sta facilitando la soluzione di un problema che sta a cuore a tutta la città. I nostri sono tempi in cui prevale comunque un più che giustificato scetticismo di fronte agli scempi urbanistici perpetrati non solo a Verona, ma in tutta Italia, di fronte ai quali ci si trova perplessi e impotenti per l'arroganza degli atteggiamenti e l'ignoranza dell'impostazione.

Siamo fiduciosi e ci auguriamo che qualcosa sia possibile fare, sperando che alla fine prevarranno il buon senso e la correttezza, ma soprattutto la convinzione che è necessario salvaguardare i monumenti, rispettandoli e riconoscendo l'enorme valore del loro messaggio storico-culturale.

Presentazione

La Società Letteraria continua la pubblicazione dei quaderni monografici, avendo riscontrato un notevole consenso su tale iniziativa, e sui temi negli stessi trattati frutto di valutazioni approfondite e di confronti su aspetti di generale interesse culturale. Dopo il terzo con la raccolta degli atti del congresso internazionale sulla straordinaria figura di Marguerite Yourcenar, in concomitanza con l'edizione francese del Centro Internazionale di Studi Yourcenar di Tour, il quarto sulla storia del sodalizio fino ai giorni nostri ed il quinto sulla mostra del patrimonio emerotecario della Società Letteraria, il sesto ritorna sull'analisi dei problemi di politica culturale-urbanistica della nostra città, già iniziato col secondo quaderno dal titolo *Piazza Erbe: che fare?* Ci pare doveroso puntualizzare che tale ritorno non è casuale, ma rappresenta una precisa scelta "politica", nella convinzione che tra i compiti prioritari di una istituzione culturale debbano esservi interventi precisi e puntuali nei confronti della città e della sua Amministrazione. Pur non essendo valutazioni politiche nel senso stretto della parola, siamo consapevoli tuttavia che con le stesse hanno parecchi punti in comune, essendo impossibile una netta scissione tra cultura e politica. Quasi tutti gli interventi amministrativi rappresentano infatti precise scelte sulla città e coinvolgono conseguentemente anche aspetti della vita culturale.

Del resto il Quaderno sopracitato conferma tali conclusioni: ha permesso infatti un vivace dibattito cittadino che sta continuando; ha contribuito alla nomina ufficiale ed all'insediamento da parte dell'amministrazione comunale di una commissione consultiva composta da personalità del mondo culturale cittadino e quindi sta facilitando la soluzione di un problema che sta a cuore a tutta la città. I nostri sono tempi in cui prevale comunque un più che giustificato scetticismo di fronte agli scempi urbanistici perpetrati non solo a Verona, ma in tutta Italia, di fronte ai quali ci si trova perplessi e impotenti per l'arroganza degli atteggiamenti e l'ignoranza dell'impostazione.

Siamo fiduciosi e ci auguriamo che qualcosa sia possibile fare, sperando che alla fine prevarranno il buon senso e la correttezza, ma soprattutto la convinzione che è necessario salvaguardare i monumenti, rispettandoli e riconoscendo l'enorme valore del loro messaggio storico-culturale.

Sommario

Introduzione

9

Luciano Cenna Ahimè, l'arredo urbano

II

Renzo Chiarelli J'accuse

15

Noris Zuccoli Ambienti urbani. Dalla storia alla norma

25

Giorgio Forti L'immagine della città nel colore e nella materia

29

Gian Arnaldo Caleffi La natura in città (fra arredo e paesaggio)

41

Carlo Alberto Ruffo Il tempo perduto

45

Luciano Cenna La città come museo diffuso

53

Dario Nicoletti Obiettivamente

55

Anna Serra Verona, immagini in parallelo

71

Francesco Monicelli Note finali

101

Introduzione

Occuparsi della città è anche occuparsi del suo aspetto. Anzi l'aspetto della città, come quello delle persone, è indice della sua salute e - si potrebbe proseguire - della salute, o meglio della cultura, dei suoi abitanti e amministratori. Lo stretto legame tra aspetto della città e salute della società fa capire come occuparsi dell'ambiente fisico faccia sì praticare campi più affini a quelli del medico, ma costringa a frequenti escursioni nei vasti e meno visibili recessi dello spirito: talvolta altrettanto bui, sporchi e caotici di quelli della città.

In alcuni dei saggi che seguono ci si è avvicinati a tutto il "visibile urbano" toccandone i differenti aspetti, alla ricerca di una unitaria visione critica del modo di intendere l'unità del visibile espresso nel paesaggio urbano. In altri, se ne sono selezionate parti per penetrare più a fondo le relazioni tra uso e aspetto della città. In tutti i casi, l'obiettivo è stato capire e far capire che a definirne aspetto, paesaggio, volto e ambiente, concorrono tutti gli elementi fisici della scena urbana e che ogni parte, pur se di peso diverso, ha eguale significato emblematico.

Luciano Cenna

Ahimè, l'arredo urbano

di *Luciano Cenna*

Nulla esprime meglio il cambiamento avvenuto nella città negli ultimi 50 anni, del differente concetto dello spazio elaborato dalla cultura architettonica moderna. A cominciare dal terzo decennio del secolo, i risultati degli studi sull'abitare e sulla città, ad opera di alcuni celebri divulgatori, vengono elevati a valenza filosofica. Razionali norme sul soleggiamento degli edifici, generalizzate a precetto, esprimono un nuovo concetto dello spazio urbano: il costruito, svincolandosi dalle orditure e dai tracciati, occupa lo spazio in modo autonomo; lo spazio tra gli edifici è un vuoto non progettato in quanto residuale: è ciò che resta dopo la progettazione dei volumi.

Quando Le Corbusier definiva l'architettura: "... il gioco sapiente dei volumi sotto la luce", non faceva che ribadire la supremazia dell'edificato sul vuoto. Ma se lo spazio tra gli edifici è un vuoto, ne consegue che possiamo riempirlo via via secondo necessità. E così, come i volumi sono autonomi rispetto allo spazio, gli oggetti, che quello spazio vanno a riempire, lo sono degli edifici. Si legittima, in tal modo, quella posizione che considera autonoma dalla città e dall'ambiente l'attrezzatura di servizio e accessoria introdotta nei centri urbani; ma contemporaneamente si evidenzia un grossolana contraddizione: per migliorare la città (come si sostiene di fare addobbandola con l'arredo urbano), si opera nell'ambito dello stesso solco culturale (cioè con la stessa linea di pensiero) che poi si avversa sul più ampio fronte delle teorizzazioni urbanistiche. Infatti la cultura architettonica odierna, con un netto superamento della fede razionalista, si basa sulla rivalutazione dell'insieme, del contesto e dello spazio non costruito, ponendo attenzione particolare al recupero dell'immagine urbana ottenuto attraverso la riqualificazione dell'ambiente, più che del singolo volume o del monumento. In quella cultura, che è poi la nostra, v'è ben poco spazio per operazioni aggiuntive e indipendenti, appartenendo all'immagine globale dell'architettura anche la decorazione. Chiara quindi la contraddizione: se è il vuoto a lasciarsi riempire di oggetti (l'arredo), quando anziché vuoto esso venga considerato spazio formato, dovremmo rispettarlo avvertendo l'arbitrarietà dell'operazione o, se non altro, la delicatezza del problema insito nell'attrezzare gli spazi urbani. Ogni qualvolta ci si trova davanti alle assurde solu-

zioni di addobbo delle nostre città esplode quell'iniziale: "Ahimé". Esso esprime rabbia, timore, non purtroppo la sorpresa, per l'irruzione, nello scenario delle città, di un ulteriore non gradito invadente ospite dall'ingombrante, inamovibile presenza. Al punto di confusione in cui ci troviamo, prima di ogni altra considerazione si propone perciò la totale rimozione di quanto si è andato accumulando negli spazi pubblici per riportarli ad un punto zero, dopo di che sarà possibile ripartire investendo gli aspetti funzionali e spaziali della città. E, sempre per sfrondare muri e cervelli dalle sovrastrutture e dal ciarpame che si è andato incrostando, proponiamo di rivedere anche la definizione di "arredo urbano" identificandolo con l'immagine della città stessa ed eliminandolo anche dal vocabolario. Inserito di nome e di fatto nel contesto del paesaggio urbano, ci sarà più facile interpretare le esigenze di accessori e attrezzatura di servizio poste dalla città, lasciando, appunto, che sia il contesto a indicarci le soluzioni. Non dobbiamo confondere contesto con stile, però. Sia che ci si debba occupare della città storica che di quella moderna, il metodo per affrontare il progetto di intervento è lo stesso. Se è un problema di illuminazione pubblica che dobbiamo impostare e risolvere, l'approccio al progetto e la fase di indagine non si discosteranno pur potendo sfociare in soluzioni differenti. In entrambi i casi il prodotto, caratterizzato dal maggior contenuto tecnico possibile - ma non fine a se stesso - avrà tenuto conto della tonalità che dovrà avere la luce, della sua intensità e quindi della frequenza delle sorgenti luminose, nonché della loro posizione e di cosa sia conveniente illuminare o lasciare nella penombra. Sarà l'ambiente della città a guidare le nostre scelte se sapremo leggerlo e valutarlo correttamente imprimendo all'oggetto finale la qualità di una sintesi originale ed attuale.

Ciò che vale per l'illuminazione si può estendere come metodo a qualunque altro tema di progettazione degli spazi pubblici e della loro funzionalizzazione. Tuttavia le cosiddette necessità funzionali non sono tali in assoluto e vanno, prima di tutto, valutate con estrema attenzione sia per non sovraccaricare di segnali e oggetti gli spazi della città, sia per tener conto che alcune sue parti hanno tale compiutezza da non tollerare intrusioni, alterazioni e addizioni. Per cui, per esemplificazione, non sarebbe nella piazza delle Erbe di Verona che dovremmo collocare i segnali indicanti la posizione dei servizi di interesse pubblico; anche se quella piazza fosse il luogo turisticamente più frequentato della città. Il progetto della città deve esprimere attente scelte sulle localizzazioni e sulle funzioni per giungere alla definizione delle destinazioni compatibili. Si apre così un capitolo d'estrema ampiezza che allarga il tema dell'ambiente urbano, come è giusto, a quello delle funzioni che la città può soddisfare e all'uso che se ne vuole, o se ne può fare. Si sa che gli spazi urbani si sono formati e conformati nel tempo in relazione agli usi.

Piazze, slarghi e strade hanno assunto dimensioni e tracciati assecondando flussi creati dalle attività più varie, a loro volta espressione del significato, militare o civile, che aveva determinato l'insediamento. Le relazioni tra gli spazi e tra questi e gli edifici sedi delle principali funzioni, hanno seguito regole e obbedito a gerarchie, rituali e significati simbolici - divenuti poi convenzionali - che hanno determinato la morfologia e la spazialità di ciascuna città caratterizzandola nei secoli. Ogni civiltà, ogni comunità e società umana hanno saputo creare il loro habitat identifi-

candosi con esso. Le città sono cresciute adattandosi di continuo alla lenta ma inesorabile trasformazione delle società e delle istituzioni che vi si sono succedute. Si parla perciò di civiltà urbana ogni qualvolta sia riscontrabile uno sviluppo indirizzato e guidato da leggi sulla disciplina del territorio e sull'uso dei suoli secondo una griglia normativa che, almeno per l'occidente, doveva garantire l'esercizio della proprietà, privata e pubblica, dalle violenze che ne minacciassero la funzionalità e la sicurezza.

Con l'inizio dell'800 anche in Italia si avvia un processo di industrializzazione che ben presto consente di rivolgere verso la città interessi e investimenti economici prima assorbiti dalla campagna. Rapidi fenomeni di inurbamento, incremento demografico e innovazioni tecnologiche trasformarono aree agricole in aree urbanizzate per quartieri operai, manifatture e infrastrutture di servizi collegate da nuove arterie stradali, canali e ferrovie. A causa delle grandi distanze il traffico si meccanizza prima con il treno e il tramway elettrico poi con l'auto e il motore a scoppio che consentono e favoriscono l'espansione e l'occupazione di nuovo territorio.

La valorizzazione delle aree divenute centrali crea nuove fortune economiche in parte reinvestite nell'edilizia, in parte nell'industria sorgente con il nuovo mito industriale della specializzazione produttiva.

Specializzazione è la parola d'ordine alla quale si uniforma anche la trasformazione urbana graduando i valori economici per cerchi concentrici secondo un ovvio criterio in cui i valori sono direttamente influenzati dalla distanza dal centro e dalla presenza delle infrastrutture e dei servizi.

Si diffonde il modello della città radiocentrica con espansione a macchia d'olio - caratteristica delle città europee - ancor oggi, nella maggioranza dei casi, irrisolta realtà urbana che l'eccesso di traffico veicolare privato ha condannato al caos. Malgrado ciò il forte richiamo delle aree centrali sulle mal servite periferie le sta trasformando in zone a prevalente destinazione terziaria con conseguente degrado fisico e funzionale e totale stravolgimento dei contenuti storico-culturali. La tendenza che prevale nelle amministrazioni comunali è quella di enucleare dall'intera città alcune sue parti centrali separandole dal traffico come vere e proprie isole pedonali all'interno delle quali si accentuano le specializzazioni commerciali, le quotazioni dei suoli e degli immobili, i valori di immagine, i fenomeni di cattivo uso e quelli di fruizione intesa come consumo. E a questo punto, ecco che spunta prepotente il maligno spirito dell'arredo urbano, al quale si affidano compiti di recupero dell'immagine "centro città" o, con un termine ormai diffuso, "shopping center", da disseminarsi di allettanti, multicolori, incredibili e spesso inutili oggetti utili.

La stessa attenzione, forse per senso di colpa, a volte viene indirizzata anche alle aree periferiche e più degradate; con non minore colpa, però.

L'impotenza a risolvere i vari problemi di fondo della città sposta l'obiettivo verso la sua epidermide, e non solo in senso figurato. Gli interventi che si compiono in nome della qualità non arrivano a incidere oltre la superficie, mentre in profondità hanno agito i cambiamenti di destinazione dei piani terra e dei primi piani degli immobili a prevalente uso terziario. La sproporzionata valorizzazione del centro seleziona le attività compatibili riducendone le diversificazioni: sempre più ridotte sono le tipologie merceologiche in grado di sopravvivere e di sostenere gli alti costi

immobiliari. La maggior parte di esse appartengono a catene commerciali operanti nel settore dell'abbigliamento di massa, o dei capi "firmati", altre al genere di lusso della pelletteria e della gioielleria. La loro moltiplicazione avviene attraverso l'occupazione di quelli che prima furono botteghe e negozi di articoli vari, dei piani superiori e, soprattutto, degli spazi interni. Per accedere a questi vani ricavati da magazzini, depositi e garage prima nascosti nei recessi dei cortili, si aprono portoni e si abbattono muri. Gallerie intercomunicanti collegano sequenze di cortili con le strade commerciali formando chiuse e tortuose prospettive che l'uso di insistenti, vistosi segnali dovrebbe aprire e rendere visibili. In questa società e in questa città è diventato indispensabile segnalare qualunque cosa e qualunque iniziativa: stendardi appesi qua e là attraverso le strade del centro per ricordare la tale mostra o manifestazione pubblica; insegne e cartelli per informare su una più o meno futura iniziativa promossa dalle istituzioni pubbliche o dalle associazioni private che operano nella città; segnali a terra, sui muri delle case e sui pali per renderci edotti delle migliaia di divieti relativi alla circolazione veicolare; migliaia di cartelli reclamistici incollati ai muri o affissi su supporti specifici e, peggio ancora, installati sugli appositi sostegni destinati all'informazione degli orari dei mezzi pubblici; migliaia e migliaia di insegne commerciali luminose o no, collocate sopra le vetrine, sopra le porte, sopra i tetti, sopra i muri; ed infine una pazzesca ridda di fantasiose tende a cupola, tende a sporgere, tende a mantice, a cappottina ecc. che incorniciano tutte le vetrine dei vani commerciali per sbandierare nome e qualifica dei negozi. Tutto ciò è assolutamente stupido e dannoso all'immagine autentica della città, soprattutto di una città come la nostra che della qualità urbana ne vorrebbe fare un giusto motivo d'orgoglio e una non trascurabile fonte economica. Insistiamo perciò nel concetto che se si vuole parlare di spazi urbani nei termini storicamente elaborati dalla cultura della città non bisogna trasformarli nei suggestivi e ingannevoli luoghi della finzione teatrale. Difendiamo le nostre città dalla tentazione di fargli assumere l'immagine stereotipata delle piazzette folcloristiche, dei centri commerciali per lo shopping; evitiamo quell'atmosfera da "Paese dei Campanelli". Saremo agevolati rifuggendo dall'eccessiva concentrazione di botteghe nel centro, dalla specializzazione merceologica delle strade e da tutto quanto produca una alterazione funzionale della città in tempi troppo brevi. La vitalità della città, vera caratteristica della sua assortita funzionalità, sarà sicuramente in grado di assolvere in modo corretto i necessari e conseguenti problemi di attrezzatura e di servizio con l'applicazione di un omogeneo spirito di attenzione alla sua storia e alla sua cultura passata.



J'accuse

Quello che si doveva fare (e non si è fatto);
quello che non si doveva fare (e si è fatto o si fa)

di *Renzo Chiarelli*

Può essere doloroso - e lo è, infatti - per uno (come me, ad esempio) che per tutta una vita abbia seguito da vicino e da lontano con ansia amorosa le vicende, i problemi, la crescita d'una città - questa, per l'appunto - vivendone partecipe i progressi, le conquiste, le affermazioni; soffrendone in prima persona le perdite, le ferite, i lutti, le menomazioni (quelle della guerra, ma non solo); sognando peraltro una città grande, nello spirito più che nelle dimensioni, perfetta, ammirata, bella in ogni suo luogo e aspetto, desiderabile, gradevole; godendo d'ogni suo grande e piccolo passo in avanti, d'ogni sua conquista: può essere duro per costui, ripeto, assistere in questa stessa città (e dice qui solo del visibile, dell'aspetto esteriore, sintomo peraltro e di per sé chiaro indice d'altro più grave scadimento di valori) avviata lungo la china di un degrado che, da alcuni anni almeno, appare come fatale e inarrestabile. Di chi sia, o sia stata la colpa di ciò (né sono io solo, del resto, a lamentarlo) non è mio compito accertare, almeno in questa sede: certo si è peraltro, ed è proposizione innegabile, che governare una città com'è questa, così ricca di pregnanti e universalmente noti significati, non è cosa facile, né alla portata di tutti: occorrono estro, capacità, sensibilità, esperienza, competenza, intelligenza, un po' di fantasia, se vogliamo, e magari anche - ma sì, diciamolo - un pizzico di cultura. Quanto di tutto ciò sia riscontrabile, nei giorni in cui viviamo, a Verona, lascio volentieri ad altri verificare e appurare: a confermare del resto una situazione di sfiducia e di disagio, oltre ai malumori che sovente traspaiono e qua e là serpeggiano, non mancano frequenti, autorevoli testimonianze: anche se da troppi anni, ormai, non si leva più robusta e squillante la temuta voce di Giuseppe Silvestri, autentico cavaliere errante e impareggiabile *defensor urbis*, a sottolineare le "disgrazie" - direbbe Barbarani - di Verona di fronte a un'opinione pubblica il più delle volte inerte e indifferente, di fronte ad un sentimento civico assente o, nel migliore dei casi, tiepido e annacquato. Senza poi dire che da parte responsabile (ma è la parola giusta?...) non si è esitato or non è molto a proclamare anzi, a programmare "la subordinazione dell'estetico al funzionale": bellissimo, ma anzi discutibile concetto che corrisponde a proporre (com'è stato fatto) di vendere i risultati di un'eccezionale campagna archeologica di ritrovamenti e di scavi arqueo-

logici per pagare i sottopassi stradali! Né mi risulta che di ciò qualcuno abbia menato scandalo.

Si è detto qui di volerci occupare solo del visibile, dell'esteriore; e perciò dell'estetica, o, meglio, della "tenuta" estetica della città: quindi, appunto, di arredo urbano. Ma l'espressione stessa, francamente, mi mette a disagio: in quanto il termine "arredo" di per sé mi suscita l'immagine di un qualcosa di vacuo, di superfluo, in certo senso di "soprammobile", di non indispensabile suppellettile, di effimero, di calia, come si dice in Toscana: ad ogni modo, pur volendo accettare per buona quest'espressione, del resto largamente invalsa nell'uso, con quale coraggio si può parlare di arredo urbano in una città dove la tenuta estetica, con tutti i valori connessi, è ridotta in innumerevoli casi al livello più basso immaginabile, o comunque considerata con evidente, offensivo dispregio? Quando invece più d'una volta, coniato un paradossale neologismo, sarebbe più confacente parlare di "disarredo"? E cosa si può "arredare", quando non c'è nulla da arredare perché mancano i supporti e i presupposti? In una città le cui strade, per impiego di cattivi materiali, per totale assenza di manutenzione, per massacranti, ininterrotti interventi di Enel, Sip, Agsm che le riducono a "colabrodo", costituiscono forse il peggiore esempio di sistema viario urbano esistente in Italia? Dove il secondo fiume d'Italia, l'Adige, è ridotto nel tratto urbano, e per la maggior parte dell'anno, ad un maleodorante e qua e là stagnante torrentaccio (altro che "eterno poeta", povero Carducci!); dove le facciate delle case, ad onta di uno studiatissimo "piano del colore" vengono rifatte a totale discrezione di chiunque, e perciò nel massimo disordine? Dove i giardini, anche i migliori, sono ridotti per lunghissimo abbandono a squalide distese di terreno ormai incolto e a selvagge sterpaglie? Dove la un tempo orgogliosa e splendida piazza Bra, anche per l'uso incongruo che troppo spesso ne viene fatto, rischia di assomigliare sempre più ad un "luna park" di periferia; e la celeberrima piazza Erbe al disotto d'ogni più pessimistico gioco d'immaginazione; l'aristocratica (*quondam!*) piazza dei Signori mortificata ed avvilita come nessuno avrebbe mai osato pensare; e via Mazzini, la *main street*, la magica vetrina dello shopping, da anni ormai impercorribile da cima a fondo, dove vetrine di negozi, insegne, tende e tendaggi si pongono e si dispongono nel più assoluto e disinvolto disordine? Dove, per dirne una, una strada "d'eccezione" com'è via Sottoriva, una delle più rare e belle strade medioevali oggi esistenti, e meritevole perciò della massima cura, è da sempre lasciata nel più irritante squallore, selciato, sottoportico, illuminazione, ecc.; dove la stessa illuminazione civica appare attuata con criteri, anch'essi, spesso discutibili, e in alcuni casi (vedi ponte Navi e dintorni) totalmente errati. Dobbiamo continuare?

E come non considerare almeno apparentemente "frivoli" i problemi dell'arredo urbano (un sovrappiù, si direbbe) di fronte a tanti altri ben più massicci e travolgenti, dotati peraltro anch'essi di indiscutibili valenze estetiche, conclamati e discussi da tempo memorabile, e tuttora invece, come dicevano gli antichi, sulle ginocchia di Giove? La Gran Guardia, per esempio, Castel San Pietro e relativa funicolare (vien quasi da ridere!), il teatro Ristori e via discorrendo; per non dire di tantissimi altri che coinvolgono la qualità morale stessa e l'impegno civile (altrove sentitissimi) della città, e che possono andare - così a caso - dal lamentato squallore

del Cimitero monumentale alla tristezza infinita del canile municipale. Pare che quello del traffico sia, da come se ne parla, l'unico ed essenziale problema di Verona (è quasi un gioco di parole: i "servizi" al servizio della città, o viceversa?...); e perciò Verona è afflitta dalla più incredibile quantità di segnali verticali che sia dato di vedere: una vera selva! S'invocano a risolvere nodali questioni di vita urbana "mostri sacri" di fama mondiale (Portoghesi, Winkler), i quali poi finiscono col lasciarsi dissolvere nel nulla. Si scavano in compenso faticosissimi e devastanti sottopassi e si sceglie per il futuro un'improponibile (per costi e difficoltà tecniche forse insormontabili) metropolitana sotterranea, come a Parigi e a Londra.

Così stando le cose, ripeto, come si fa a parlare di "arredo"? Quali prospettive? Quali speranze possiamo nutrire? Che fiducia possiamo riporre in organismi e strutture amministrative che appaiono sorde ad ogni suggerimento, insensibili ad ogni istanza o richiesta, perlomeno a quelle che riguardano il settore che qui ora ci interessa? Quando si vede che negli ultimi anni l'immobilismo in tal senso è stato assoluto, completo? Quando in fatto d'arredo urbano l'unica manifestazione apparente è stata la mostra, in via Roma, di una serie nefasta di manufatti da giardino e simili, nei materiali più disparati e più assurdi, che più negativa di così non poteva essere? In compenso, nella stessa via Roma, esperimenti non cattivi di illuminazione sono evidentemente falliti, così com'è rimasto sulla carta il progetto d'un gioco d'acqua nello slargo davanti a Castelvecchio. E a questo punto, insistendo io sul concetto, tanto più ampio, d'una valutazione estetica, e sulla "tenuta" in tal senso d'un complesso urbano di straordinaria rilevanza, qual'è appunto Verona, tenterò qui di fornire in dettaglio qualche esempio fra i più significativi e, a mio avviso, illuminanti. Valuterà il lettore, tenendo presente che qui, per preciso assunto e per forza di cose, ci occuperemo solo del centro storico.

Piazza Bra

Cominciamo, com'è giusto, da piazza Bra (meglio la Bra, tout-court). Intanto, come ci si arriva. Attraverso quello che era, o doveva essere, un ingresso per così dire "trionfale" quale forse nessun'altra città può permettersi: i "portoni della Bra", appunto. Li precede, venendo dal Corso, una lunga fila di automobili in sosta, motocicli, biciclette, cassonetti e contenitori vari, con effetto degradante; il solenne pilastro centrale serve di sostegno a stendardi, tabelloni pubblicitari di spettacoli, ecc. Oltrepassati i "portoni", si entra nella piazza (il compianto presidente Pertini la definiva, "bontà sua", la più bella piazza del mondo). E qui, dov'è il famoso e tanto decantato "colpo d'occhio" della Bra, l'amplissima, ariosa, monumentale Bra, con l'altrettanto celebre fondale dominato dall'"ala" dell'Arena? Niente, non si vede niente. La prospettiva è sbarrata da una catena di cosiddette "fioriere" (le uniche, peraltro, tenute decentemente in tutta la città), cui segue un ininterrotto allineamento di taxi (ma non c'era posto migliore di questo?), intervallato da innumerevoli cartelli e tabelle (di segnaletica, dei taxi, perfino dei gabinetti di decenza). A sinistra, all'imbocco della vietatissima via Roma, un'ingombrante serie di furgoni in sosta; e il Listone. Dov'è il Listone, anch'esso reso celebre da tutta una letteratura e da una meritata fama turistica? Sparito, anche il

Listone: o perlomeno reso invisibile da una lunga serie, anche qui, di grandi standardi pubblicitari, sia pure di spettacoli (senza contare i tanti altri tabelloni pubblicitari con piattaforma rotonda sparsi qua e là). Una novità invece è riservata a coloro che il Listone lo percorrono, camminando sulle disastrosissime e sconnesse pietre; il permanere anche nella stagione invernale, lungo tutto il lunghissimo arco degli esercizi pubblici, dei mastodontici e ingombranti supporti metallici dei tendoni estivi alla guisa di inutili e rattristanti “scheletri” (sopravvivono in parte anche vuoti sedili e tavolini, di gusto sempre peggiore, ahimé, ad ogni nuova “ondata”). Dei tendoni, poi, si è parlato e si parla assai spesso, ma in forma accademica: i marchingegni che li sostengono, però, sono piazzati lì senza alcun riguardo per gli edifici cui magari si appoggiano: ce n'è uno, pesantissimo, addirittura inchiodato da anni sulle nobili pietre del sanmicheliano palazzo Guastaverza. Se ne dolse pubblicamente il già ricordato Giuseppe Silvestri; ma sì, aspetta! Né mancano all'orlo del Listone a far da ornamento i brutti portarifiuti (quelli ribattezzati “supposte”), di cui si riparlerà a parte.

Lo spazio fra Listone e giardini (questi ultimi, francamente, tenuti abbastanza bene dopo la definitiva sistemazione di qualche anno fa) è lì vuoto da molto tempo, reso inutile da una “pedonalizzazione” che in realtà non esiste, in quanto lo percorrono in tutti i sensi e in continuazione, anche a forte velocità, biciclette, ciclomotori e motociclette, con notevole rischio per i bambini che numerosi vi son condotti a giocare; il Comune, a quello spazio, non è riuscito ancora a dare un senso, a trovargli una funzione soddisfacente, limitandosi ad usarlo di quando in quando per gli scopi in più disparati, il più delle volte incongrui e non sempre decorosi.

Siamo così negli immediati pressi dell'Anfiteatro, verso la ricercata e rinomatissima prospettiva dell'“ala”: cui introducono le più spelacchiate fioriere che si possano immaginare, e gli indecenti, immarcescibili e ostinatamente inamovibili cassonetti. Ad eterna gloria dell'Arena e di Verona. Di quel che si annida nel vallo, poi, è saggio non tornare a parlare, ed è bene tacere per amor di patria delle ormai quasi stabili bancarelle (di dolciumi e collanine e oggetti vari) cui la benevola e tollerante autorità comunale ha consentito di aggiungere al solenne monumento la sua pittoresca nota di kermesse e di strapaese.

Le strade

Sono sempre state, le strade, un punto dolente nella storia e nella vita di Verona. Inutili studi e ricerche sono stati compiuti in epoca recente per “scoprire” com'erano da un certo momento in qua le strade veronesi (bastava ricorrere alla memoria di tanta gente ancor viva e vegeta), per giungere poi a conclusioni tanto incredibili quanto inesatte. Tutti sanno che fin verso gli anni '30 le strade veronesi erano nella stragrande maggioranza pavimentate con ciottoli di fiume, molte con la doppia corsia di granito al centro (le “guide” o “trottatoie”), e i marciapiedi per lo più interamente in pietra di Prun, senza bordi o banchettoni. Solo alcune erano diversamente sistemate: *in primis* la via Mazzini, già via Nuova, che tutti noi, anche i più anziani, ricordiamo pavimentata in lava d'asfalto (e non altrimenti,

come qualcuno, sbagliando, ha testè scritto); la via XX Settembre, già principale via d'ingresso in città, in blocchi di pietra grigia; via San Paolo in lastre di pietra rossastra, tipo Milano; piazza Erbe, via Cappello, via Cairoli (ex-Gallina), piazza dei Signori, in lastre di pietra grigia; corso Porta Borsari, via Roma, Regaste San Zenò e Redentore in cubetti di porfido: il tutto, peraltro, molto "allentato" e trascurato fin quasi al disfacimento. Agli inizi degli anni '30 si prospettò una politica più razionale e più positiva: l'idea era quella di pavimentare tutte le strade urbane in cubetti di porfido, e si cominciò, nel 1932, con via Leoncino, passando poi al corso Cavour e Castelvechio, piazza Bra (il tutto con definitiva, ottima sistemazione dei binari del tram) e infine via Roma.

Per il rimanente si diffuse un tipo di pavimentazione allora definita "provvisoria" e consistente nella bitumatura superficiale degli acciottolati e in qualche caso (via Nizza, via Dante Alighieri, i Lungadigi, Pradavalle, l'Interrato Acqua Morta, le vie Alberto Mario e Cantore) con diversi tipi di asfalto a caldo e a freddo e con l'inversione della sagoma. Periodicamente si rinnovava l'asfalto di via Mazzini (anche nell'immediato dopoguerra!), mentre nel 1934 fu completamente rifatta la pavimentazione di piazza dei Signori in lastre di trachite euganea; quella simile di piazza Erbe e di via Cairoli è del 1939, mentre si deve giungere all'ultimo dopoguerra per assistere ad una felice ripresa nel settore, a partire dal 1950, quando furono sistemate a porfido le vie Carducci, Pellicciai, Rosa e Garibaldi, Oberdan, Mario e Cantore, Stalla, IV Spade, Catullo e Noris; più tardi vicolo Scala e Scudo di Francia, infine le vie Anfiteatro, S. Cosimo e Frattini e altri spazi minori; assai decorosamente asfaltati, in anni diversi, lo stradone San Fermo, via San Paolo, ecc.; bene assestate le pavimentazioni dei ponti Pietra e Castelvechio; in tutti questi casi si provvide ad una congrua sistemazione del sottosuolo. Dal 1930 in poi le strade dei sobborghi, fino ad allora sistemate a *macadam* cilindrato, furono progressivamente bitumate con tecniche e risultati diversi. Da segnalare, pressoché ultima nel tempo, la nuova indispensabile sistemazione di via Roma, ormai ridotta ben oltre i limiti della funzionalità e della decenza. E qui ci siamo fermati, ormai da qualche anno.

Quella che doveva essere una soluzione "provvisoria" è divenuta invece definitiva; sul primitivo strato di bitume se ne sono sovrapposti in tanti anni innumerevoli altri buttati giù alla meno peggio, il più delle volte, sì che spesso il piano stradale ha superato in altezza il livello dei marciapiedi, ridotti in caso di pioggia a scomodi torrentelli laterali. Pare che la qualità degli "asfalti" non sia sempre stata di prima scelta cosicché in breve tempo, con l'usura data dal traffico, le piogge e altro, il tutto si sgretola e le superfici stradali divengono una crosta grigia e scabra, come di terra battuta o ghiaia mal compressa, un vero orrore. Contribuiscono largamente al disastro delle nostre strade i continui, spietati e distruttivi interventi nel sottosuolo ad opera di Sip, Enel e Agsm (soprattutto quest'ultima), a cui fanno seguito rattoppi e riparazioni peggiori del male. Pare inoltre che negli ultimi anni si sia rinunciato ad ogni forma di riparazione, mentre si è posto drasticamente fine alla preziosa e intelligente opera di progressivo riassetto portata avanti a suo tempo dalla Circoscrizione. Le conseguenze sono fin troppo evidenti.

Analogha sorte è toccata ai marciapiedi, oggi nelle condizioni più disastrose che si

possano immaginare. Pietre rotte, sprofondate, incrinare, sconnesse sono praticamente ovunque. Anche qui le cause sono le solite: totale assenza di manutenzione, brutali (è il caso di dirlo!) interventi delle Aziende nel sottosuolo (c.s.) e allucinanti “rappezzi” (possibile che non esista in Verona un operaio capace di rimettere a posto due pietre allo stesso livello, e magari senza ridurle in frantumi)? Uguale sorte, del resto, è toccata di recente alle lastre di pietra fra piazza Erbe e via Cairoli, in parte frantumate o scheggiate all’atto della rimozione (Enel) e rimesse giù alla *sans-façon*, come si diceva una volta, a lavori ultimati. Simili nella stessa piazza Erbe, in piazza San Zenone, ecc. Si diceva dei marciapiedi, e qui fra gli innumerevoli esempi basti citare lo stato miserando di gran parte dei larghissimi marciapiedi del corso Porta Nuova, ancora oggi, a quasi cinquant’anni di distanza, nelle miserande condizioni in cui li aveva lasciati la guerra! *Dulcis in fundo*: il colpo di grazia ai già disastrosissimi marciapiedi del centro storico l’hanno dato in questi ultimi anni i cosiddetti “scivoli” per gli handicappati, legittimamente prescritti e di per se stessi sacrosanti; ma qui attuati in maniera così assurda, il più delle volte tecnicamente errata, anche per impropria ubicazione, da renderli spesso inutili e impraticabili, se non addirittura pericolosi (per non dire, ovviamente, del risultato estetico). Per finire con le strade, di cui peraltro ci sarebbe ancora moltissimo da dire, si accennerà a certi lavori recenti, condotti accettabilmente, ma assai mal rifiniti: intendo dire di strade centrali sistemate con cubetti di porfido, che già a breve distanza di tempo lasciano a desiderare per l’imperfezione della sigillatura bituminosa, in qualche caso già sparita o consumata a tal punto da lasciare “scollati” e praticamente liberi i cubetti di pietra, con effetti facilmente immaginabili o già visibili (via Scudo di Francia, vicolo Scala e via Scala, la stessa via San Cosimo, ecc.). Alcune delle strade a porfido così sistemate già in anni lontani (è questo un tipo di pavimentazione resistentissimo, ove adeguatamente trattato e rispettato), ma andate soggette nel tempo ad innumerevoli maldestri interventi, sarebbero ancor oggi recuperabili se parzialmente riattate, nuovamente sigillate, ecc.; e non trascurate all’infinito come qui si usa fare, con grave danno funzionale ed economico (vedi corso Cavour, la stessa via Leoncino, le vie Noris, Catullo, ecc.). Concludiamo col chiederci a quale altra civica amministrazione non produrrebbe rossore e vergogna il trascinarsi dietro per lunghissimi anni situazioni incredibili come quella di via Trota, di corte Farina e di innumerevoli altre strade centrali.

Via Mazzini

Nient’altro da aggiungere a quanto già si è detto in principio. Un’autentica vergogna civica, che pensiamo non trovi riscontro in alcun altro luogo civilizzato. Discutibile il progetto di cui da tempo si parla: via Mazzini è una strada, non un marciapiede; e pertanto non riusciamo proprio a vederla pavimentata in pietra da taglio, o di Prun che dir si voglia (proviamo solo a immaginare l’insopportabile riflesso di luce e di calore d’estate, quando vi batte il sole. Il Listone va bene così perché è un marciapiede). L’elegante via Mazzini resterà dunque ancora, e chissà per quanto tempo, alla guisa di una bella signora vestita d’abiti sontuosi e raffinati, ma... con le scarpe scalcagnate e rotte?

Via Sottoriva

Anche di questo si è già detto in sintesi. Aggiungiamo solo che, in considerazione del valore e dell'importanza di questa strada eccezionale, sarebbe stato ed è tuttora possibile ottenere risultati estetici eccellenti sfruttando, per così dire, il suggestivo rapporto "esterno-interno" (strada e portici) proprio sul piano dell'arredo, con adeguati sistemi di illuminazione diretta e indiretta, e con accorti giochi di contrasti luminosi. Lo stesso dicasi della pavimentazione (via quella volgare e deprimente crosta grigiastra piena di rattoppi!), dove la discontinuità dei livelli e delle situazioni offre innumerevoli possibilità. E concediamo anche un tantino, qualche volta, alla scenografia.

L'illuminazione

Nel corso degli ultimi anni si è lodevolmente riportata l'illuminazione pubblica ad un livello ragionevole dopo una situazione di quasi penombra causata verso gli anni '80 da un malinteso concetto di *austerità*. Buoni risultati in molti casi, anche se non a tutti è gradita la prevalente tonalità arancione delle lampade e malgrado la non sfolgorante qualità, sul piano estetico, degli apparecchi in uso, di tono decisamente commerciale.

Assai apprezzabile la scelta di conservare sistemi tradizionali di impianto in alcuni luoghi (i candelabri "ottocenteschi" della Bra, ad esempio), nonché il ripristino in molte strade (non è affatto una scopiazzatura, ma un "ritorno"! di lampioni, o lanterne, laterali con braccio a muro. E' un tipo di impianto, quest'ultimo, che ameremmo vedere assai più largamente diffuso, perlomeno nelle strade medioevali del centro storico: magari anche in via Mazzini, in luogo di quegli accecanti fari da casello autostradale, sfarzosi al limite dell'insopportabile. Positiva nella maggior parte dei casi anche l'illuminazione indiretta di edifici e di monumenti, nonché di taluni particolari ambienti (piazza Erbe, piazza dei Signori); ugualmente positiva, a nostro avviso, l'illuminazione con fari sottogronda attuata in qualche strada (corso Porta Nuova, corso Cavour, ecc.) è un sistema ormai largamente e con successo adottato in molte città, cui riconosciamo, fra l'altro, il non trascurabile vantaggio di eliminare, insieme con le lampade a sospensione centrale, buona parte dei cavi aerei che ancora infestano le nostre strade.

Vorremmo tuttavia vedere, qua e là, qualche altro sprazzo di genio (o di fantasia): perché non si pensa, ad esempio, a qualcosa di originale per Castel San Pietro? Quel buio alla sommità del colle dà proprio fastidio. Bene invece l'illuminazione del santuario di San Leonardo (piaccia o non piaccia l'architettura dell'edificio). Vorremmo veder corretti, inoltre, alcuni gravi errori che denotano, ci dispiace dirlo, una totale insensibilità nei riguardi dell'ambiente.

Uno di questi, già altra volta segnalato, e forse il più clamoroso, è dato dall'illuminazione del ponte Navi e adiacenze. Per il ponte si era suggerita, a richiesta, l'adozione di candelabri simili a quelli della Bra (uno, anzi, è rimasto lì per anni, in prova): si trattava fra l'altro di "impresiosire" un tantino un manufatto di architettura per sé povera e poco significante. Si sono scelti invece gli altissimi "pastorali"

con le solite lampade da strada, il cui “duplice filar” fa pensare nottetempo, più che a un ponte in ambiente monumentale, alla pista d’atterraggio di un aeroporto: con tanti saluti al fascino d’una spettacolare veduta (l’abside di San Fermo), al cui pratico annullamento (visivo) hanno dato decisivo concorso i punti-luce collocati ai margini (pure su “pastorali”) dell’abside medesima: le calotte delle potenti lampade erano fino a qualche tempo fa - saggio provvedimento - opache, evitandosi con ciò che la fonte luminosa incidesse sulla superficie illuminata dai riflettori a fronte; adesso invece le calotte sono trasparenti, come quelle d’ogni altra strada, sicché la luce fortissima delle lampade colpisce direttamente l’occhio dell’osservatore e lo abbaglia, facendo così “sparire” ogni altro desiderabile effetto.

Possibile che problemi così elementari non vengano avvertiti da chi progetta gli impianti? Francamente ci aspettavamo di meglio, pur senza pretendere né la Grand-Place di Bruxelles, né la via Tornabuoni di Firenze.

L’Adige

Fino alla diga del Chievo l’Adige - il secondo fiume d’Italia - è ancora un bel fiume: conserva sulla riva destra la bellissima cortina naturale di piante verdi (su cui però gravano le costanti e, a parer nostro, alquanto tracotanti minacce degli enti statali preposti (“il fiume è nostro e ne facciamo quel che vogliamo”), giustificate peraltro da ancora discutibili necessità di tutela idraulica (è già successo, del resto, nel tratto immediatamente a valle, fino a ponte Catena e recentemente più a valle ancora). Fino alla diga anche la portata d’acqua è piena e fluente, e copre interamente il letto, il fiume è splendido. Dalla diga in giù, invece, cominciano i guai. Non so fino a che punto siano rispettate le clausole degli accordi che regolano il livello dell’acqua nel corso urbano, e che dovrebbero più o meno garantire la copertura dell’alveo: sta comunque il fatto che per buona parte dell’anno, salvo che nei rari periodi di “piena”, il brutto fondo ghiaioso del letto è in molte parti del tratto urbano stesso (il più importante, manco a farlo apposta!) abbondantemente scoperto, dando luogo a quei bruttissimi isolotti, o barene, che tutti ben conosciamo, dove crescono rigogliose piante e arbusti più o meno acquatici e dove la maleducazione dei “rivieraschi” scaraventa rifiuti d’ogni genere. Punti “sacrali” del paesaggio fluviale veronese (dove sei, grande anima di Bernardo Bellotto?) sono perciò irrimediabilmente deteriorati e rovinati: si veda com’è ridotta la famosa veduta dell’Adige dal ponte Nuovo, dalla parte di Sant’Anastasia. A completare il disastro estetico e a sottolineare l’indifferenza, l’insensibilità, l’imperizia di chi invece “dovrebbe”, si aggiunga un fatto che crediamo unico e senza riscontri altrove: mi riferisco a come sono state create le cosiddette scogliere di protezione attorno alle pile dei ponti, formate in realtà da cumuli di grossi massi di pietra buttati là e accumulati alla rinfusa, senza arte né parte, con effetto estetico catastrofico: barriere degne, che so, di qualche selvaggio fiume dell’Amazzonia (ma forse neanche!) o di qualche desolato e sperduto porto del Mare del Nord; né molto migliori appaiono del resto le scogliere disseminate lungo tutto il percorso, alla base dei muraglioni. Ci risulta che in altri luoghi (Firenze, per esempio, Torino, e chi sa quanti altri) le strutture protettive dei ponti sono concepite e attuate in termini

ben diversi, vale a dire con criteri architettonici assolutamente corretti, alla guisa di vere e proprie platee. E perché da noi no? viene allora spontaneo chiederci.

Piazza Erbe

C'è voluto il sindaco di San Pietroburgo per farci capire (chi sa poi se ci è riuscito!) quanto grande sia lo stato di degrado di questa bellissima piazza. Non pare, dicono, che l'intervento russo sia stato molto gradito dai nostri amministratori.

Per questa piazza sono all'opera, almeno in teoria, varie commissioni e si impegnano gli assessori comunali: vedremo. Sono stati inoltre versati fiumi d'inchiostro¹; non mi sembra dunque che qui sia il caso di tornarci sopra. Basterà dire soltanto, in sintesi, che mentre privati ed enti si sono già dati molto da fare (affreschi restaurati, facciate rinnovate, negozi migliorati, ecc.), il potere pubblico continua a fare acqua in pieno. Si continua a discutere di banchi e di ombrelloni (qualcuno genialmente aveva proposto di trasferirli in... via Pallone), di merceologie e del sesso degli angeli; ma intanto, direbbe Michelangelo, "la vergogna dura", e riguarda tutto, dalla pavimentazione sconnessa al disordine degli impianti elettrici, dai cassonetti attorno alla "Berlina", alle insegne, ai tavolini, agli incredibili tendoni (!) degli esercizi pubblici, ai nuovi, orrendi "palloni" di vetro rigato sui candelabri, al senso generale di scarsa pulizia, alla sosta caotica di autoveicoli, cicli e motocicli verso via Cappello, con totale occlusione di ogni visuale o prospettiva (altro che "coni ottici"!), agli standard pubblicitari, ecc.

Dello stato di sofferenza dei monumenti non è qui che dobbiamo parlare. Basterà comunque ricordare due esempi veramente "da manuale" (in senso negativo): la Scala della Ragione, che va letteralmente in pezzi e la bella chiesa di Santa Chiara, volutamente, scientemente lasciata andare in rovina. Dell'argomento si è parlato e si parlerà, speriamo, altrove. Ma qui, tornando al nostro discorso d'oggi, è il caso di fermarci: non solo perché troppo ci sarebbe ancora da dire, ma anche e soprattutto perché il senso di tristezza e di sfiducia che c'invade comincia ad essere troppo pesante da sopportare. Ci si domanda anche a chi e dove rivolgere queste ram-pogne, queste "accuse" e se poi questo serva a qualcosa. *Cui prodest?* dicevano gli antichi.

Da qualunque parte si dice che si vuol cambiare, rinnovare, rimediare. Speriamo.

¹ AA. VV. - SOCIETÀ LETTERARIA, *Piazza Erbe: che fare?* Cierre Edizioni, Verona, 1990.



Ambienti urbani

Dalla storia alla norma

di *Noris Zuccoli*

L'espressione "arredo urbano" apparve per la prima volta in inglese, in tempi non lontani, nel 1946, in un saggio del bollettino del Royal Institute of British Architects: *street furniture*, tradotto in seguito con espressioni consimili nelle altre lingue. Si parlava degli oggetti immessi come parti di un arredamento negli spazi pubblici, vie e piazze. Lampioni, panchine, chioschi, fontane, ecc., che lo scritto inglese auspicava curati non soltanto nella forma e nelle rispettive sostanzialità materiali, ma anche nell'accostamento reciproco.

Col passare degli anni il significato di tale impegno si venne ampliando sino a comprendere tutto ciò che appartiene ad uno spazio urbano e gli conferisce qualità e caratteri, sia funzionali che estetici.

All'arredo urbano appartengono a buon diritto non solo i raccoglitori di rifiuti, le cabine del telefono, gli impianti di illuminazione, le vetrine dei negozi, le edicole dei giornali, le fioriere ambiguamente barriera e ornamento, ma anche lo stato delle pavimentazioni e i colori delle facciate degli edifici che prospettano su quegli spazi e li delimitano¹.

Sappiamo quanto abbiano conferito tono, agli ambienti di appartenenza, le facciate dipinte a fregi e scene figurate, per esempio del Cinquecento e Seicento (e l'uso era comunque nato precedentemente); conosciamo inoltre il ruolo svolto dalle grandi fontane nelle piazze principali dei centri urbani, come a Perugia o a Verona, e si veda la piazza Erbe; sappiamo l'importanza dei sedili in pietra ai piedi dei palazzi fiorentini; ci è nota la valenza delle fughe prospettiche create dal pozzo ornato d'una vera marmorea, centrale ai campi veneziani, e poi la capacità evidenziatrice delle pavimentazioni per taluni percorsi principali, realizzati già nel Duecento in acciottolato oltreché a Verona, a Mantova e a Parma, ecc.

Questa breve serie di rimandi (senza risalire a possibili esempi romani e greci) ci rammenta l'appartenenza storica di ciò che poi s'è chiamato arredo urbano, alla realizzazione e alla gestione urbana.

La conoscenza anche fisica di quegli oggetti, di quelle parti, ci fa apprezzare la coerenza fra materiali e tecniche costruttive, fra disposizione e composizione urbanistica con le forme immesse, fra oggetti edilizi principali (gli edifici) e oggetti di

corredo degli spazi. Una estrinsecazione dell'attività edilizia che non costituiva tendenze settoriali ma si attuava all'interno della progettazione complessiva.

Questa globalità fu secolare e iniziò ad incrinarsi quando presero a prospettarsi le situazioni che segnarono la soglia della modernità, cioè della nostra epoca, nella vita dei centri urbani.

Risaliamo ai momenti fra la fine del XVIII secolo e l'inizio del XIX, quando la consistenza effettuale della rivoluzione industriale si concretava affermando il fenomeno della civiltà di massa. Già ai suoi albori questa venne sviluppando una serie di esigenze mai emerse prima: dal problema dei trasporti personali e commerciali (si pensi all'omnibus a cavalli e alla ferrovia), a quello dei luoghi di svago e di ritrovo che la società in via di democratizzazione voleva per molti se non ancora per tutti, sino al problema delle comodità pubbliche entro spazi sempre più frequentati e, conseguentemente, diversamente considerati per sostenere e convogliare le novità della vita collettiva.

Agli inizi del XIX secolo nei territori della Repubblica Cisalpina appaiono i decreti napoleonici con l'istituzione (1807) delle Deputazioni d'Ornato pubblico che orientarono l'attenzione delle amministrazioni locali verso l'impegno consapevole del cosiddetto "decoro urbano": si iniziò dalla razionalizzazione di motivi d'arredo già noti (le scritte dei nomi delle strade, le coloriture delle facciate, le forme e dimensioni delle fontanelle pubbliche, ecc.) e si passò - nei decenni seguenti - alla promozione di nuove tipologie di oggetti di corredo, dai chioschi per bibite lungo i percorsi del passeggio ai vespasiani, dalle cassette per le lettere alle batterie di lampioni e panchine nei parchi pubblici, ecc.

Ditte in via di specializzazione impiegavano ferro, ghisa, lamiera traforate, legno curvato, vetro, impasti cementizi con graniglie di marmo colorato, per produrre apparecchiature, strutture, attrezzi resi noti mediante le esposizioni commerciali che hanno caratterizzato l'Ottocento.

Verso l'inizio del secolo presente l'imperativo dell'avanzamento tecnologico, e l'ansia progressista, si fanno via via più pressanti: si introducono materiali nuovi e si impiegano materiali già noti in modi inusitati, si adottano i criteri della produttività seriale a ritmo intenso e diffuso. Quasi contemporaneamente si afferma il mito modernistico ma non moderno, del rifiuto del passato con la conseguente esaltazione della ideologia del design come disciplina autonoma: si accelera così la frantumazione della cultura progettuale globale e si dà via libera al processo di vanificazione della continuità di linguaggio formale, materiale, estetico.

I diversi aspetti del fare (provvedere un luogo urbano d'un nuovo edificio come d'una attrezzatura stradale), si separano in settori di attività e quindi di etica professionale e approccio culturale.

Situazione che s'è riaffermata nei primi anni del secondo dopoguerra dando inizio all'ultimo assalto, forse, di ciò che geografi e urbanisti hanno identificato con la bella espressione di paesaggio urbano.

Sino ai primi decenni del nostro secolo questo attingeva gran parte delle proprie caratteristiche dal costruito, cioè dalla struttura radicata. Mediante la propria riconoscibilità esso comunicava significati e valori estetici, storici, simbolici con persuasione coerente.

Più tardi, imponendosi la corsa all'arredo urbano, l'occupazione degli spazi pubblici, la segnalazione ossessiva, l'offerta smodata, ebbero credito progettisti fantasiosi e amministratori disinibiti. Ancora non estinti, si rivolgono ai temi dell'arredo urbano con zelo non disinteressato, cioè non sostenuto a priori da convincimenti culturali.

E' un modo di valutare gli spazi come fossero soprattutto dei vuoti da riempire, a ondate occasionali, mediante chioschetti, panchine, porzioni di pavimentazioni bizzarre, cabine, colorazioni di richiamo, lampioni falso antico, fioriere colme di cespugli esotici, oppure sostituendo impianti comunque tradizionali della pubblica illuminazione con fari a sportelli da teatro, grazie ai quali di notte sono più evidenti le parti terminali degli edifici che non il piano stradale.

In presenza di tanta congerie di attrezzi, in gran parte di disegno incongruo e di superflua adozione, si ha la misura del rifiuto ormai riservato al valore spaziale del vuoto. Si pensi alle piazzette, slarghi e viuzze ove platee di tavolini da caffè sbarrano accessi, percorsi e vedute, ove improbabili boschetti in cassetta scompongono le fughe della composizione urbana, ecc.

Gli esempi sono purtroppo numerosi per Verona come per le altre città italiane. Sembra evidente che l'arredo urbano stia attraversando una crisi che ne coinvolge l'essenza, ne mette in dubbio l'uso fatto sino ad ora ed evidenzia gli abusi commessi in suo nome. Siamo giunti al punto in cui è inevitabile un riesame delle sue origini, delle sue motivazioni, della sua presenza sia nel gergo quanto nell'impegno progettuale e produttivo. Vale a dire che sono in discussione i presupposti che ne hanno stimolato la crescita violenta nella realtà dei nostri centri abitati.

Tuttavia non ci attrae l'idea di formulare recriminazioni né tanto meno accuse. A noi preme - deve premere - di chiarire anzitutto la collocazione del nostro impegno verso *l'assetto e l'uso degli spazi urbani*. E sembra verosimile che quest'ultima espressione potrebbe sostituire quella di arredo urbano, per indicare con ampia precisione la cura da riservare agli elementi in grado di determinare le immagini che ogni ambiente urbano lascia di sé nella memoria, nelle documentazioni, nelle descrizioni.

Il paesaggio urbano attualmente si presenta ai nostri occhi avendo assorbito o incorporato le sopraffazioni materiali e visive di una quantità consistente e onnipresente di oggetti, luci, attrezzi: questo strato superficiale della struttura urbana, che invia soprattutto segnali di carica variabile, incostanti, metaforici e non riflessivi, comunicazioni frettolose, ha determinato una forma di paesaggio ansioso. Paesaggio che non ha più la capacità di riflettere la condizione profonda della cultura locale né ha la forza per incidere sull'accrescimento (non materiale) degli abitanti.

Oggi la ragnatela prevaricante e minacciosa degli oggetti e dei richiami fruisce di propri canali di affermazione secondo schemi omologanti. L'esempio delle zone pedonali protette per "ritrovare e fare shopping" è forse fra i più immediati ed efficaci: queste "isole" sono spesso simili negli elementi, nella disposizione, nei materiali, a Milano come a Modena, a Exeter come a Torino o a Praga...

La crisi del corrente concetto di arredo urbano e dell'operare sino ad ora praticato, dichiara che si rende necessario e improrogabile provvedere a schemi operativi anche decongestionanti. L'intervento di arredo urbano deve essere suscitato esclusi-

vamente dalla necessità di dare risposte a esigenze ampiamente motivate. Esigenze che non sempre e non solo sono relative ad un certo oggetto, ma sono anche di sgombero, di silenzio, di assenza di richiami visivi e sonori. Qualità generale degli interventi sarà inoltre il coordinamento dei corredi e delle parti, la consequenzialità fra forme, colori, volumi, comunicazioni e usi.

La piazzetta Scalette Rubiani a Verona, per esempio, è una sorta di quasi succursale SIP e ha perduto la storica qualità di slargo fra il Listone e la via Mazzini, a causa di una sorprendente batteria di cabine telefoniche immesse non molti anni fa².

Analizzare correttamente i problemi d'uso di un ambiente preconstituito, è proporsi ogni volta di rintracciare la logica di quell'ambiente. L'intervento non può esaurirsi in una presa di posizione, atteggiamento culturalmente miope ed esclusivamente tecnicistico: come nel restauro, ogni caso è in parte un nuovo caso, e le scelte sono da ricercarsi con atteggiamento critico. Tuttavia le soluzioni pur liberamente studiate hanno necessità di referenti in grado di convogliare e di raccordare diversità e individualità entro forme di coerenza progettuale.

Ciascuna amministrazione che gestisce i problemi urbanistici ed edilizi del proprio territorio dovrebbe sentire non tanto l'obbligo quanto la necessità e l'importanza di produrre un *quadro di riferimento operativo* valido per gli interventi da effettuare tanto da parte privata quanto pubblica.

Sappiamo che piani regolatori e regolamenti edilizi, cioè gli strumenti tradizionali della conduzione urbana, contengono, per lo specifico, soltanto voci scarse e indicazioni di massima, oltreché spesso sono strumenti astratti e sclerotizzati essi stessi. Anche le commissioni edilizie potrebbero avere quei punti d'appoggio che sino ad ora non hanno generalmente avuto.

Lo strumento da produrre è un corpus di indicazioni sulle qualità cui attingere per i casi di necessità da risolvere; non solo una serie inespressiva di articoli vincolistici più prolissi nella minaccia delle ammende che sui concetti da praticare, ma un quadro esplicativo, persuasivo e dimostrativo delle tante possibilità di comportamento attuabili fuori dal margine dell'errore; normative dunque, vincolanti e acculturanti, come né i Comuni, né le Soprintendenze di Stato, né gli Uffici Beni Ambientali regionali hanno ancora prodotto.

¹ N. ZUCCOLI, *Mantova, intonaci e coloriture architettoniche*, Alinea, Firenze, 1986.

N. ZUCCOLI, *Arredo urbano, centri minori*, BE-MA, Milano, 1990.

² Per questa e altre immagini veronesi si veda l'apparato fotografico a cura di Dario Nicoletti.



L'immagine della città nel colore e nella materia

di *Giorgio Forti*

Il colore nei piani verticali

Nel momento in cui si studia il colore emerge in modo incontrovertibile come esso sia non solo un'esigenza personale, ma anche e soprattutto un'esigenza collettiva. Esigenza peraltro ben compresa fin dall'antichità, infatti, se analizziamo gli ambienti storici costruiti possiamo dire che, al di là di ogni valutazione di stile dei diversi periodi storici ed ambientali, in grado di creare un rapporto autonomo e ben codificato fra le varie componenti progettuali, sempre è stata presa in considerazione una costante, che era quella di inserire l'ambiente costruito in quello costruito precedentemente e soprattutto in quello naturale, senza soluzione di continuità; l'uso di materiali locali e di intonaci dipinti o semplicemente colorati con le terre cavate sul posto permetteva di instaurare un rapporto armonioso fra i colori splendidi degli edifici e quelli diffusi e confusi delle terre circostanti.

Per questo il colore è la parte predominante e caratterizzante della scena urbana ed è segno distintivo di ogni città. La decorazione cromatica degli edifici, sia interna che esterna, appare quindi, pur con notevoli diversità secondo le posizioni geografiche, gli usi e i costumi, in tutte le civiltà.

E anche se, nelle singole realtà, coesistono abitudini e criteri cromatici spesso contrastanti, è possibile rintracciare la matrice comune, che mette in relazione ed in stretta dipendenza i significati dei luoghi con il colore; così non sembra azzardato affermare che le facciate di una strada o di una piazza possano simbolicamente rappresentare i volti della gente che vi abita.

Il colore dei supporti intonacati delle facciate degli edifici non è insomma un accidente dell'architettura, ma parte integrante, anzi definitiva e sostanziale, di ogni singola invenzione architettonica.

L'architettura del passato non era ritenuta finita senza le sue variazioni cromatiche e le sue decorazioni pittoriche, come del resto senza le sue decorazioni plastiche e i suoi elementi d'arredo.

Il fare architettura era concepito quindi come la risultante di varie componenti interdisciplinari; non era quindi pensabile progettare un edificio, senza avere

prima confrontato la planimetria con i prospetti interni ed esterni, nei quali struttura e decorazione erano presenti in un rapporto biunivoco tendente a realizzare un manufatto da inserire in uno specifico spazio, non solo architettonico, ma anche urbanistico.

Sicuramente ciò era dovuto non solo alla presenza di una cultura meno differenziata di quella odierna, ma anche e soprattutto ad una maggiore attenzione, da parte di chi deteneva il potere, all'aspetto esterno dell'ambiente, ambiente che travalicava l'interesse privato, essendo di fatto, di godimento pubblico. Copiosi infatti sono gli editti, che si sono succeduti nel tempo, in merito al decoro esterno dell'ambiente costruito, che sempre miravano, pur nelle differenziazioni del regime politico, ad esaltare e caratterizzare l'ambiente collettivo.

Questo modo di agire era però, e questo è di fondamentale importanza, seguito da un rigido controllo che permetteva di prevenire, più che reprimere, qualsiasi arbitrio. Purtroppo in una società come la nostra in cui bellamente si pratica l'esercizio del condono anche per le più macroscopiche nefandezze architettoniche, parlare del colore e del decoro dell'ambiente costruito può sembrare a prima vista voler imitare Don Chisciotte nella guerra ai mulini a vento, ma nel contempo si è consapevoli che solo attraverso la forza delle idee mirante ad una educazione visiva, purtroppo assente nelle scuole, si possono raggiungere traguardi ritenuti a prima vista irraggiungibili. Perciò è opportuno denunciare senza mezzi termini che l'attuale situazione dell'aspetto esterno dei nostri ambienti costruiti, siano essi centri storici o periferici, è inaccettabile. Limitatamente ai centri storici, si assiste a continue banalizzazioni, dal punto di vista culturale ed artistico, con conseguente appesantimento della cosiddetta scena urbana e assoluta noncuranza degli accordi tra piani e sfumature cromatiche e linee architettoniche. Ciò accade soprattutto perché quasi mai la fase progettuale studia il colore, il quale molto spesso è scelto non dopo considerazioni verificate progettualmente, ma in seguito ai suggerimenti commerciali dei vari colorifici, che sicuramente non tengono conto della gamma precisa e caratterizzante di ogni luogo.

Per di più i nuovi materiali usati, a base di coloranti sintetici, in netta contrapposizione con il fatto, per dirla con D'Annunzio, che "il colore è lo sforzo della materia per divenire luce", falsano grandemente il senso di trasparenza e lucentezza propria di colori storici, trasformando così l'aspetto cromatico in una realtà sempre più artificiale, opaca e sorda al riflesso dei raggi solari. Non si tiene conto, in definitiva, che il colore delle facciate non è un trucco o una maschera da togliere a piacimento, ma è il volto della città.

A tutto questo si deve aggiungere che oggi è quasi sparita quella preparata categoria di pittori artigiani che i colori se li preparava da sé, con sensibilità e competenza e ci troviamo di fronte ad una sorta di maestranze che si limitano ad applicare delle tinte nella cui preparazione non hanno avuto parte e che sono solamente un prodotto industriale, spesso avulso, tecnologicamente e cromaticamente, dall'edificio e dal luogo in cui è posto.

Lo stesso discorso vale per gli attuali muratori, i quali, abituati da anni alla più completa anarchia, hanno perduto la conoscenza delle antiche metodologie della preparazione della malta per intonaci e pertanto sono operatori che quasi mai con-

cepiscono l'intervento sulle preesistenze come restauro. Infatti, nei rifacimenti di intonaci usano le tecniche più sbrigative, spesso a base di malta cementizia, che tecnologicamente e cromaticamente nulla hanno a che fare con l'ambiente storico. In definitiva ci troviamo di fronte ad una carenza di quella cultura-materica che un tempo era patrimonio indiscusso sia del progettista sia delle maestranze.

D'altra parte anche la normativa è carente, infatti l'autorizzazione al rifacimento di facciata avviene, almeno per quanto riguarda la competenza comunale, con modesti permessi, che non regolamentano minimamente la natura della malta e, per quanto riguarda la colorazione, sulla base della presentazione di un campione colorato senza alcuna verifica sul posto; permessi poi che non prevedono purtroppo nessun tipo di controllo a lavoro eseguito.

Per gli edifici vincolati i permessi vengono concessi dalla Soprintendenza ai Beni Ambientali ed Architettonici, e si basano sulla esposizione in loco di una serie di campionature. In questi casi i permessi concessi, dopo il sopralluogo dei vari funzionari della Soprintendenza, si basano molto spesso su una visione soggettiva. Infatti a questo riguardo c'è da sottolineare che i vari Soprintendenti di Verona hanno inciso, con le loro scelte coloristiche, profondamente sul volto della città. Per fare qualche esempio: il Soprintendente Zurli privilegiava le facciate chiare, quasi bianche, il Soprintendente Scurati-Manzoni quelle rosse, mentre il Soprintendente Boschi privilegiava il colore che si mimetizzasse con le parti dell'intonaco coeve all'architettura, che dovevano essere consolidate anche se ormai decolorate, raggiungendo a volte però risultati cromatici vicini al grigio neutro cioè a un colore come, per esempio, nella facciata della Domus Nova in piazza dei Signori.

Il volto della città dunque è stato in questi casi chiaramente modificato secondo criteri soggettivi legati al gusto dei vari Soprintendenti. Tutto questo ci porta a dire che è necessaria una profonda trasformazione dell'approccio metodologico sul problema del colore dei piani verticali e conseguentemente degli strumenti progettuali e culturali, i quali di pari passo dovrebbero essere supportati da un'idonea normativa.

Nel contempo è da rilevare che la normativa può essere efficace solamente se supportata o meglio se derivata dalla consapevolezza che ogni trasformazione dell'aspetto urbano, anche del piccolo particolare, dovrebbe comportare l'elaborazione di strumenti di valutazione qualitativa, strumenti capaci perciò di cogliere gli effetti estetici prodotti, controllandone nel contempo l'idoneità sensoriale e la pertinenza linguistica oltre che tecnica, insomma con una parola di moda, capaci di controllare l'"impatto ambientale".

Questi strumenti però a loro volta dovrebbero provocare un'idonea normativa che li supportasse e, perché no, anche incentivazioni economiche, tenendo conto però che la normativa, se avulsa da una crescita culturale e professionale collettiva che va dal cittadino all'Amministrazione, ha fallito già in partenza.

Questi strumenti poi, per essere il più possibile oggettivi, dovrebbero derivare da una esaustiva ricerca dei parametri certi e riconosciuti dell'ambiente, costruito o meno. Pertanto lo studio del colore deve percorrere vie che, parallele all'inizio, possono poi convergere, una volta completata l'analisi, in un legittimo e corretto progetto coloristico.

La storia è sicuramente un primo sistema di legittimazione, che potremmo definire

progettuale, di certo e collaudato funzionamento, dal momento che sempre sono stati usati i colori del luogo. Ma è altresì vero che molto spesso le stratificazioni delle tinte presenti in un edificio rimandano la scelta di una o di un'altra soluzione cromatica a criteri non assoluti e comunque prettamente soggettivi; inoltre le tinte possono aver subito nel tempo variazioni tonali e queste tonalità sicuramente non hanno niente a che fare con la prima idea progettuale.

Un secondo sistema di legittimazione progettuale è la ricerca archivistica, nel particolare lo studio di capitolati per conoscere l'impiego di ingredienti dell'intonaco e della colorazione, ma anche in questo caso molto spesso si assiste al ritrovamento di termini quali "color cielo" o "color dell'aria" o "simile al travertino" che, seppur stimolanti pittoricamente, non hanno alcun riscontro scientifico.

Un terzo sistema di legittimazione progettuale, al quale si fa normalmente ricorso, è quello relativo alla tipologia degli edifici. Infatti all'interno delle varie tipologie vi è una vasta gamma di modelli storicamente adottati. Diversa è l'adozione di una tinta per un palazzo rappresentativo o per una residenza di tipo popolare, per una chiesa o per una fabbrica.

Ma anche in questo caso il fattore tipologico è variato nel tempo, d'altra parte l'architettura è dinamica e non statica, capace cioè di assumere nel tempo precisi significati e di comunicarli con segni diversi da quelli originariamente progettati.

Un quarto criterio di legittimazione progettuale è quello che prende in considerazione l'ubicazione e l'orientamento dei manufatti, in una parola il fattore topologico. In passato, come del resto ai nostri giorni, molto spesso la scelta di tinte chiare o scure è dettata dall'esposizione delle facciate, poiché il valore di riflettenza è più alto per i colori chiari, mentre i colori scuri tendono ad assorbire una maggiore quantità di raggi solari; i valori cromatici poi mutano se l'edificio è isolato o assemblato in un contesto architettonico. In quest'ultimo caso entrano in gioco criteri di prospettiva cromatica che meriterebbero di più puntuali approfondimenti.

Tutti questi criteri di legittimazione tuttavia, anche se applicati con estremo rigore, producono sicuramente un arbitrio, un colore comunque nuovo, frutto di un'interpretazione dedotta da "notizie", ma criticamente e scientificamente priva di qualsiasi fondamento: pertanto la strada alternativa resta, secondo il mio parere, quella che, pur avvalendosi della ricerca storica, lascia parlare le architetture e ne interpreta il linguaggio, comprendendone la grammatica nelle sue diverse articolazioni.

Le nuove tonalità quindi non potranno che essere legate o meglio filtrate attraverso le moderne esperienze del colore. Infatti la nostra civiltà, come del resto le passate, possiede una propria cultura coloristica, in questo caso alimentata da studi scientifici, da esperienze di pubblicità, dalla moda, dai mezzi di comunicazione di massa e dalla ricerca di molti operatori visivi.

Sono esperienze fondamentali alle quali il più delle volte si dà poco credito e che sovente, se usate unilateralmente, appaiono stridenti con il contesto architettonico-urbanistico della città, vedi, per esempio, le insegne luminose della pubblicità. Ma attraverso queste esperienze, legate evidentemente alla sensibilità cromatica degli operatori, all'abitudine e all'uso delle diverse tonalità coloristiche e alla pratica raffinata delle tecniche tradizionali, si possono ottenere risultati che permettono di restituire qualità alla realtà costruita. Qualità della realtà costruita ancor più assente nelle

periferie, spesso anonime e deprimenti, ove le espressività cromatiche degli edifici, ma soprattutto degli interi comparti, non sono nemmeno presi in considerazione. Sicuramente ciò deriva da una lunga pratica dell'architettura moderna, molto spesso purtroppo banalizzata da progettisti senza qualità, che, pur traendo lo spunto da alcune correnti pittoriche, quali il cubismo e il neoplasticismo, di norma lascia da parte il colore concentrando la ricerca sui volumi e sulla tonalità spaziale, sviluppata essenzialmente con l'ausilio delle qualità costruttive dei nuovi materiali. Questa ricerca nelle opere di alcuni grandi maestri moderni, si manifestò all'inizio essenzialmente con l'impiego del bianco per meglio esaltare i volumi sotto la luce del sole, e solamente alcuni, come Theo Van Doesburg, impiegarono il colore. Ma tale impiego del colore, almeno all'inizio, è ancora legato al fatto architettonico singolo e non ancora studiato per un intero comparto costruito. Saranno Brno di Taut a Berlino e Le Corbusier a Pessac ad impiegare il colore per imprimere ai nuovi quartieri una valenza più consona alla dimensione urbana. Allo scopo è opportuno citare quanto ebbe a dire Le Corbusier nel 1926, al tempo della costruzione del quartiere di Pessac (Bordeaux), dal momento che tale concetto è tuttora valido per ogni periferia:

“Pessac è un luogo molto asciutto. Le grigie case di calcestruzzo producono un insopportabile volume compresso, senz'aria. Il colore può darci spazio. Ecco come abbiamo stabilito alcuni punti fissi: alcune facciate sono dipinte in terra di Siena bruciata; abbiamo fatto allontanare le linee di altre case impiegando blu oltremare chiaro; ancora abbiamo confuso certe sezioni con il fogliame di alberi e giardini mediante facciate verdi”.

E' evidente come in questo caso il colore sia concepito come un fatto a se stante, scisso dai contenuti più prettamente architettonici, diventando uno strumento urbanistico o meglio di scenografia urbana, con lo scopo, puramente illusorio, di creare un ambiente più piacevole per l'uomo.

Tale pratica era però ben conosciuta anche anticamente, basta ricordare le facciate dipinte e il loro valore scenografico-illusorio in una città come Verona, *urbs picta* per eccellenza, ove Nicolò Giolfino ci ha lasciato importantissimi esempi in tal senso.

C'è da dire però che questo valore scenografico era contrastato dagli architetti rinascimentali, non tanto per i contenuti, ma in quanto spesso queste scene illusorie erano scisse dai contenuti più prettamente architettonici dell'edificio.

Infatti Serlio, all'inizio del cap. XI dei “Sei libri di architettura”, così si esprime in merito:

“Per non lasciar sorte d'ornamenti, dei quali io non dia qualche regola, così nella pittura, come nelle altre cose; dico che l'architetto non solamente dee prender cura de gli ornamenti circa le pietre, o circa i marmi ma dell'opera del pennello ancora, per ornare i muri convien che egli ne sia l'ordinatore, come padrone di tutti coloro che nella fabbrica si adoperano...”.

La consuetudine di dipingere i muri che i mutamenti urbanistici delle periferie hanno lasciato scoperti comincia a prendere piede soprattutto all'inizio del secolo e viene impiegata prevalentemente dalla pubblicità. Anche a Verona è possibile vede-

re i resti di questi suggerimenti commerciali negli angoli più degradati della periferia. Suggerimenti commerciali ormai sorpassati, infatti la tecnologia dell'immagine ha intrapreso altre strade, soprattutto quella che prevede l'impiego delle insegne luminose che, di fatto, quasi mai si integrano col messaggio formale e cromatico del luogo in cui sono poste.

La moda dei muri dipinti sta ritornando, non a Verona però, con contenuti e fini diversi da quelli antichi. Non più l'esaltazione della posizione sociale del proprietario dell'immobile in cui è posta la pittura di facciata, ma il tentativo di costruire una città alternativa, più vivibile rispetto all'attuale. Pertanto queste pitture murali, chiamate anche *trompe-l'oeil* in Francia, *gemalte illusionen* in Germania, *murales* in Spagna e in America Latina, ma anche in Italia, hanno come fine quello di colorare la città con un linguaggio basato su un artificio illusionistico, che attraverso l'imitazione della realtà la supera.

Questo modo di operare, definibile come un neo-manierismo, non rinuncia del tutto ai contenuti di denuncia degli anni Settanta, ma usa i *murales* non più come strumento di contestazione contro un sistema politico, ma come mezzo per migliorare la qualità della vita.

Il colore nei piani orizzontali

L'immagine complessiva della città, come già accennato, è data dalla sapiente ed elaborata relazione che intercorre fra piani verticali ed orizzontali, in pratica, è caratterizzata dagli spazi aperti, delimitati verticalmente dalle facciate ed orizzontalmente dalle pavimentazioni delle strade e delle piazze, e differenziati dagli elementi tecnologici e d'arredo in essa più o meno sapientemente collocati. Ma la denominazione di spazio aperto è spesso sostituita da quella di spazio vuoto, derivata dalla prassi razionalista di posizionare il costruito in modo autonomo rispetto alle orditure e ai finimenti degli assi viari. Quest'ultima denominazione implica però un concetto limitativo, infatti l'architettura razionalista, esaltando il primato del costruito, quasi mai ha progettato tali spazi, subordinandoli o meglio facendoli semplicemente derivare dalla progettazione dei volumi.

Se osserviamo però l'ambiente storico, almeno quello non alterato da recenti ottusi interventi, balza subito agli occhi la stretta connessione tra le forme, i materiali e il cromatismo dei piani verticali ed orizzontali.

Il colore delle pavimentazioni caratterizza quindi, alla stessa stregua di quello delle facciate, l'"*imago urbis*", e il tradizionale sapiente uso dei materiali, reperiti in loco, ha sicuramente contribuito a non realizzare alcuna frattura fra ambiente naturale ed ambiente costruito, creando un vibrante rapporto materico-cromatico tra i due ambienti.

Allo scopo ritengo opportuno raccontare un fatto che mi è accaduto. Agosto 1973. Volo New York-San Francisco. Io, giovane architetto laureato da 15 giorni, mi ero preso una sospirata vacanza negli Stati Uniti e mi trovavo seduto accanto ad uno sconosciuto signore tedesco, con il quale cercavo, tra un po' d'inglese e un po' di tedesco, ancora fresco di scuola, di instaurare un minimo di dialogo. Logicamente i primi convenevoli riguardarono, come di solito capita in queste circostanze, la

provenienza e in particolare la nazione e la città di appartenenza e, alla mia affermazione di provenire da Verona, la risposta del signore tedesco non fu imperniata sui consueti stereotipati commenti: Verona, città di Giulietta o città dell'Arena, ma su questa esclamazione che, detta a migliaia di chilometri di distanza dalla città, mi colpì profondamente: "Ah Verona, la città dai pavimenti rosa!". Costatazione estremamente pertinente, sulla quale però difficilmente i veronesi si soffermano, per il fatto che sono così abituati a vedere questi particolarissimi pavimenti, da non farci più assolutamente caso.

Questa tecnica operativa deriva dall'antica consuetudine di impiegare per le pavimentazioni, così come del resto per tutte le parti di fabbrica, i materiali facilmente reperibili sul posto.

Questo modo di operare, anche se può aver comportato, in molti casi, l'impiego di materiali oggi ritenuti, non sempre a ragione, tecnologicamente inadatti, ha sicuramente contribuito a caratterizzare ogni centro storico, distinguendolo da tutti gli altri, così che parlando del colore delle facciate mi è sembrato giusto sottolineare la relazione e la stretta dipendenza dei significati dei luoghi con il colore degli edifici, tanto che ho azzardato che il colore possa, o meglio poteva, simbolicamente rappresentare i volti della gente che vi abita. Lo stesso concetto vale per le pavimentazioni, infatti, quale colore più del rosa si addice al volto dei veronesi?

Ma questo volto un tempo era protetto e curato, e la durata dei materiali impiegati derivava da una pratica che si era via via consolidata nel tempo. La pietra di Prun era oculatamente scelta già nella cava e trattata come deve essere trattato un materiale vivo. Sembra infatti che l'estrazione della cava non avvenisse se non dopo che il banco di pietra, una volta levato il cappellaccio, fosse stato oggetto di una lunga stagionatura; ed ancora che la lastra fosse estratta, alla stregua dell'imbottigliamento di un buon vino stagionato, tenendo conto delle fasi lunari e, cosa ancor più importante, osservando attentamente la direzione delle venature in modo da limitare il più possibile l'infiltrazione dell'acqua, causa principale della gelività della pietra. L'infiltrazione d'acqua era limitata peraltro anche con una attenta sigillatura delle commettiture, attuata impiegando però stucchi con legante chiaro e con inerte la polvere della stessa pietra, in modo da creare una continuità cromatica su tutta la superficie orizzontale.

Sicuramente questo modo di operare deriva da una cultura materica che oggi purtroppo l'evoluzione tecnica non permette di coltivare e che, con le ultime vecchie maestranze, sta inesorabilmente scomparendo.

Allo scopo è opportuno citare uno stupendo passo scritto dal vecchio maestro egiziano Hassan Fathy, che illustra il cambiamento della mentalità della maggior parte delle maestranze:

"... Il muratore era una figura importante. Cosa si fa quando si taglia una pietra? Si toglie il superfluo e si conserva l'essenziale: si spiritualizza se stessi. C'è una storia famosa del Signore che passa davanti a tre uomini che stanno tagliando delle pietre e chiede loro cosa stanno facendo. Il primo risponde che sta guadagnando da vivere; il secondo che sta tagliando le pietre; il terzo dice: sto costruendo una cattedrale. Oggi non si costruiscono cattedrali e nemmeno si tagliano le pietre: c'è il cemento armato".

C'è di fatto il cemento armato o meglio il calcestruzzo, che permette, a prima vista, un più immediato posizionamento, ma che non è sicuramente filtrato e nobilitato dall'intervento dell'operaio, e mai come in questo caso la denominazione è così pertinente.

Ed è sintomatico come il lessico odierno sia mutato; non più l'operaio, cioè colui che nobilita l'opera, ma il tecnico, freddo e distaccato che violenta l'opera colando semplicemente cemento!

E così i vari tecnici della Sip o dell'Enel, dell'Azienda Municipalizzata o della segnaletica stradale, intervengono sui marciapiedi in pietra non disdegnando l'impiego del compressore, strumento difficilmente controllabile, per posizionare tubazioni, pali di sostegno, chiusini ecc. Tale posizionamento, spesso casuale e dettato per lo più dagli umori del momento, causa sul manto lapideo sbrecciature e lacerazioni che vengono occluse con il calcestruzzo, che per colore e compatibilità tecnologica nulla ha a che fare con la pietra.

Basta osservare attentamente la superficie delle pavimentazioni veronesi e non è difficile individuare gli interventi dei tecnici che si sono succeduti nel tempo.

In pratica ci troviamo di fronte ad una mappa, si fa per dire, archeologica della tecnica, che ci permette di capire come la tecnica si è via via allontanata dalla cultura materica, indispensabile per qualsiasi corretto intervento da inserire nel cosiddetto "aspetto esterno" della città.

Tale mentalità tecnica, abituata da anni alla più completa anarchia, considera, purtroppo, questi lavori avulsi dal contesto storico ed in pratica mai concepisce che debbano essere realizzati con la stessa metodologia propria del restauro. Con questo non è che si voglia criminalizzare il materiale moderno, in quanto moderno, ma piuttosto l'incapacità di elaborazione di strumenti di valutazione qualitativa e sensoriale che permettano di inserire sapientemente tali materiali in un contesto storico già ben definito. Non si può certo definire sapiente inserimento l'impiego della bitumazione, giustificata essenzialmente dal primato dell'automobile sull'uomo, e dalla credenza, non del tutto veritiera però, della maggior funzionalità e durabilità di questo materiale.

Il risultato conseguito ha creato perciò un generale appiattimento in tutti i centri storici dovuto ad un colore, o meglio ad un non colore: il grigio, che ha uniformato ogni luogo rendendolo piatto ed avulso da ogni tradizione storica; inoltre l'uso di un prodotto artificiale, qual è il bitume, falsa grandemente il senso di trasparenza e di lucentezza propria dei materiali storici, trasformando così l'aspetto cromatico in una realtà sempre più artificiale opaca e sorda al riflesso dei raggi solari.

In pratica con l'asfaltatura si è "tombato", almeno a livello di superficie carreggiabile, ciò che restava delle testimonianze del passato realizzate a Verona, soprattutto con l'impiego di pietre naturali variamente assemblate tra loro, quali i cubetti di porfido, il sasso dell'Adige, il cosiddetto "saleso", la pietra di Prun e la trachite, e si sono eliminate nel contempo tutte quelle piccole opere atte a far defluire le acque meteoriche, rendendo di fatto impermeabile la strada, con tutte le conseguenze che si stanno verificando (smottamenti dei terreni, aumento dell'umidità di risalita nelle murature con relativi cedimenti delle fondazioni, ecc.).

Tutto questo è stato realizzato in funzione dell'automobile, che ha relegato l'uomo

a muoversi esclusivamente sul marciapiedi, che semplicisticamente bordeggiano gli edifici e non seguono i percorsi più logici lungo le direttrici principali, come un tempo era suggerito dalla disposizione delle pietre. Tutto ciò è stato sostituito dagli elementari criteri dei cosiddetti passaggi “zebrati” sempre perpendicolari ai marciapiedi, come se gli uomini fossero *robots* costretti a muoversi a scatti.

Inoltre i marciapiedi sono sempre più sopraelevati rispetto al piano stradale, patrimonio incontrastato delle automobili, perché si pensa che tale disposizione possa servire per ripararsi da esse. Ma le macchine riescono a salire sui marciapiedi, mentre le carrozzelle dei bambini e degli handicappati difficilmente riescono a scendere. Perciò negli ultimi anni per impedire l'accesso alle macchine sono stati attuati vari artifici, che hanno però contribuito ulteriormente a falsare e disarredare l'ambiente storico; ci si riferisce particolarmente ai paletti di metallo colorati in blu e bianco o rosso e bianco che sostengono catenelle, simili ai *cotillons* delle balere di provincia e alle fioriere, in stile più o meno tirolese, posizionate senza alcun criterio di arredo, ed infine al tentativo di eliminare le cosiddette barriere architettoniche, attuato molto spesso a casaccio, posizionando depressioni che non risolvono minimamente il sacrosanto problema degli handicappati, dal momento che sovente ai piedi dello scivolo non è stato nemmeno previsto il divieto di sosta, mentre di contro tali depressioni rischiano di rendere handicappato chi non lo è.

Inoltre la durabilità dell'asfalto, contrariamente a quanto si riteneva all'inizio del suo impiego, è alquanto limitata sia per motivi naturali (pioggia, nevicata, gelo) sia per motivi per così dire “tecnici” (interramenti di cavi elettrici, telefonici, fognature, ecc.) con la conseguenza di continui rattoppi, spesso eseguiti con materiali che per granulometria e complanarità poco hanno a che vedere con quelli del manto precedente. Il risultato di questi interventi “naturali” e “tecnici”, rende la superficie pavimentata simile ad una carta geografica che aumenta il senso di disordine e di frammentarietà dei luoghi storici. Ma tale orografia dura un attimo, nemmeno il tempo di abituarsi, perché la settimana dopo altri tecnici di altre aziende intervengono nello stesso punto, con gli stessi criteri.

E' da aggiungere poi che il posizionamento dei cosiddetti servizi sotto il manto stradale, provoca in superficie una “semina” di chiusini disposti senza alcuna progettualità, ove la mancanza di simmetria è soprattutto evidente se relazionata con le pavimentazioni storiche. Inoltre, tali chiusini servono relativamente a poco perché sono concepiti come semplici scatole di derivazione e non come accessi a cunicoli tecnici, decisamente ispezionabili, che consentirebbero facilmente l'installazione di nuovi cavi o tubazioni senza il bisogno ogni volta di massacrare la pavimentazione alla ricerca di impianti di cui si ignora il più delle volte il reale posizionamento.

Questi chiusini un tempo avevano pressoché identiche dimensioni e forme e la ghisa era sempre nobilitata da decorazioni e scritte; il più delle volte infatti sui chiusini era stampigliato lo stemma del Comune e soprattutto la funzione e l'ente preposto. Per esempio, per l'ispezione delle fognature private nel punto di allacciamento alla fognatura comunale, l'Agsm pretendeva, e quindi forniva, fino ad alcuni anni fa, chiusini tutti uguali, mentre recentemente questo servizio è cessato ed ognuno deve arrangiarsi come crede, con conseguenze evidentissime sulle nostre pavimentazioni.

Lo stesso dicasi per le chiusure delle aperture di areazione delle cantine, le cosiddette bocche da lupo: in questo caso l'inventario è quasi impossibile. Le belle feritoie di un tempo, scolpite direttamente sulla lastra di pietra di Prun del marciapiede, sono state sostituite da griglie metalliche dai disegni e dai colori più disparati e cominciano ad apparire anche rappezzi in vetrocemento, che male si inseriscono nel conteso cromatico dei marciapiedi.

Contesto cromatico che un tempo era preso in considerazione con la ricerca sapiente degli accostamenti dei materiali lapidei; sassi tondi di colore nero e di colore bianco, in modo da formare elaborati disegni, più o meno delimitati da fasce di pietra di Prun o da trachite, le famose "lasagne", e questo avveniva non solo nelle strade per delimitare il passo del carro, ma anche nelle piazze con funzioni essenzialmente estetiche. Purtroppo questi accostamenti difficilmente si possono notare per la presenza costante delle automobili.

Non mancano tuttavia soluzioni diverse, ma non per questo meno pertinenti. Ci si riferisce particolarmente al terrazzo alla veneziana usato all'esterno. Per esempio, nei portici del Liston, si nota l'evidente intento di nobilitare il pavimento con una nota di colore, peraltro ricavata sempre dal materiale lapideo del luogo, alla stessa stregua di un tappeto steso su un pavimento dell'abitazione, e nel contempo si deduce la funzione di segnale; è evidente infatti la distinzione della pavimentazione privata da quella pubblica.

Da queste due ultime considerazioni si possono trarre delle conclusioni che consistono l'una nella necessità di nobilitare alcuni spazi di aggregazione con messaggi coloristici, l'altra nell'opportunità di impiegare l'accostamento cromatico-materico come segnale. Nel senso della prima conclusione va inteso l'intervento dei "madonnari", che tra l'altro sempre sanno cogliere gli spazi più idonei non solo per attirare l'attenzione, ma anche per nobilitare la pavimentazione troppo spesso svilita dal grigio dell'asfalto. Per esempio, se osserviamo la pavimentazione di via Mazzini o meglio di via Nova, che non ha niente di nuovo se non l'asfalto, peraltro zeppo di rattoppi, vediamo come essa è nobilitata solo dalla presenza di tanto in tanto di alcune opere di "madonnari" poste negli slarghi o meglio nei punti di aggregazione, come davanti alla farmacia "Due Campane", alla Banca Nazionale del Lavoro e all'inizio della via, partendo da piazza Erbe.

Questa constatazione, peraltro bisognosa di puntuali approfondimenti, non ha suggerito però niente a chi vuole semplicisticamente riproporre in via Nova la stessa pavimentazione del Liston. Non mancano in tal senso esperienze significative, la pavimentazione del Duomo di Siena ne è l'esempio più eclatante, ma anche all'estero, soprattutto in Francia, l'accostamento di colori vivaci e veri e propri dipinti, che caratterizzano non solo la pavimentazione ma anche l'intero comparto urbano delle nuove periferie, sono all'ordine del giorno.

Per quanto concerne infine l'opportunità dell'impiego della forma e della cromia delle pavimentazioni come segnale, c'è da dire che potrebbero essere impiegate per il traffico veicolare con funzione di supporto e d'ausilio alla consueta segnaletica stradale, troppo spesso copiosa e ripetitiva e soprattutto antiestetica.

Per esempio, fermo restando che le strade di scorrimento del centro potrebbero rimanere asfaltate, ma anche in questo caso non è da escludere uno studio più

approfondito del colore dell'asfalto, le vie di transito limitato, solo per residenti, potrebbero essere pavimentate con ciottoli e con "lasagna" centrale o due "lasagne" a seconda del numero dei sensi, mentre le piste ciclabili potrebbero essere in porfido e le aree per la sosta potrebbero prevedere un ulteriore disegno della pavimentazione, sempre però con l'impiego dei materiali della tradizione.

Tutto questo però abbisogna di una crescita culturale collettiva, non solo sul problema del colore, ma anche e soprattutto dell'uso dei centri storici, in modo da coordinare tutti i progetti e gli interventi. Infatti, quando si parla della pavimentazione non si può escludere e quindi non affrontare il problema del traffico con tutte le sue implicazioni sul decoro dei centri storici. Ma forse richiedere un coordinamento globale dell'Amministrazione comunale è chiedere troppo, dal momento che l'Amministrazione stessa non è capace di coordinarsi al proprio interno. Ciò è avvalorato dal fatto che nella divisione degli assessorati si è sentita la necessità di istituire un assessorato alla cultura che, relegato come un fatto a se stante, deve pensare solo alle mostre e non dialogare minimamente con gli altri assessorati e, nel caso specifico, con quello alle strade, all'arredo urbano e all'urbanistica.



La natura in città (fra arredo e paesaggio)

di *Gian Arnaldo Caleffi*

La città, ambiente artificiale per eccellenza, è il risultato visibile e significativo della civiltà umana ed è forse il più importante, certamente il più ingombrante, prodotto di undici millenni di lavoro dell'*Homo sapiens sapiens*.

Nella percezione globale dell'ambiente urbano, la città di pietra è predominante e la stratificazione degli interventi delle varie civiltà sul primitivo tracciato di fondazione rende la città lo straordinario fenomeno culturale che conosciamo.

Il microcosmo compreso all'interno della città è un ambiente artificiale per eccellenza; la geografia naturale che persisteva all'intervento di fondazione e di ampliamento, è stata radicalmente trasformata, imbrigliata e ricondotta ad un disegno culturale.

Si pensi ad un fiume il cui sedimento interno alla città viene stabilizzato, le sponde vengono arginate, le acque vengono prima avvelenate, poi depurate, la popolazione animale viene alterata dall'inquinamento, dalla prevalenza di alcune specie su altre (vi sono casi in cui i topi sono più dei pesci): il fiume che attraversa una città è ancora un fatto naturale?

E se il fiume che attraversa la città non è più (o non lo è del tutto) un elemento naturale, fino a che punto lo sono gli alberi lungo le strade, i fiori nei giardini, i mammiferi nei parchi o i colombi nelle piazze?

Le risposte a queste domande aprono un orizzonte particolare alla problematica sul cosiddetto "arredo urbano", coinvolgendo competenze disciplinari diverse e in settori molto ampi, comunque questi stessi elementi naturali subiscono modificazioni e adattamenti che li rendono esaminabili non solo nelle problematiche specifiche, ma anche nelle potenzialità che essi hanno di elevare la qualità generale della città.

La letteratura critica dell'"arredo urbano" presta la propria attenzione prevalentemente alle parti cosiddette storiche della città ed in particolare agli elementi fissi di completamento degli spazi definiti dalle costruzioni: fatalmente, dopo aver riconosciuto l'inadeguatezza dei modi di intervento contemporanei, molti autori giungono ad un giudizio negativo sul concetto stesso di "arredo urbano" che arriva ad assumere toni moralistici.

Invece la natura biologica, nella varietà e complessità degli elementi che la compongono, richiede lo sforzo di cogliere le peculiarità che contraddistinguono i rapporti tra gli ambienti umani, gli alberi e gli animali.

Gli elementi naturali che convivono con l'uomo nella città sono ospiti di un ambiente che non è il loro habitat naturale, devono trovare spazi di sopravvivenza in un contesto loro ostile, devono adattarsi a condizioni climatiche e ad abitudini tali da alterarne i caratteri.

Gli alberi piantati lungo i viali cittadini, potati secondo criteri che tengono conto della visibilità delle automobili, circondati dall'asfalto e dai gas di scarico, evocano nella memoria gli alberi delle foreste, ma ne sono un simulacro, così come le piscine lo sono dei laghi.

Tuttavia essi sono molto importanti nel paesaggio urbano perché rappresentano momenti di complessità, di piacere visivo e olfattivo, formano aree ombreggiate; tutto ciò rende gli alberi parte integrante della città, un complemento della città di pietra. L'utilizzo delle piante nella sistemazione degli spazi urbani dovrebbe certamente tener conto delle esigenze specifiche della loro sopravvivenza (condizioni del terreno, rifornimento di acqua, ecc.), ma soprattutto della loro possibilità di contribuire al miglioramento della città.

A tale proposito è necessario discernere tra loro le parti della città e del territorio circostante: infatti, i cosiddetti centri storici rappresentano (almeno in Italia) parti di città formalmente qualificate, nelle quali la scarsità degli elementi naturali che vi si riscontra è influente di fronte alla qualità degli spazi urbani e dell'architettura.

Di norma le parti della città formalmente qualificate non necessitano di interventi di miglioramento, ma solo di una buona manutenzione dell'esistente. Le parti della città maggiormente carenti di qualità sono le periferie, nelle quali gli elementi naturali sono spesso esigui. Le periferie della città contemporanea sono derivazioni della cultura architettonica del nostro tempo che ha tratto la propria forza dalle elaborazioni teoriche del Movimento Moderno. Le periferie sono state costruite da architetti che hanno informato le proprie idee, il proprio modo di operare su posizioni teoriche che, a partire dalla sostanziale negazione dei valori della città storica, hanno portato ad esaltare questioni di carattere igienico-sanitario legate all'illuminazione, all'insolazione naturale dei fabbricati, alle distanze come elementi importanti nella formalizzazione della città.

Oggi questo atteggiamento è largamente superato nella cultura architettonica diffusa, ma ha lasciato la convinzione che gli aspetti qualitativi dei problemi siano dominanti su quelli quantitativi, per cui ancora oggi si misura la dotazione di verde di una città (o il suo fabbisogno) secondo uno standard astratto di mq per abitante che nulla esprime sui valori di qualità introdotti dalle aree verdi.

La qualità è il parametro col quale verificare la bontà di un inserto naturale nel costruito della città: è chiara comunque la difficoltà di ancorare parametri qualitativi a dati oggettivi.

Credo che le tipologie storiche, gli elementi della tradizione con i loro riflessi sulla memoria collettiva, le analogie con altri luoghi, diano il sistema di coordinate che consente di valutare ogni ipotesi su un parametro di qualità.

Superando l'idea che la grande quantità di verde tra un edificio e l'altro sia un fat-

tore di per sé in grado di riqualificare gli spazi urbani (tanto verde = migliore qualità della vita), va chiarito che la quantità non è un elemento negativo, ma è la qualità delle cose che lo compongono a qualificare un ambiente; nel caso del verde ne è riprova la città storica che ha, generalmente, una scarsa dotazione di aree verdi, ma offre qualità ambientali ed abitative migliori della periferia. La qualità rende discriminante il giudizio su un modo di intervenire, come quello del cosiddetto "arredo urbano", soprattutto nelle città occidentali, che hanno esaurito la fase di crescita raggiungendo una sostanziale stabilizzazione nel numero degli abitanti e rendendo subordinate le problematiche legate all'espansione rispetto a quelle delle trasformazioni dell'esistente.

La ricomposizione delle città dall'interno delle aree già edificate, apre l'urbanistica ai tempi ambientali, le più importanti e pressanti tematiche del prossimo futuro.

Ogni intervento sulle città e sul paesaggio delle città deve fare i conti con le problematiche ambientali. La petizione funzionalista del verde urbano che ossigena l'aria, se da un lato è l'affermazione di una esagerata verità (esagerata perché la quantità di anidride carbonica trasformata in ossigeno da un albero in un anno è inferiore alla quantità di anidride carbonica che produce un'automobile in un solo giorno), dall'altro riduce il ruolo degli alberi ad agenti atmosferici. Gli alberi, invece, vanno pensati anche nei loro valori simbolici, storici, nella potenzialità che ha il verde di rendere gradevole l'ambiente esistente, di migliorare l'aspetto e la fruizione di parti rese brutte da un'edificazione selvaggia o ignorante. Certamente gli alberi (per la loro fissità) appartengono più all'idea del paesaggio che non a quella dell'arredo urbano, tanto più dell'arredo che deriva dall'eccezione data dall'etimologia del termine.

L'"arredo urbano", che inizia e si esaurisce nello studio del design delle suppellettili, può contribuire solo marginalmente alla definizione del verde (per esempio con il disegno delle griglie, delle panchine o di altre amenità, vanitose, ma inutili).

Considerazioni analoghe possono essere fatte per gli animali che popolano la città più di quanto appaia: dagli animali domestici, agli uccelli, agli insetti, varie specie convivono con l'uomo arrivando a rappresentare anche problemi aperti per l'arredo urbano. La presenza dei colombi in alcune piazze storiche (San Marco a Venezia, Dei Signori a Verona, ma anche molte altre) è ormai talmente legata all'architettura della piazza da rendere la presenza animale più importante di quella umana ai fini del godimento estetico e culturale di quegli spazi.

E se i problemi di conservazione dei monumenti rendono indispensabili misure di protezione dal guano dei volatili, alcune soluzioni sperimentali, come i cavi a bassa tensione collocati sulla facciata della basilica di San Pietro, possono far sorridere, rappresentando tuttavia l'importanza di un problema la cui soluzione, in ultima analisi, riconduce al disegno di un particolare, di una suppellettile che, mediando la natura con l'artefatto urbano, può aumentare o diminuire il fascino di una città.

Il tempo perduto

di *Carlo Alberto Ruffo*

Sul tema dell'“arredo urbano” nessuno ha probabilmente le idee chiare e nello stesso tempo tutti pensano di poter esprimere giudizi, lanciare anatemi, bandire concorsi; ognuno insomma crede di aver capito cosa si debba fare per “dare un volto gradevole alla città” (questo è lo slogan più usato).

Siamo consapevoli di essere appena agli esordi del nuovo modo di concepire la sistemazione urbana ed urbanistica e riteniamo che ciò possa rappresentare una svolta nel sistema di gestire gli spazi pubblici sotto tutti i punti di vista. Pertanto, non vogliamo dare giudizi o presentare soluzioni: ci limitiamo a passare in rassegna i casi che riteniamo emblematici di realizzazioni discutibili o di problematiche controverse.

Per quanto non sia assolutamente accettabile un paragone tra l'arredo di interni ed il cosiddetto arredo urbano, tanto per rendere l'idea, si può dire che come su un tavolo antico possono benissimo essere sistemati oggetti moderni (dai bicchieri alle posate, ai vasi, alle ceramiche), come un quadro d'epoca può essere appeso ad una parete contornato da stampe moderne su intonaco tirato a gesso, così la città non deve identificarsi in una epoca determinata (magari con falsi pacchiani, come si è fatto nelle ricostruzioni postbelliche); né il cosiddetto arredo urbano deve “imitare” o “ispirarsi” all'ambiente, come molti ritengono (insegne luminose, cestini portarifiuti, fioriere, cabine telefoniche, cassonetti, panchine e tendaggi...). Tutto ciò è una componente dell'“arredo” di una città, ma la parte più importante, anche se più trascurata, è costituita dai monumenti, dal colore degli edifici e degli infissi, dalla pavimentazione stradale, dalla illuminazione dei monumenti, dalle alberature nei giardini, dai materiali di rivestimento delle facciate, dalla forma dei tetti, dagli sporti delle gronde, dai pluviali.

Siamo convinti che una città debba prima di tutto tener presenti questi elementi e renderli plausibili: il resto viene in un secondo tempo.

Invece, succede proprio il contrario: si riempiono le strade di fioriere confezionate con vari materiali, nelle forme più assurde: si disseminano davanti ai monumenti più belli e delicati i cestini portarifiuti o i cassonetti e non si pensa che ciò rende la città più volgare.

Un conto è mettere i cestini portarifiuti o i cessi pubblici all'interno di una metropolitana: se sono dignitosi e svolgono la loro funzione, non conta che il colore sia violento: l'importante è che siano adatti allo scopo.

Se invece, di fronte all'Arena o davanti al teatro Romano si piazzano i cassonetti per l'immondizia o per la raccolta dei vetri, ciò costituisce un affronto: prima di tutto perché non hanno più senso il bel disegno o i materiali con cui sono realizzati, secondariamente perché non si può far prevalere la funzione cui sono demandati rispetto al luogo dove sono piazzati. E' una questione di stile.

Poiché comunque il tema si presta ad argomentazioni indefinite e gli esempi potrebbero continuare, non si vuole scendere nei particolari.

Ci sia consentito però parlare di alcuni elementi che rappresentano altrettanti punti dolenti nell'immagine della città: volutamente tralasciando gli "oggetti utili" (cestini, cassonetti, cabine telefoniche, portarifiuti, insegne di negozi, segnaletica stradale, cassette postali...).

Fioriere

Sono l'elemento più incongruo che sia stato introdotto in città (l'assurdo sta nel concetto di base: piantare fiori in mezzo alle strade, per creare una barriera contro le automobili!); esse hanno la funzione di delimitare le zone pedonali, impedendo ai veicoli di penetrarvi.

Chi ha mai stabilito che a quest'uso debbano essere delegate casse in legno, pietra, cemento, plastica, graniglia, riempite di terreno vegetale entro le quali vengono piantati fiori di vario colore e misura, a seconda delle stagioni? E perché i fiori debbono soffrire nello smog o venire strappati o calpestati, tenuto conto che alla fine le cassette diventano ricettacolo di tutti i rifiuti che non si buttano nei cestini? Non si capisce perché non si sia pensato con serietà ai tipi di materiali da usare, alle forme, al disegno, ma soprattutto se le cassette coi fiori non fossero una forma superata di concepire una barriera di arresto per gli autoveicoli.

Tuttavia, proliferano le ditte specializzate, con *designers* alla ricerca di nuove forme e nuovi materiali (poco lontane dai produttori delle statue stampate in cemento, a immagine di Biancaneve, discobolo di Mirone, Topo Gigio, Alpino del '15-'18...). Sarebbe più pratico, più elegante, meno ingombrante e più logico chiudere gli spazi agli autoveicoli con paracarri infissi a terra ed estraibili in occasioni eccezionali: alcune città l'hanno già fatto.

Lastricature delle strade

Fino a qualche decennio fa le strade non erano, per la gran parte, lastricate o asfaltate: in alcune c'erano i marciapiedi, le liste in trachite per il passaggio di carri e l'acciottolato, ma solo nelle vie di maggior passaggio. In quelle secondarie vi erano solo i marciapiedi. Con l'avvento dell'automobile ci si accorse che la polvere, il rumore, lo schizzo delle pietre prodotto dalle ruote dei veicoli imponevano di correre ai ripari.

Nella maggior parte dei casi si ricorse all'espedito più rapido ed economico,

mediante l'asfaltatura del nastro stradale, senza pensare agli inconvenienti che ciò avrebbe comportato in città. Infatti, il nastro bituminoso è utilissimo nelle strade di grande viabilità dove subitanea è la manutenzione e non ha importanza se i rappezzi siano eseguiti a regola d'arte, costituendo una necessità costante.

In un centro storico invece, vi è l'obbligo di mantenere il decoro anche di questo particolare, che non è affatto secondario come molti ritengono: fin dall'epoca romana la "strada" fu concepita come zona lastricata per facilitare il passaggio dei mezzi a ruota: veniva confezionata con materiali tipici del luogo (per questioni pratiche di facile reperimento e di spesa minima) lavorati in modo da distinguere l'area di passaggio dei mezzi da quella pedonale; le pietre venivano levigate e squadrate. Nel Medioevo e nel Rinascimento vi erano Magistrati addetti al buon mantenimento delle sedi stradali ed era obbligatorio che tutti i frontisti tenessero puliti i marciapiedi.

Ai giorni nostri, questo elemento fondamentale del paesaggio urbano è considerato un *optional*: è lasciato al buon cuore dell'Amministrazione pubblica. Pertanto, non solo sono scomparse le vecchie lastricature o gli acciottolati, spesso a disegni geometrici, sfruttando i colori diversi della pietra, ma lo stesso asfalto, che di per sé si presenta male, è reso ancor più brutto dai successivi e continuo rappezzi.

Illuminazione pubblica

Essa riguarda sia l'illuminazione stradale che quella dei monumenti.

Nel primo caso vi è da notare una grande confusione: lampade a luce gialla, a luce violetta, a luce bianca, che ovviamente creano effetti di colore diverso sui fabbricati e sul manto stradale; vi sono strade e lungadigi con due, tre tipi diversi di illuminazione che creano fastidio soprattutto ai pedoni. Luce radente con fonti luminose applicate agli edifici e lampioni sul lato opposto della strada, magari con tonalità diverse di luce. Addirittura, in alcune vie del centro storico, sono rimaste le vecchie lampade a braccio (spesso rifatte in stile) e contemporaneamente l'illuminazione applicata sotto gli sporti di gronda dei palazzi.

Quest'ultima soluzione, che è stata adottata in parecchie strade del centro storico, non appare sempre indicata, dato che mette in risalto gli inevitabili difetti di intonacatura, i rigonfiamenti dei muri, le macchie di umidità; inoltre, crea disturbo ai residenti perché fonte di luce diffusa anche all'interno dei locali adiacenti al punto di installazione; infine, attira gli insetti e fundamentalmente non illumina la strada in maniera omogenea, dato che i punti-luce sono troppo alti ed eccentrici rispetto al piano di calpestio.

Ciò detto sulla illuminazione stradale, vi è da rimarcare come da tempo sia invalsa la moda, quantomeno impropria, di illuminare i monumenti durante la notte. Passando per il centro storico, a tratti dal buio emergono una chiesa, una torre, un arco... illuminati da fari molto fastidiosi perché collocati sui tetti degli edifici prospicienti o tra l'erba dei giardini circostanti.

Già l'installazione di queste grosse fonti di luce sulle coperture delle case crea un'impressione traumatizzante, dato che l'alone abbaglia ed impedisce la vista dell'edificio su cui sorge il faro luminoso; in secondo luogo, si squilibra il rapporto

delle masse tra edifici illuminati, edifici “illuminanti” e quelli che vengono lambiti dal fascio di luce e perciò restano in penombra. Soprattutto, non appare giustificato il fatto di creare un “punto di riferimento” nella semioscurità notturna. Infatti, si rischia di cadere nell’effetto-palcoscenico per cui i monumenti appaiono appiattiti, “ingessati”, di cartapesta. La luce artificiale è statica e proietta ombre immobili e sempre uguali: non corrisponde alla luce solare che muta continuamente, rendendo il manufatto sempre diverso. Fra l’altro, non si vede perché di notte gli edifici non debbano essere intravisti, alla luce della luna e della illuminazione stradale: la penombra crea effetti ed atmosfere quanto la luce e non c’è ragione di distruggerle artificialmente e senza motivo.

Parcheggi

Le macchine ci sono e bisogna posteggiarle: le automobili però costituiscono un massiccio basamento compatto e multicolore che rovina i monumenti, toglie la visuale per determinati scorci. Per un corretto arredo della città dovranno pertanto essere eliminate da tutte le piazze del centro storico.

Il problema dei parcheggi può essere risolto in due modi che possono coesistere: nel centro storico, permettendo che edifici di scarso interesse architettonico vengano svuotati e adibiti a *containers* per gli autoveicoli dei residenti, come in altre città italiane e straniere è stato fatto: in periferia, mediante nuovi parking pluripiani sopra e sottosuolo, in modo da bloccare il flusso dei veicoli verso il centro.

Infatti, lo scopo di un arredo urbano corretto è anche quello di eliminare la sosta dei veicoli lungo le strade (oltreché nei luoghi più delicati) per rendere il traffico più scorrevole.

Un po’ alla volta il concetto di “zona a precedenza pedonale” deve essere esteso almeno a tutta l’area della città compresa entro le mura (evitando le soluzioni dei parcheggi nei valli, come purtroppo è successo, togliendo completamente il senso delle fortificazioni). Infatti, la “zona a precedenza pedonale” non deve essere considerata una parte privilegiata della città o un esperimento sempre in via di svolgimento, ma un graduale processo per selezionare ai mezzi veicolari privati la circolazione in centro storico.

Conseguentemente, prima si deve effettivamente creare una mentalità in chi abita la città e la vuol godere senza il continuo assillo delle automobili: per ottenerlo, è necessario che si capisca che una piazza, un palazzo, una chiesa, sono diversi senza le automobili che ne impediscono una buona visuale.

Plateatici

In origine, chi voleva occupare suolo pubblico a titolo precario doveva pagare al Comune una tassa chiamata *plateatico*. Oggigiorno, pur presupponendo la stessa procedura, si indica come plateatico il suolo occupato, spesso in modo permanente e sconveniente, ma soprattutto troppi sono i “plateatici” nella città.

A chiunque passi entro le mura per una passeggiata nel centro, non può sfuggire la miriade di spazi sottratti al pubblico transito ed in concessione a privati che entro

tali spazi ampliano verso l'esterno la loro capienza interna. A parte il già citato Liston che ormai è praticamente inaccessibile alle passeggiate, soprattutto durante i giorni festivi, non vi è quasi pubblico esercizio, bar, pizzeria, ristorante, birreria che non abbia uno spazio all'aperto, su suolo pubblico.

Si può dire che tutti i luoghi deputati di Verona sono invasi da "plateatici": da piazza Erbe a piazza dei Signori, da via Fogge a via Roma, da via Leoni a corte Sgarzerie. Senza citare le piccole piazzette o gli slarghi delle più modeste vie perpendicolari alle grosse strade di transito, occupate da tavolini, panche, ombrelloni, passatoie, armadi, tanto da rendere difficile il transito dei pedoni che avrebbero il diritto di camminare sui marciapiedi.

Vi sono alcune zone (piazzetta Scalette Rubiani ad esempio) dove non si può più passare in certe ore della giornata per la presenza, invadente di automobili e motorini.

E' veramente assurdo che in uno slargo che si affaccia su piazza Bra, dove già c'è un ristorante sotto i cui portici non si può più passare, almeno d'estate, siano state installate cabine telefoniche, contenitori per rifiuti, cassonetti, cassette per le lettere, fioriere, portabiciclette ed ultimamente sia stato concesso un "plateatico" ad un bar con ombrelloni, recinzione, lampioncini luminosi ed ovviamente sedie e tavolini.

Al proposito vi sono da fare alcune considerazioni di carattere generale: perché si permette che piazza Bra ed i bellissimi palazzi che vi si affacciano siano sconciati dalle sovrastrutture di sostegno delle enormi tende di riparo dei plateatici?

Perché si lascia che le pietre del Liston vengano rovinare dalle viti e dai bulloni che fissano al suolo tali massicce e pesanti intelaiature?

Perché alcuni esercizi pubblici hanno il permesso di mantenere tali impianti anche d'inverno, chiudendo gli spazi con pannelli scorrevoli di plastica?

Si è arrivati all'assurdo di una pizzeria, vicino a S. Zeno, dove i tavolini sono sulle Regaste, nella parte sopraelevata lungo i muraglioni, mentre l'esercizio commerciale è nella strada sottostante, di traffico notevole.

E' inammissibile che i luoghi più belli e più caratteristici della città vengano rovinati e svuotati del loro carisma in modo insensato e per fini puramente economici.

Giardini pubblici

Nelle nostre città essi non sono stati più "interpretati" da almeno 100 anni: il giardino è un fatto relativamente recente nella storia urbana. Esso è nato come tale ai primi dell'Ottocento come rivisitazione degli antichi parchi extraurbani o delle ville. Con l'avvento dell'industrializzazione e dell'inurbamento, per combattere il fenomeno della eccessiva concentrazione abitativa, si trovò la soluzione di creare, nei punti centrali e più "critici" della città, spazi verdi dove la gente potesse respirare e riposare. Nacquero così i grandi parchi parigini, viennesi, berlinesi, londinesi (a livello metropolitano e con fortissima percentuale di inurbamento).

Nelle nostre città medie e di dimensioni più ridotte, senza i gravi problemi delle metropoli, si cercò di copiare l'idea e si sviluppò il concetto di giardino pubblico, luogo di ritrovo, di conversari, di giochi, dalla fine del secolo scorso fino alla fine del secondo conflitto mondiale. A differenza dei grandi parchi, il giardino pubbli-

co è sparso in tutti i quartieri della città, ma soprattutto nel centro storico e ricalca in miniatura le caratteristiche del parco. La fontana e la vasca dell'acqua nel mezzo, le siepi e le bordure a comporre disegni, l'erba e gli alberi di alto fusto, le fontanelle per l'acqua potabile, le panchine, il monumento o i monumenti ai personaggi illustri e i sentieri in ghiaino.

Come si vede, sono tutti elementi ricorrenti nei parchi all'italiana, alla francese o all'inglese soprattutto, in voga alla fine del '700.

Ciò premesso, è possibile che oggi si continui in quest'ottica superata e vetusta? Non è il caso di rovesciare il concetto di parco in miniatura, dando al complesso del giardino altre funzioni?

Si sa infatti che il verde, oggi, ha una dimensione notevole e funzioni ben precise o non serve a nulla: i monumenti celebrativi nei triangoli di erba non hanno più senso e soprattutto non vengono usufruiti. Vedasi l'esempio di piazzale Vittorio Veneto o i giardini di Pradaval, dove si rischia di cadere, data la lastricatura in pietra e cemento, con difficoltà di percorsi, inutili fontane e monumenti. Ma si potrebbero citare tanti altri casi in cui il concetto è rimasto immutato: panchine + erba + fontana = giardino.

Invece, oggi, il giardino deve essere complemento ad un complesso di servizi o di edifici pubblici ma con vaste dimensioni, con possibilità di percorsi pedonali o ciclabili, di raduno per spettacoli, per comizi, per giochi a carattere generale e di vasto richiamo. Con percorsi sopraelevati o sotterranei; insomma, non deve più essere progettato il giardino pubblico, ma gli spazi pubblici di un certo rilievo devono diventare luogo di ritrovo e di svago. Senza andare a citare il Beaubourg di Parigi, basterebbe rifarsi alla sistemazione di piazza Isolo proposta da Portoghesi: non è certo un esempio da imitare, ma è pur sempre un tentativo di rottura dei vecchi schemi e come tale va senza dubbio studiato, cercando ovviamente di migliorarne i contenuti. In tal modo si cambierebbero anche gli schematismi vetusti di un arredo urbano superato: i portarifiuti, le recinzioni delle aiuole, le panchine, la fontana, dato che la nuova concezione sovverte questi simboli e porta ad una concezione nuova anche in questo campo.

Così dicasi per le alberature di alto, medio e basso fusto che non devono più rappresentare un simbolo, quasi un totem, ma, a questo punto, potrebbero anche scomparire. Non è detto che il "verde" debba essere verde a tutti i costi.

Pertanto, anche una nuova sistemazione di piazza Bra, con i suoi giardini baricentrici (oggetto di un concorso di idee alcuni anni fa) non deve essere affatto abbandonato dato che, così come è, la piazza è malamente usata, mal tenuta e non è certo un buon biglietto da visita per Verona.

Dal Liston, ormai saturo di tavolini e pertanto non più usufruibile da chi vuol passeggiare, ai giardini superati dai tempi (con questo non si vuole assolutamente proporre di cancellarli), alla piazza vera e propria, che appare ormai slegata dai monumenti che vi si affacciano (Arena, Municipio, Gran Guardia). Bisognerebbe cercare di collegare e di amalgamare questi spazi con nuove funzioni e nuovi canoni estetici. Prima di tutto, impedendo che per almeno sei mesi all'anno il vallo dell'Arena sia il contenitore degli scenari delle opere, con incastellature ed infrastrutture che rovinano l'Anfiteatro.

Via Nova - via Roma

Non si può tralasciare un cenno particolare a via Nova: è la strada “pedonale” da sempre e per antonomasia di Verona, dove tutti i palazzi e gli edifici sono sorti senza accessi per le carrozze o per autoveicoli: una strada solo commerciale, almeno ai piani terreni, una strada che unisce i due poli della città (piazza Erbe e piazza Bra) da circa 600 anni.

Una strada il cui selciato (per così dire) è in condizioni pietose: da anni si vanno facendo progetti e proposte, anche le più strane ed ingiustificate e intanto si lascia che i rappezzi di bitume la tappezzino in modo vergognoso, creando avvallamenti sul suolo che diventano enormi pozzanghere. Non vi è un profilo regolare, il colore dei rappezzi non è omogeneo né lo è la grana dei materiali, né la livellazione è costante. A dire il vero, poche sono le strade di Verona che abbiano un aspetto decoroso, riguardo al manto stradale: spesso i marciapiedi sono sbrecciati o sfondati, dove c'è il porfido manca la continuità dei cubetti e temporaneamente si rabbercia con asfalto, in attesa di altre buche, per interventi più radicali.

Vi sono alcune vecchie strade che sono state sistemate in modo decoroso e con materiali idonei: proprio per questo si pensa che debba essere fatto lo stesso in modo precipuo per via Nova, che rappresenta l'arteria principale della città.

Ad ogni buon conto, vi è da sottolineare che molte altre vie e piazze di grande importanza storica e urbana sono in condizioni pietose: tanto per fare solo alcuni esempi, la pavimentazione sconnessa e pericolosa di piazza dei Signori, i marciapiedi di corso Porta Palio e corso Cavour, senza parlare di piazza Erbe, la cui pavimentazione deve essere rifatta, in modo da salvaguardare l'antico splendore, con le pietre rosse di Prun.

Non si può, a questo punto, non fare un richiamo a via Roma, dato che essa, da sempre strada carrabile, è stata ridotta pedonale. Un conto è che un'arteria nasca con la caratteristica di strada per soli pedoni (con pochi attraversamenti perpendicolari, nessun accesso carraio, negozi ai piani terra, ecc.), un conto è rendere pedonale una strada che, pur avendo casualmente alcune caratteristiche delle strade pedonali (pochi attraversamenti, quasi nessun passo carraio, negozi ai piani terra), tale non è mai stata: anzi, è sempre stata la strada di collegamento tra corso Cavour e piazza Bra - Porta Nuova. Molte polemiche sono sorte in proposito tra favorevoli e contrari e non si vuole qui riprendere e rinfocolare discorsi già scontati, però è quantomeno da puntualizzare il fatto che il manto stradale è stato completamente rifatto in cubetti di porfido, sono state create aiuole piantumate e ciò, nonostante verso il fondo vi sia la sede di un comando militare e l'uscita di veicoli ed autocarri anche da un parcheggio attiguo.

Mentre pertanto da un lato, si trascurano strade di tradizioni antichissime fra cui via Nova, che rappresenta la spina dorsale del centro storico, si sistema pedonalmente un'arteria che non ha mai avuto tale vocazione.

Riteniamo pertanto che l'“arredo urbano” costituisca una materia nella quale sia difficilissimo trovare un punto preciso di riferimento: prima di tutto, il termine coniato recentemente vuol dire tutto e niente; secondariamente ognuno lo inter-

preta a modo suo e, quel che è peggio, gli assessori all'“arredo urbano”, dato che non sono quasi mai specializzati in “arredo” spesso si rivolgono a ditte, architetti, arredatori di interni (uno degli assiomi che rifiutiamo in modo assoluto sostiene che la città è come un salotto e pertanto deve essere arredata alla stregua di una stanza).

Spesso poi l'“arredo urbano” è materia ritenuta di ornamento della città e pertanto quasi un *optional*, non di primaria importanza ma che certamente può dare quel *quid* di civettuolo che può caratterizzare un centro storico (come i coprisedili e alettoni di legno colorato delle automobili, l'orsetto rosa appeso ai finestrini con le ventose, i cuscini rotondi lavorati all'uncinetto, ecc.).

Invece, esso dovrebbe rappresentare il punto forte del programma di una amministrazione, anche senza avere un definito assessore alle spalle. Infatti l'“arredo urbano” (neologismo di cattiva fattura) dovrebbe rappresentare quanto ha a che vedere (in maniera temporanea o stabile) con la vita e la gestione dell'ordinaria amministrazione di un centro abitato. Pertanto, come tutto ciò che richiede decisioni di carattere generale e coinvolgente, dovrebbe essere gestito da persone esperte, di cultura, a conoscenza dei problemi della città, ma che soprattutto prendano le decisioni collegialmente, in modo coerente, ponderato, logico e continuo, non lasciandosi sopraffare dalle mode o dalla produzione delle cosiddette ditte specializzate.

Dallo striscione della mostra alle fioriere, ai cartelli pubblicitari, al colore degli edifici, al manto stradale, agli accessori, alla segnaletica, alle tende, alle insegne, ai particolari costruttivi, tutto fa parte dell'“arredo urbano”.

Si capisce subito che non è possibile demandare tutto ciò ad una sola persona o ad un solo ufficio. Ci vuole il concorso di tutti gli assessori sotto la guida di una commissione di esperti nel vero senso della parola.

Invece, vi sono troppe commissioni, trippi enti, troppi pareri non coordinati e soprattutto non espressi in modo univoco, che pertanto portano ad enorme confusione e in definitiva, ad una città brutta (Soprintendenza Beni Ambientali, Commissione Edilizia, Commissione per le insegne, Commissione per le Edicole...).

Si propone pertanto di demandare l'“arredo urbano” ad una commissione speciale, in cui tutti gli assessorati interessati siano rappresentati di volta in volta e nella quale agiscano contemporaneamente funzionari qualificati dei vari enti, ma soprattutto che in essa la maggioranza sia composta da persone di provata cultura e di grossa competenza.



La città come museo diffuso

di *Luciano Cenna*

Nato dalla cessione al patrimonio pubblico delle grandi collezioni private, raccolte fino dal Rinascimento, il Museo ha svolto il compito di conservazione e conoscenza di oggetti, reperti, quadri ed altre espressioni umane che definiremmo genericamente artistiche. Nel Museo sono entrate, per il passato, quelle opere che ciascuna epoca giudicava degne di rappresentare la più alta espressione materiale dello spirito umano. In generale l'ammissione avveniva dopo una più o meno lunga quarantena. All'incirca come per una beatificazione. Per tutto il tempo in cui il Museo è stato prevalentemente un luogo chiuso, votato alla conservazione, la città è stata un luogo aperto a qualunque trasformazione. Fino a poche decine di anni orsono nessuno, infatti, giudicava necessario conservare della città il suo insieme anziché le sole emergenze monumentali. Perciò la città poteva e doveva continuamente mutare il suo aspetto e adattare la sua struttura fisica alle nuove esigenze della società. Si ampliava e si allargavano le strade con l'abbattimento degli edifici circostanti per recuperare nuovi spazi di servizio e nuove risorse economiche che alimentavano il processo di crescita della città. Ma poi si è fatto luce, proprio iniziando dalla cultura architettonica, un diverso concetto, non del valore, ma del significato delle opere dell'uomo, considerate come documenti essenziali, lasciati da ogni epoca, e perciò fondamentali testimonianze storiche, oltreché artistiche. E così, mentre il Museo si è arricchito diventando soprattutto un luogo di conoscenza e di studio delle espressioni figurative della cultura umana, nelle sue complessive varietà, la città veniva recepita come rappresentazione fisica dell'aspetto urbano di quelle culture. E' nella città che spesso sono ancora leggibili gran parte dei passaggi lasciati dalle civiltà passate: perciò la città è un Museo.

Nel formulare queste argomentazioni non ci siamo serviti di termini come: bello, artistico, valido, ecc., tutte categorie più facilmente connesse con una visione discontinua e staccata della storia e della cultura. Così come per giungere a questa sintetica conclusione: "la città è un museo" non abbiamo fatto ricorso ad aggettivi o giudizi. Anche per questi motivi riteniamo oggettiva e condivisibile la conclusione. Le città meglio conservate o che presentano situazioni urbane dove la lettura del percorso dei successivi insediamenti si esemplifica con maggior chiarezza, le

città cosiddette storiche sono i nostri migliori musei. L'Italia ne è piena e Verona rappresenta uno degli esempi più vivi ed interessanti. In essa sono ancora chiari i segni della struttura e dell'architettura dei periodi romano e medioevale, del Cinquecento, dell'Ottocento e dei primi decenni del Novecento. Verona è un grande museo aperto che visitiamo ogni giorno uscendo di casa. E cosa vi troviamo? Quello che troviamo l'hanno già lamentato gli scritti di chi mi ha preceduto e di quanti in tante differenti occasioni si sono occupati dell'argomento "città" e della sua conservazione e vitalità. Quello che vorremmo trovarvi, invece, è un ambiente dove siano preservate e valorizzate le immense ricchezze della stratificazione bimillenaria della nostra storia urbana, ancora visibili malgrado l'incessante opera distruttiva iniziata da alcuni decenni. Accessibilità esasperata ai mezzi privati a motore, regime di anarchia per quanto riguarda l'uso dei suoli pubblici ed eccesso di terziarizzazione, stanno trasformando questa città più di quanto non abbiano potuto le distruzioni belliche, portandola al degrado più umiliante. Ogni intervento pubblico, da cinquant'anni ad oggi, si è rivelato incapace di comprendere il ruolo, anche sociale, della città, il ruolo del suo patrimonio storico culturale e del suo corretto potenziale economico.

Se non sarà accettata l'idea che la vitalità della città non comporta necessariamente il suo adattamento incondizionato allo sviluppo tecnologico - un po' folle - che stiamo vivendo, la città subirà offese irreparabili. E con essa i suoi abitanti.

Vi è sicuramente relazione tra la progressiva dequalificazione nell'amministrare la città e la perdita di identità della società espressa anche dal grado di indifferenza per i valori urbani. E se una società non capisce che la sua civiltà si identifica con la qualità del suo habitat vuol dire che è in stato confusionale. La città museo va vissuta come, in generale, andrebbe vissuto l'ambiente: con rispetto e coscienza del senso di appartenenza ad un delicato sistema globale. Essa è un museo diffuso così come lo è l'ambiente naturale. Perciò troviamo odiosi e anacronistici slogan come: "la città non deve essere un museo"; e abbiamo timore del generico: "la città deve essere viva ed esprimere la società attuale", ed anche del "vogliamo la città a misura d'uomo". In passate occasioni ci eravamo già chiesti, infatti, di quale uomo si trattasse. Ora rifacciamo la domanda modificando la preposizione "di" in "per" chiedendoci perciò: "per quale uomo?" e ci auguriamo si intenda quello a cui si possa ancora attribuire il pur vecchio, ma ancora attualissimo aggettivo, *sapiens*.



Obiettivamente



di *Dario Nicoletti*

Premessa

Un'indagine fotografica ampia degli aspetti che determinano il quadro di quanto convenzionalmente si definisce arredo urbano in una città come Verona richiederebbe uno spazio maggiore di quello che il presente quaderno monografico può offrire. Quindi prima di procedere alla raccolta delle immagini sono state operate delle scelte relativamente alle aree prese in esame e ai temi affrontati.

È stato privilegiato il centro storico e i problemi ad esso legati.

Qualche scatto è stato dedicato al quartiere di Borgo Trento. Nessuno alla periferia. In parte ce ne scusiamo richiamando lo spazio ridotto di cui abbiamo già detto, ma soprattutto riteniamo che questo tema meriti una trattazione a parte per la specificità dei problemi che comporta, in quanto in queste zone necessari interventi di arredo urbano dovrebbero essere preceduti da ancor più necessari e consistenti interventi di riqualificazione architettonica, urbanistica, di servizi ed attività e tutto ciò ci porterebbe ben oltre i limiti che ci siamo posti.

Con questo non vogliamo dire che nel centro storico siano sufficienti pochi colpi di "belletto", perché problemi quali il traffico e i parcheggi potranno essere risolti solo con una politica di profonda riorganizzazione, sostenuta da forti investimenti. Ma la qualità architettonica sicuramente c'è. Qualità architettonica che soffre comunque da tempo per la perdita della stabilità dell'organizzazione e dei comportamenti sociali, stabilità che nel passato garantiva l'equilibrio, l'armonia e la solidarietà anche degli elementi d'"arredo". Oggi nell'era della tecnologia le trasformazioni sono rapidissime e i comportamenti sociali che sono determinati da nuovi bisogni più o meno autentici, si impongono, decadono e vengono sostituiti in tempi brevissimi.

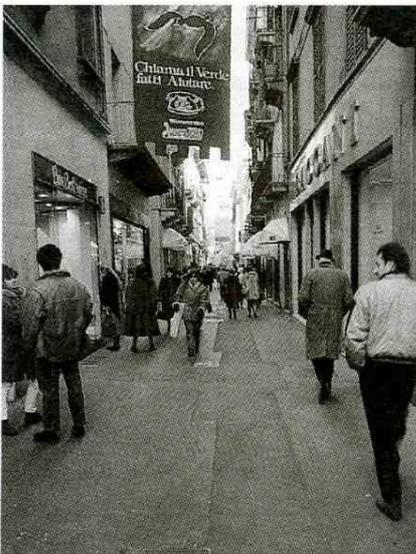
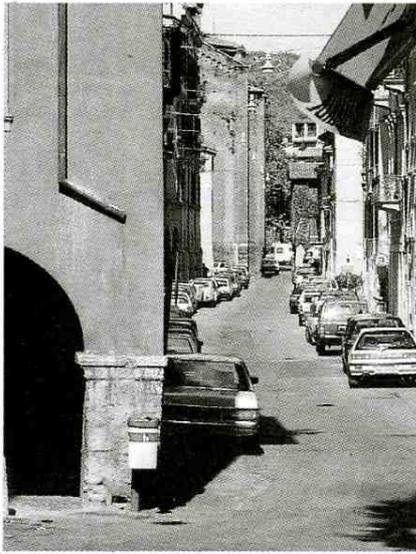
Come risponde a tutto ciò il tessuto urbano vecchio della nostra città? O forse meglio, come hanno risposto e come rispondono i responsabili della traduzione operativa di tutto ciò sul tessuto urbano vecchio della nostra città, e quali ne sono le conseguenze per quel che riguarda l'arredo urbano?

E' soprattutto a queste domande che cercheremo di dare delle sia pur frammentarie risposte con le immagini che vi proponiamo.

Le conseguenze dell'uso dell'automobile

La diffusione del mezzo privato di trasporto, oltre ad essere responsabile di inquinamento e disordine, ha determinato profonde alterazioni nell'aspetto della città storica. Per esempio è stato introdotto, a volte a sproposito, l'uso dell'asfalto per la pavimentazione stradale.

Ai nostri dubbi sulla validità formale della scelta, si aggiungono le perplessità che nascono nel constatare che la manutenzione è poca o nulla.



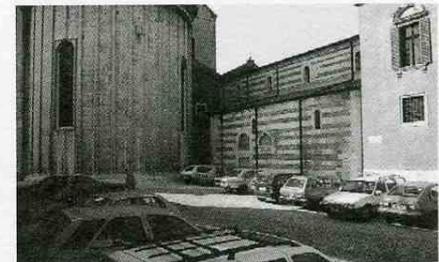
Per regolamentare il traffico è stato introdotto un numero sempre crescente di pannelli segnaletici ed informativi, necessari ma spesso fissati senza riguardo per il 'supporto' o per l'effetto quando il loro addensamento è eccessivo.



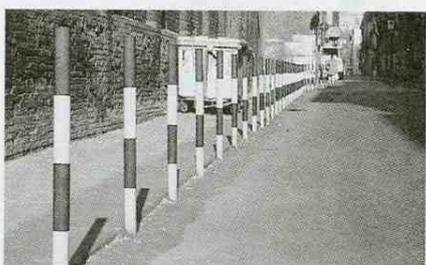
E' stato necessario reperire aree per la sosta. Finora non è stato pensato niente di meglio che trasformare le piazze in parcheggi. E' la scelta che costa meno ma anche quella che dà il risultato più deturpante.



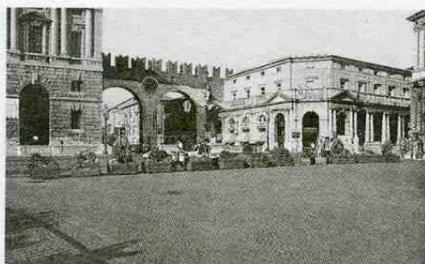
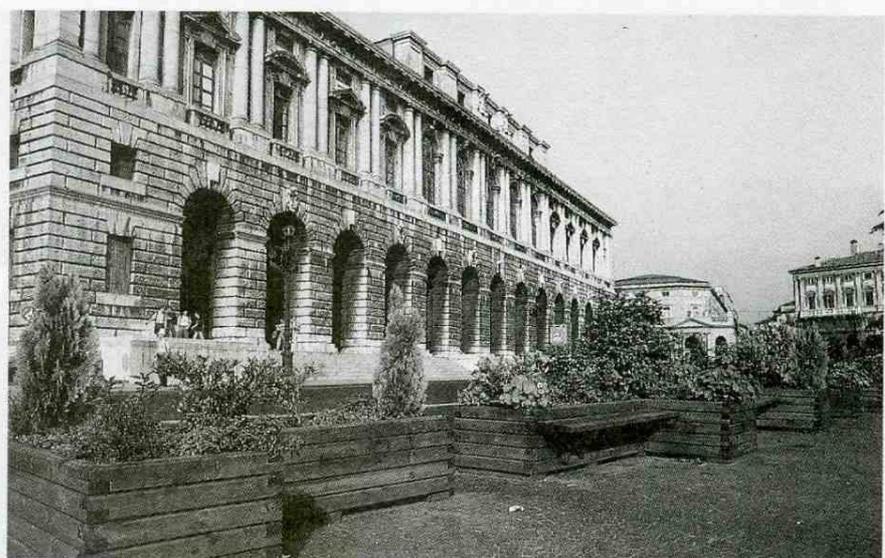
In alcuni casi il traffico è convogliato da colorati spartitraffico.



La regolamentazione dell'accesso al centro storico e la definizione di alcune zone pedonali hanno suggerito l'introduzione di vari elementi di sbarramento quali fioriere, pilastrini e blocchi in cemento, in discutibile armonia con le tipologie locali.

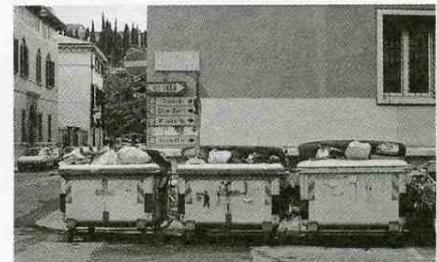
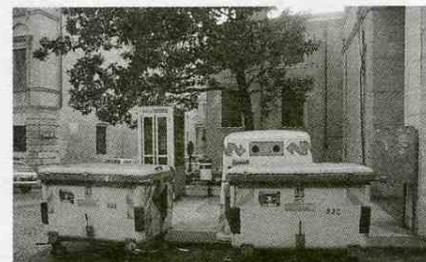
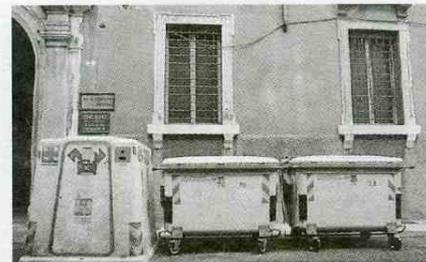
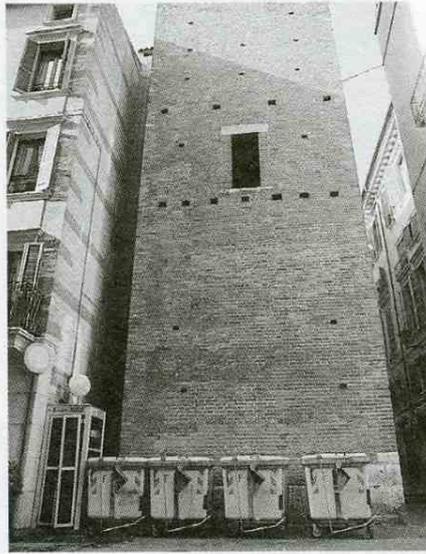


Piazza Bra, che ha tutti gli accessi sbarrati da fioriere in stile tirolese, è uno spazio molto colpito in questo senso e l'accesso da piazzetta Scalette Rubiani con ciò che si concentra davanti e dietro le fioriere è tra tutti il più caotico.



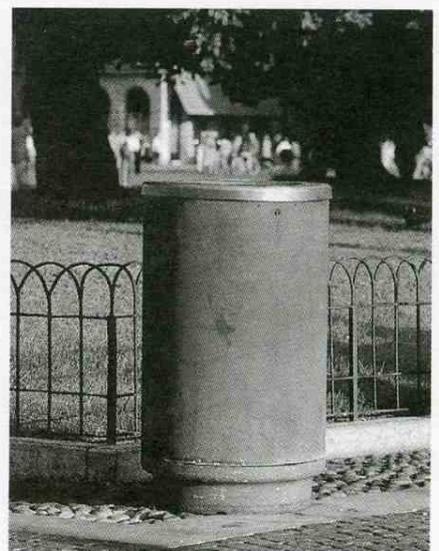
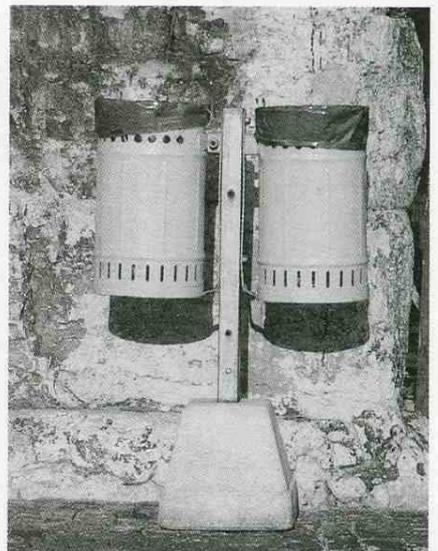
I rifiuti urbani

La razionalizzazione della raccolta dei rifiuti urbani ha investito anche il centro storico. Con questi effetti.



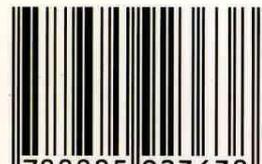


Questi quattro cestini porta rifiuti sono stati fotografati tutti in piazza Bra a qualche decina di metri uno dall'altro. A voi il commento.



Lire 20.000 (I.C.)

ISBN 88-85923-63-1



9 788885 923638