

L'IMMAGINE DELLA NUOVA CITTA'

Il Documento direttore contiene i primi risultati del lavoro di un gruppo di professionisti, coordinato da Gae Aulenti e Gaetano Lisciandra, incaricati dall'Amministrazione Comunale di Biella per la stesura della variante al piano regolatore della città. Presentato al pubblico nell'ottobre 1995, il Documento ha aperto ufficialmente un dibattito sulla forma urbana. A Gaetano Lisciandra chiedo una lettura generale della città ed un approfondimento dei principi che hanno indirizzato il lavoro.

Lei, architetto Lisciandra, è milanese. Come appare Biella ad uno sguardo che proviene dall'esterno, a chi la vede per la prima volta; ma soprattutto a chi, incaricato di prevederne l'assetto futuro, la osserva da un punto di vista disciplinare?

Per prima cosa direi che la città di Biella, importante centro industriale, non esprime nella sua conformazione questa vivacità economica. A differenza di realtà analoghe, ad esempio Schio o Prato, dove il carattere di città-fabbrica è evidente nel "fare" della gente, nell'architettura, nella mescolanza tra fabbriche e abitazioni, Biella appare come una tranquilla città di provincia. Forse questo accade perché qui la tradizione laniera si è intrecciata alla vita contadina (i primi opifici settecenteschi nascono più dall'architettura montana che dallo stereotipo della città industriale). Questo conferma l'impressione che Biella sia sempre stata il centro direzionale, finanziario, economico di un'area molto più vasta. Biella, in realtà, è il Biellese, e le ultime rilevazioni del Censis la descrivono come una piccola capitale. Solo così si comprende la presenza di funzioni fuori scala, com'erano in passato i conventi o com'è oggi l'ospedale, rispetto ad una città di 50.000 abitanti. Il secondo aspetto è una certa disomogeneità, dovuta all'origine multipolare di Biella, dove il Piazza, il Piano, Riva e il Vernato mantengono ancora oggi sottili distinzioni, ma, soprattutto, alla grande dicotomia tra la parte che era racchiusa entro le mura e la parte di pianura. A sud di questo limite manca del tutto l'aspetto pubblico della città, nonostante lo sforzo fatto per creare alcune strutture, soprattutto sportive, intorno alle quali catalizzare lo spazio urbano. Quindi, percorrendo questa parte di Biella, si è disorientati per la mancanza di punti di riferimento che favoriscano la comprensione dei luoghi. Oltre a confermare la centralità della città rispetto al territorio, le molte attività produttive e commerciali che si incontrano lungo le strade di accesso indicano una struttura aperta, a mio parere molto interessante e moderna. Abituati a pensare una città come luogo chiuso non ci rendiamo conto di trovarci in una situazione ormai diversa: oggi le strutture urbane e territoriali non sono più da intendersi co-

me strutture chiuse, ma come reti, con nodi e flussi, in cui l'importante è riuscire a definire elementi di gerarchizzazione che consentano di riconoscere le diverse parti della città e del territorio. Nelle relazioni dei piani regolatori contemporanei, uno degli obiettivi è quasi sempre la ricostituzione dei limiti della città. Il problema della viabilità ha dominato negli anni passati il panorama delle grandi concentrazioni urbane. Voi stessi, lo avete considerato molto importante; tuttavia, dietro l'orizzonte di una necessità ancora pressante di raccordi fisici, si profila un sistema globale di reti immateriali che potrebbero rendere meno decisivi molti degli attuali collegamenti.

Di fronte al mutamento di senso che, in questa prospettiva, subirebbero gli elementi portanti della pianificazione tradizionale, che ruolo potrebbe ancora avere l'arte di progettare la città? Sarà ancora possibile guardare il disegno urbano come sintesi formale di un "mondo"

concluso, oppure si dovranno valutare le nuove architetture separatamente dall'organismo che le contiene, come risposte parziali o provvisorie ai problemi di una realtà più complessa, intricata, fluida e in continuo divenire?

Noi architetti europei siamo legati ad una tradizione e ad una cultura che ha un elemento di forte permanenza nella solidità delle costruzioni: nella storia delle nostre città il passaggio dall'uso del legno all'uso della pietra è, non soltanto per gli edifici pubblici, ma anche per molti edifici privati. Questo non accade in Oriente dove si mantiene una netta distinzione tra le mo-

schee ed i mercati, costruiti con materiali più resistenti nel tempo, e il resto della città, più effimera e sostituibile. E non accade neppure nella città americana dove i cambiamenti sono molto rapidi. La città europea sta cambiando direzione: il parametro di riferimento non potrà più essere l'eternità, ma la provvisorietà. Così come questa città non potrà più essere intesa come una realtà chiusa ma, al contrario relazionata con realtà vicine ma anche lontanissime. Non so fino a che punto l'introduzione di sistemi di comunicazione telematici riduca le esigenze di scambi. Questo, per ora, non è avvenuto: negli ultimi vent'anni v'è stata diminuzione della pendolarità ma notevole aumento degli spostamenti urbani. Il frantumarsi delle attività economiche, reso possibile anche da questi sistemi di informatizzazione ha moltiplicato i punti di lavoro. Intesa come luogo della produzione, e dovendo assorbire la complessità organizzativa, prima contenuta nella fabbrica, la città non è più suddivisibile nelle zone funzionali della consueta pianificazione. Quindi, probabilmente, solo un sistema aperto potrà in futuro conciliare le esigenze funzionali con quelle rappresentative e simboliche che la città, a differenza della fabbrica, deve avere.

“...questa città non potrà più
essere intesa come una
realtà chiusa
ma, al contrario,
relazionata con realtà vicine
ma anche lontanissime...”

