

Intervista con Marcello Vittorini (La qualità urbana e i piani urbanistici) di Mario Cerasoli

Il recupero della qualità del territorio e delle città è oggi la premessa indispensabile per uno sviluppo economico corretto e sostenibile.

Basti pensare ai diversi valori del mercato immobiliare: non è un caso che nei quartieri storici e consolidati delle città, laddove è rilevante la qualità urbana, gli immobili si compravendano a prezzi ben più alti rispetto a quelli situati nelle periferie recenti, anche nei casi in cui questi ultimi abbiano una qualità edilizia molto più elevata.

O al fatto che gli imprenditori siano maggiormente disposti a localizzare le proprie attività in aree industriali efficienti e ben infrastrutturate, laddove sono presenti dotazioni qualificate di servizi alle imprese e agli addetti, piuttosto che in nuclei industriali nati al di fuori di logiche insediative minimamente coerenti.

Oggi il fattore "qualità" ha recuperato un'importanza che, negli ultimi cinquant'anni, aveva palesemente perso, con conseguenze che sono sotto gli occhi di tutti.

Su questa premessa si innesta la lunga esperienza professionale e accademica di Marcello Vittorini.

Un'esperienza che si può 'toccare con mano' a Ravenna, dove, forse caso unico in Italia, ha coordinato tre piani regolatori generali a partire dal 1973 fino ad oggi, attraversando temi delicati come quello del porto petroli, della pineta costiera e della darsena di città.

O a Trento e a Bolzano, per le quali ha coordinato i Piani comunali attualmente vigenti – ed è quanto mai sintomatico che entrambe le due province autonome si siano affidate alla sua esperienza.

Per arrivare ad oggi, in cui Vittorini sta coordinando due piani territoriali, il PTC della Provincia di Napoli (in fase di presentazione ai comuni) e il PTC della Provincia di Brescia, ai quali si può aggiungere, coerentemente con la logica disciplinare alle base dei primi due, anche il Programma di Sviluppo Integrato delle Colline Romane (Provincia di Roma).

Alla base dell'intensa attività professionale e accademica di Marcello Vittorini è un approccio estremamente pragmatico alle 'questioni' della città e del territorio; approccio che ha consentito di mettere a punto strategie di intervento adeguate e particolarmente efficaci nei diversi e molteplici casi di cui si è occupato.

I 'temi' del suo operare continuano ad essere gli stessi da sempre: perseguimento della qualità urbana, corretto uso delle risorse territoriali, stretta collaborazione tra Amministrazioni pubbliche, coerenza tra programmazione e pianificazione urbanistica e spesa pubblica.

Questo incontro¹ con Marcello Vittorini vuole essere allora l'occasione per aprire un dibattito su alcuni argomenti che ritengo nodali e che sono relativi in primo luogo al rapporto tra la pianificazione, e in genere la cultura urbanistica, e lo sviluppo del territorio e delle città nell'Italia del Secondo Dopoguerra.

MARIO CERASOLI: Quali crede siano le responsabilità dirette e indirette della disciplina e della cultura urbanistica nell'attuale stato di crisi delle nostre città e negli squilibri del territorio?

Marcello Vittorini: Credo sia utile fare un breve richiamo alla storia dell'evoluzione urbana. La città nasce con una sua dimensione, nasce con una sua delimitazione e con una intenzione essenziale, che è soprattutto quella di definire gli spazi pubblici di relazione.

Lo spazio pubblico di relazione, delimitato preventivamente con gli isolati e i luoghi centrali, con i tessuti e con i limiti, costituiscono, in estrema sintesi, i fattori di qualità della città.

Fattori di qualità che si ritrovano solo nei centri storici e nelle prime espansioni urbane e che, per secoli sono stati tenuti in grande considerazione. Basti pensare che in molti casi durante i primi fenomeni di rapida crescita della città, tra il XVII e il XVIII secolo, c'è stata una duplicazione; la città, una volta raggiunto il limite fisiologico della sua crescita, si è poi sviluppata su un modello duplicato: una nuova cerchia di limiti esterni, un nuovo sistema di

¹ La lezione-intervista del Prof. Ing. Marcello Vittorini si è tenuta presso il Corso di Urbanistica (prof. ing. A. L. Palazzo) il 23 aprile 2002. L'incontro è stato coordinato dall'Autore.

spazi di relazione strettamente connesso con il precedente in modo da conservare i suoi fattori di qualità.

Un esempio in questo senso lo ritroviamo anche nella nascita e nella conformazione della città ispanica di nuova colonizzazione, nel centro e sud America, che era inizialmente regolata da *lettere* che l'imperatore – il primo fu Carlo V – consegnava ai suoi emissari che andavano a scoprire e a colonizzare le nuove terre. Carlo V nelle sue lettere consigliava di far nascere la città partendo dalla *plaza mayor*, la piazza maggiore: uno spazio attorno al quale si sarebbero poi dovuti localizzare gli insediamenti principali che caratterizzavano e ancora caratterizzano il luogo centrale. C'era la rappresentanza del governo, la prefettura, il "*Cabildo*", la rappresentanza dell'autorità locale, il Municipio, "*l'Alcaldia*". E c'erano luoghi per le riunioni e per il tempo libero (il palco della musica, il teatro o comunque un luogo di riunione). **La concentrazione dell'energia urbana** nella *plaza* doveva essere garantita dal fatto che le strade principali che portavano ad essa dovevano essere porticate e avere il pianterreno destinato ad attività commerciali.

La città nasceva così con un suo "programma genetico", con un suo DNA, che era la *plaza mayor*, di cui si indicavano le dimensioni (circa un ettaro) e le localizzazioni principali. La *plaza* diventava il punto di partenza per un organismo a scacchiera, la *quadricula* (da cui "*ciudad quadriculata*"), cioè l'isolato base sostanzialmente quadrato che determina i percorsi, sempre ortogonali ed il tessuto urbano.

Un criterio che fu poi precisato nella *ley* di Filippo II: si stabiliva la dimensione media dell'isolato della città - la *manzana* - della *ciudad quadriculata*, e si specificavano tutte le funzioni da collocare nella piazza; la *ley* diceva anche che, una volta raggiunta una certa dimensione, l'organismo avrebbe potuto riprodurre sé stesso, con un'altra *plaza*, con un'altra *quadricula*, con un altro sistema di strade e di relazioni, che tuttavia rispettano i percorsi preesistenti.

Nel caso della città ispanica, il limite, come si può ben comprendere, non è fisso, ma si sposta nel tempo; il riempimento degli spazi destinati alla edificazione avviene con continuità ma, tuttavia, il limite è sempre ben visibile nella città ispanica le vecchie strade, i vecchi percorsi non vengono cancellati dalla *quadricula*, ma vengono inglobati nel tessuto.

Gli stessi criteri peraltro si ritrovano anche nella Barcellona di Cerdà, insieme con il rispetto delle preesistenze di percorso - come la *Diagonal*.

C'è dunque un disegno preventivo, c'è questa sorta di "programma genetico" che naturalmente comporta regole ben precise: il cittadino che abita in città è un privilegiato, perché la città è luogo di concentrazione di funzioni, di attività, di cultura, di bellezza, ma nello stesso tempo è soggetto ad una disciplina molto rigida, di localizzazione, di distribuzione delle funzioni, di allineamenti, di altezze, di volumetrie.

La preventiva definizione degli spazi, nella loro distribuzione e nelle loro caratteristiche, dà anche risultati concreti e cioè trasforma lo sviluppo e la crescita della città in fatto economico. Infatti, se si sa prima dove si concentra l'energia urbana - la piazza - e si sa prima che certe localizzazioni commerciali trovano una migliore collocazione, ad esempio, sulle strade che vanno verso la piazza, si determina subito una differenza di valori urbani. Differenza che è giusto che ci sia; bisogna vedere poi in che modo controllarne l'uso e l'evoluzione: la città non può essere una sorta di realtà indifferenziata, informe, ameboide, deve avere dei punti di concentrazione dell'energia e quindi la collocazione di certe attività non può essere casuale, ma deve essere guidata.

Da ciò deriva la ricchezza della città, da ciò deriva il mercato urbano, che esiste da sempre, anche se oggi viene riproposto da chi parla di *marketing territoriale o urbano*: come un fatto nuovo che, invece, c'è sempre stato. Solo che nel passato esso era guidato, controllato, governato mentre oggi si cerca di inventarlo con meccanismi psichedelici che ultimamente vengono chiamati con il termine accattivante di "nuovi strumenti di finanza pubblica". Ridimensioniamo questi strumenti - o meglio queste sigle pressoché incomprensibili - che si chiamano PRU, PRUT, PRUSST, Accordi di Programma, Patti Territoriali, PIT ecc. - che modificano e deformano il territorio, senza avere un riferimento di qualsiasi genere ad un quadro complessivo di coerenza ed al patrimonio precedente di forme, di norme, di criteri, di aspirazioni!

Queste considerazioni servono per introdurre un secondo discorso.

È evidente che il preventivo disegno della città nei suoi spazi e l'utilizzazione di questi spazi richiedono tempi di metabolizzazione non brevissimi, anche nei casi in cui i processi di accrescimento urbano sono molto rapidi. E' quel che è avvenuto con la Rivoluzione Industriale, con i processi di polarizzazione e di concentrazione nello stesso luogo di popolazione, di attività e naturalmente di traffici. La rapidità delle trasformazioni ha reso più difficili i processi di metabolizzazione, tuttavia si sarebbero potuti individuare e porre in essere meccanismi capaci di controllare il fenomeno, come è avvenuto in un primo tempo per l'accrescimento della città, soprattutto della città barocca che è cresciuta seguendo precise regole o come è avvenuto per la città ispanica o per l'accrescimento dei centri urbani fino alla fine del '800.

Si sarebbero potuti trovare – o quanto meno cercare - strumenti di controllo più complessi, più impegnativi.

Ora, per quali ragioni questa ricerca è mancata?

A mio giudizio c'è una responsabilità notevole e ben precisa del Movimento Moderno, il quale ha spostato l'attenzione dallo **spazio vuoto**, cioè dallo spazio di relazione, all'**oggetto edilizio**. ciò che contava non era più lo spazio urbano, ma era l'edificio, l'edificio nei suoi aspetti architettonici, ma soprattutto nelle sue dimensioni.

Nel passato la dimensione dell'edificio non era determinante ai fini della sua qualità. Infatti, nella storia dell'architettura o della città vediamo oggetti molto piccoli che qualificano spazi stupendi. Invece, dalla fine del XIX secolo si sono diffusi oggetti edilizi sempre più grossi, fuori scala, che non hanno alcun rapporto con lo spazio di relazione, che viene addirittura contestato. Ed i "maestri" del Movimento moderno guidano queste nuove "tendenze".

Le Corbusier almeno ha il pregio della franchezza. Egli contesta la *rue corridor*: che non serve più perché ai grattacieli in cui si pretende di concentrare abitazioni ed uffici si arriva con rampe elicoidali o, addirittura, con gli elicotteri e successivamente contesta l'isolato, visto come limite alla "libera" progettazione dell'edificio. La rigida suddivisione dello spazio viene infranta, l'architetto diventa una specie di guastatore: elimina le strade, spezza la geometria dell'isolato e quindi rivendica la più assoluta libertà di dimensionamento, di collocazione e di configurazione spaziale degli oggetti edilizi.

Coerentemente con tutto ciò diventa facile concentrare in un unico volume edilizio 100 mila abitanti o 50 mila addetti e progettare città di un milione di abitanti, costituita da una quindicina di enormi parallelepipedi sparsi nel territorio. Ma in tal modo città diventa una galera: questi enormi volumi diventano celle di isolamento e il povero cristiano è condannato alla alienazione. Pensate invece a quanta qualità urbana, a quanta ricchezza di spazi urbani c'è in una città di centomila abitanti, quanti si pretende di concentrare in un parallelepipedo gigantesco!

Nella logica di negazione della qualità urbana, gli estremi - cioè movimento organico e razionalismo - si toccano e commettono gli stessi errori. Secondo i razionalisti l'organizzazione del territorio è basata su volumi edilizi sempre più giganteschi (grattacieli e grattaterra), sulla eliminazione dello spazio pubblico di relazione, sulla separazione delle funzioni e quindi sullo "*zoning monofunzionale*". Il territorio è diviso in tanti spazi specializzati: da una parte le residenze - a loro volta articolate per censo e finanziamento -, da un'altra parte le attività industriali, da un'altra ancora le attività commerciali, e via proseguendo. In una logica quasi anatomopatologica, la città, suddivisa in questo modo, non è più un corpo vivo nella sua complessità, ma è un oggetto privo di vita, suddiviso nei suoi fondamentali componenti.

Di fatto anche i grandi architetti del razionalismo, quelli capaci di suscitare impressioni ed emozioni notevolissime, hanno praticamente contribuito alla distruzione della città.

Non ci sono stati più limiti, non c'è stato più tessuto, non c'è stato più spazio pubblico di relazione e, soprattutto, si è perduto anche il concetto di luogo centrale.

Pensate che la ricchissima farmacoepia del Razionalismo, fatta più di oggetti che di spazi, non comprende la piazza.

Questa cancellazione sistematica degli elementi costitutivi della città e dei fattori della qualità urbana ha fortemente condizionato l'insegnamento, l'Accademia, l'Università.

D'altra parte lo stesso discorso si può fare per il Movimento Organico. In fondo, la *Broadacre* di F.L.Wright è analoga alla *non città* dei grandi parallelepipedi di Le Corbusier. Anche lì, invece di avere spazi differenziati e luoghi centrali dominati da volumi più forti, c'erano distese sterminate di case unifamiliari, ognuna su un lotto di un acro (4000 mq), con la sua piscinetta a fagiolo (piccola perché altrimenti non c'entrava), con tre alberi, il barbecue e l'amaca. E

naturalmente i residenti-reclusi per andare al lavoro o a fare la spesa facevano anche più di 100 chilometri, queste distanze ammesse per la localizzazione delle industrie e delle attività terziarie.

Anche in questo caso si è accettata la logica perversa dello *zoning monofunzionale*, che comporta inevitabilmente una paurosa moltiplicazione degli spostamenti, con tutte le conseguenze che ben conosciamo.

La città come fatto complesso, la città come integrazione di spazi è in larga misura fruibile a piedi. In fondo ancora tanta gente, fino a poco tempo fa, al momento di acquistare l'abitazione si informava sulla distanza dal bar, dal tabaccaio, dai negozi alimentari, dal giornalaio, perché almeno queste cose essenziali dovevano essere raggiungibili a piedi, camminando, sorridendo al prossimo e dicendo buongiorno. Non partendo verso il giornaliero safari urbano, possibilmente su un fuoristrada corazzato.

È evidente come la prevaricazione dell'oggetto edilizio sullo spazio pubblico di relazione abbia influito fortemente anche sulla psicologia del cittadino e sui suoi equilibri mentali.

Indubbiamente le trasformazioni indotte dalla rivoluzione industriale hanno favorito la concentrazione di funzioni e attività in pochi luoghi; indubbiamente queste stesse trasformazioni hanno favorito la crescita di economie perverse - come le economie di scala e di aggregazione, che costituiscono condizionamenti esterni di grande rilevanza.

Però vi è stata una distorsione della cultura, architettonica ed urbanistica, e anche l'Accademia, come dicevo, ha avuto una responsabilità non marginale.

In ogni caso la ridicola contrapposizione tra lo spazio urbano e l'oggetto edilizio ha avuto effetti devastanti.

Mi ricordo un incontro all'INARCH, in cui ebbi un divertente battibecco con Bruno Zevi su Sisto V e su Domenico Fontana: sono stati urbanisti o non urbanisti?

Io sostenevo che Sisto V è stato l'unico urbanista della Roma papale perché ha "disegnato" la futura Roma barocca, forse la più bella e la più completa. Bruno invece diceva che Domenico Fontana era un geometra, in quanto non ha realizzato edifici di straordinaria qualità architettonica.

Certo che era un geometra, però tracciava le strade e le piazze della città a venire - cioè i "luoghi" che avrebbero accolto la architettura meravigliosa dei posteri - e come paline usava colonne meravigliose, obelischi stupendi, cioè "segni" che anche nella loro capacità di evocazione, anche nel loro peso sull'immaginario collettivo, erano trascinati, ben più dei singoli edifici.

Il rifiuto della città, il rifiuto dello spazio urbano porta alla sua banalizzazione, al suo impoverimento.

Non c'è più niente che possa trascinare i cittadini di oggi o quelli di domani in una avventura come era quella della costruzione della città; un'avventura che naturalmente meritava - e merita tuttora, a mio giudizio - un grosso e determinante impegno delle risorse dei cittadini, economiche, di lavoro, di invenzione, di fantasia.

La città attuale è invece diventata un contenitore di oggetti e negli spazi di risulta che restano tra oggetto e oggetto non c'è più spazio per la permanente curiosità dei cittadini, per l'avventura permanente dei cittadini stessi, per lo sviluppo delle relazioni comunitarie.

Se ci riflettiamo un momento, anche la perdita di qualità urbana derivante dalla velocissima e violentissima trasformazione della città è stata percepita prima e di più da poeti e letterati che non dagli addetti ai lavori.

Gli architetti e gli urbanisti, quelli più sensibili, alla fine si sono resi conto di quello che perdevano rinunciando alla città, rinunciando alla ricchezza dello spazio urbano a favore di tipologie edilizie sempre più gigantesche, sempre più complicate - non complesse! - e sempre più oppressive. Tuttavia si sono limitati a riprodurre, (o meglio a tentare di riprodurre) all'interno di queste tipologie edilizie, la complessità dello spazio urbano, naturalmente con forme di surrogazione miserevoli, cioè con interventi che hanno avuto tutti un evidente carattere succedaneo: è la cicoria al posto del caffè.

Il male della città è stato invece percepito da poeti e da scrittori. E' evidente che le persone obbligate ad organizzare la propria vita nelle recenti periferie, in cui mancano assolutamente i fattori di qualità, in cui lo spazio di relazione si riduce ad una generica aggregazione di aree di risulta, in cui manca il tessuto urbano, sono ridotti anche a muoversi male - in un mondo di *cul de sac* incredibile, privo di permeabilità e di riconoscibilità. Ed evidentemente chi è nato e

cresciuto in ambienti di questo genere vede la città consolidata ed il centro storico come qualcosa che non è suo, qualcosa di cui riappropriarsi: un termine orribile entrato anche nella terminologia socio-politica. Transitando per la stazione della metropolitana di piazza di Spagna ci si rende conto del modo con cui il popolo delle periferie si "riappropria" del centro storico. Un modo che diventa atto di violenza nei confronti di qualcosa che non si rispetta in quanto è altro da noi, riservato ad altre persone. Da ciò deriva un atteggiamento aggressivo, vandalico, distruttivo, di rifiuto. Un atteggiamento magistralmente descritto da Pasolini, quando racconta le incursioni "in città" dei "ragazzi di vita" oppure ai riferimenti contenuti in tante pagine di letteratura, come quelle del mio illustre omonimo, Elio Vittorini, ne *Le città del mondo*, quando confronta le varie città osserva, giustamente, che *la città bella che fa bella la gente che la abita* : una verità fondamentale, troppo spesso dimenticata.

Se riflettessimo un po' su queste cose ci renderemmo meglio conto di che cosa significhi la perdita di qualità urbana in termini di aumento dell'emarginazione sociale e, quindi, di violenza, di vandalismo, di disagio generalizzato.

E allora, che fare?

Prima di tutto è indispensabile la riqualificazione della sterminata periferia urbana, che ormai strangola quasi tutte le città, non solo quelle grandi. Vent'anni fa eravamo ancora in tempo ad intervenire; adesso è molto più difficile, perché la periferia recente strangola anche le città medie e piccole. Per recuperare il territorio e per riequilibrarlo - perché la causa fondamentale rimane sempre quella degli squilibri territoriali, determinati dai meccanismi esasperati di polarizzazione e di concentrazione - occorre mettere in atto una politica che deve, innanzitutto, prevedere tempi lunghi di attuazione. Questo significa modificare profondamente i modelli culturali correnti. Oggi si concepisce l'intervento sul territorio, pubblico o privato che sia, solo in termini di 'guerra lampo'; così, ad esempio l'*Auditorium* di Renzo Piano con i suoi tre edifici, indubbiamente concluso nel suo insieme, realizzati secondo la logica dell'intervento immediato, è collocato in uno spazio indifferenziato che purtroppo sembra destinato a rimanere tale. Un intervento di quel genere, avrebbe potuto qualificare agevolmente, come parte di uno straordinario "luogo centrale" una porzione di città di 100-200 mila abitanti in cui non ci sono attrezzature culturali di alto livello. Invece, questa possibilità è sprecata in uno spazio "esterno" alla città, compreso tra un viadotto, un quartierino popolare, un piccolo stadio, un palazzetto dello sport. Pertanto questi bellissimi oggetti, questo insieme di funzioni affascinanti, rimane collocato in un "non luogo urbano" che si può raggiungere solo dopo una certamente non entusiasmante traversata del deserto dei tartari, attraverso un brandello di periferia. Pensate al percorso della gente che arriva all'*Auditorium* e confrontatelo con quello di avvicinamento alla grande chiesa, alla grande cattedrale del passato, attraverso la piazza, che viveva sempre, di giorno e di notte.

Gli spazi destinati ad un'unica funzione, si riempiono una volta alla settimana, una volta al mese, poi sono morti e diventano luoghi di degradazione, nonostante gli sforzi di vitalizzarli destinandoli a funzioni occasionali, spesso degradanti.

E' il rischio di questo grosso complesso, bellissimo, messo lì quasi casualmente.

Operazioni di arricchimento delle funzioni e degli spazi, di recupero della originaria e necessaria complessità, sono, inevitabilmente operazioni di tempo lungo.

Allora, che cosa occorre fare?

Occorre affrontare il problema nella sua globalità ed avviare fin da ora il processo di riequilibrio che certamente è di tempo lungo, tenendo conto del fatto che alcuni "mali urbani" (come il traffico) non sono malattie in sé, ma sintomi di un "male urbano" determinato essenzialmente dalla concentrazione di specifiche attività in un unico luogo. E' lo *zoning monofunzionale* che è una follia! Pensate alla concentrazione a piazzale Clodio delle funzioni giudiziarie a servizio di tre milioni di persone le quali, altrove, hanno a disposizione preture e tribunali ben distribuiti e "naturalmente" accessibili. Per forza le gente a Roma si allontana dalla giustizia!

E riflettere anche su uno degli interventi realizzati recentemente a Roma, la gigantesca "città del freddo": un centro anonimo unico, a servizio di Roma e dell'hinterland, una gigantesca concentrazione di derrate a servizio di tre-quattro milioni di persone, che condiziona in maniera pesantissima il traffico. Ci sono città di 200-500 mila abitanti, come Firenze, Bologna che hanno efficienti organizzazioni anonime? Non era più logico prevedere 4-5 centri in luogo di questa gigantesca concentrazione in cui devono arrivare tutti i fornitori e tutti i rivenditori, con una inevitabile congestione delle strade?

Come vedete, si tratta di ridiscutere i modelli culturali del recente passato, basati tutti sul gigantismo e una presunta, ridicola e inesistente economia di scala e di aggregazione. Infatti ogni economia di scala e di aggregazione comporta diseconomie di gran lunga più costose e di gran lunga più rilevanti. Occorre quindi riorganizzare il territorio in modo da avviare il superamento degli squilibri dovuti alle "superconcentrazioni" e non accrescerli, nel numero e nell'entità.

C'è un unico modo che, oltretutto, ci viene indicato dalla storia della città: trasformare queste enormi, gigantesche, sconquassate aggregazioni edilizie in sistemi di città, in un'organizzazione policentrica del territorio. Una scelta che da anni pongo alla base di qualsiasi mio piano.

Parto sempre dall'organizzazione policentrica del territorio "ampio", provinciale e regionale oppure, in alcuni casi, del territorio comunale. Può sembrare una esercitazione accademica, ma nel momento in cui affrontiamo il problema del recupero e della riqualificazione della periferia recente nella quale coesistono aree residenziali ed aree produttive, generalmente disordinate e degradate, può trovare più agevoli soluzioni se riusciamo ad organizzarla come un insieme di organismi urbani, di varie dimensioni, ognuno dei quali abbia la possibilità, nel proprio ambito territoriale, di disporre di attrezzature, attività, servizi che attualmente sono concentrati solo nel centro delle grandi città o solo nei capoluoghi di provincia o solo nelle città maggiori! E' un processo certamente lungo, ma il risultato è sicuro.

Infatti, in tempi più o meno brevi, si riduce la domanda di spostamento, perché la gente recupera l'uso pedonale dello spazio urbano. A nessuno fa piacere imbarcarsi in automobile per il suo safari urbano e quando si ritrova un rapporto diretto fra luogo di vita, luogo di lavoro e luogo di relazioni sociali, ovviamente il traffico motorizzato si riduce.

D'altro canto le proposte "risolutive" avanzate dai tecnici di settore non hanno ottenuto risultati apprezzabili: i semafori intelligenti, i parcheggi esterni, interni e scambiatori, le varie "cure del ferro", i piani del traffico ed i relativi divieti, sono medicine indubbiamente utili, a condizione però che si eliminino le cause del male urbano, altrimenti non risolvono niente: diventano dosi massicce di aspirina, riducono l'alterazione febbrile ma non curano la malattia.

In sostanza i criteri di riequilibrio e di riorganizzazione policentrica del territorio devono essere applicati anche alle città, soprattutto alle grandi città.

Consideriamo, ad esempio., il caso di Roma e delle sue periferie, disgregate e sgangherate. Se si parte da una organizzazione policentrica del territorio - articolato in municipi veri e non ridotti a succursali del Campidoglio e se nell'ambito di essi - intesi come organismi urbani - si riuscisse a riorganizzare un sistema di luoghi centrali, il risultato sarebbe ancora migliore.

E' il discorso della *ciudad* ispanica: la *plaza mayor* con tutto quello che contiene e con le strade principali destinate a funzioni miste diventa il modello da ripetere per qualificare la espansione della città.

Questa poteva essere la grande sfida - mancata - dei vari PRU, PRUT e PRUSST.

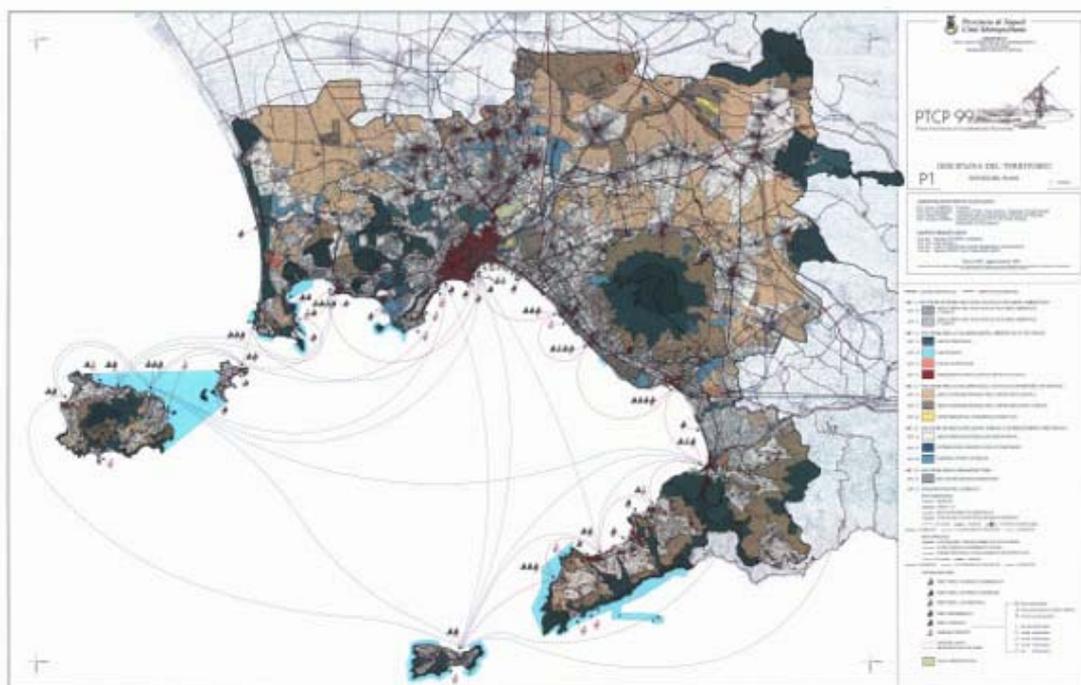
Posso dirvi che io, un tentativo in questo senso, l'ho fatto a Ravenna con il progetto urbanistico di intervento che si sta realizzando in attuazione del PRUT relativo alla darsena di città e nell'ambito del PRG '93.

Ma di altri esempi ho visto ben poco. Ciò dipende, a mio giudizio, dal fatto che è stato mantenuto il modello culturale dell'intervento da realizzare immediatamente e quindi è mancata quella indispensabile integrazione tra la qualità urbana e i tempi lunghi necessari per ottenerla. Esempi analoghi a quello della darsena di città di Ravenna dovrebbero essere invece proposti ed attentamente "monitorati" per poter apportare le necessarie correzioni.

Non a caso a Ravenna avevo dedicato il PRG '73 alla tutela dei beni culturali ed ambientali ed al recupero dei centri minori del forese ed il PRG '83 alla qualità ed alle occasioni di sviluppo - definivano tre "sistemi di luoghi centrali" (i sistemi dei corsi e delle piazze), uno dei quali lambiva l'area della darsena di città.

Un altro tentativo lo sto facendo dal 1999, come coordinatore, del Piano Territoriale della Provincia di Napoli, di un'area cioè che credo sia una delle realtà più disperate nella disperata situazione del Mezzogiorno d'Italia. **Il PTC è tutto basato sull'organizzazione policentrica del territorio provinciale**, che è stato suddiviso in sistemi urbani sovracomunali, per ognuno dei quali sono stati proposti uno o più centri ordinatori. Si tratta di suddivisioni che non hanno

conseguenze amministrative, nei quali dovranno essere gradualmente localizzate attività ed attrezzature pubbliche attualmente esistenti solo a Napoli che, coerentemente, si propone di articolare in 5 Municipi. Si tratta di suddivisioni che non hanno conseguenze amministrative (altrimenti scatterebbe immediatamente la polemica più violenta) ma che servono per restituire agli abitanti un ambito in cui ritrovare la loro specificità, in cui ricostruire la fondamentale e ormai da anni abbandonata appartenenza della comunità insediata ad un territorio di dimensioni maggiori del singolo comune, ma omogeneo per storia, caratteri fisici, tradizioni culturali. Un'operazione che sembrava destinata al fallimento e che, invece, ha funzionato e funziona. E' stato possibile costruire programmi concreti, operativi, che non riguardano più né i singoli settori né i singoli comuni, ma riguardano queste porzioni di territorio. E soprattutto i cittadini si ritrovano agevolmente nei Sistemi Urbani Sovracomunali proposti.



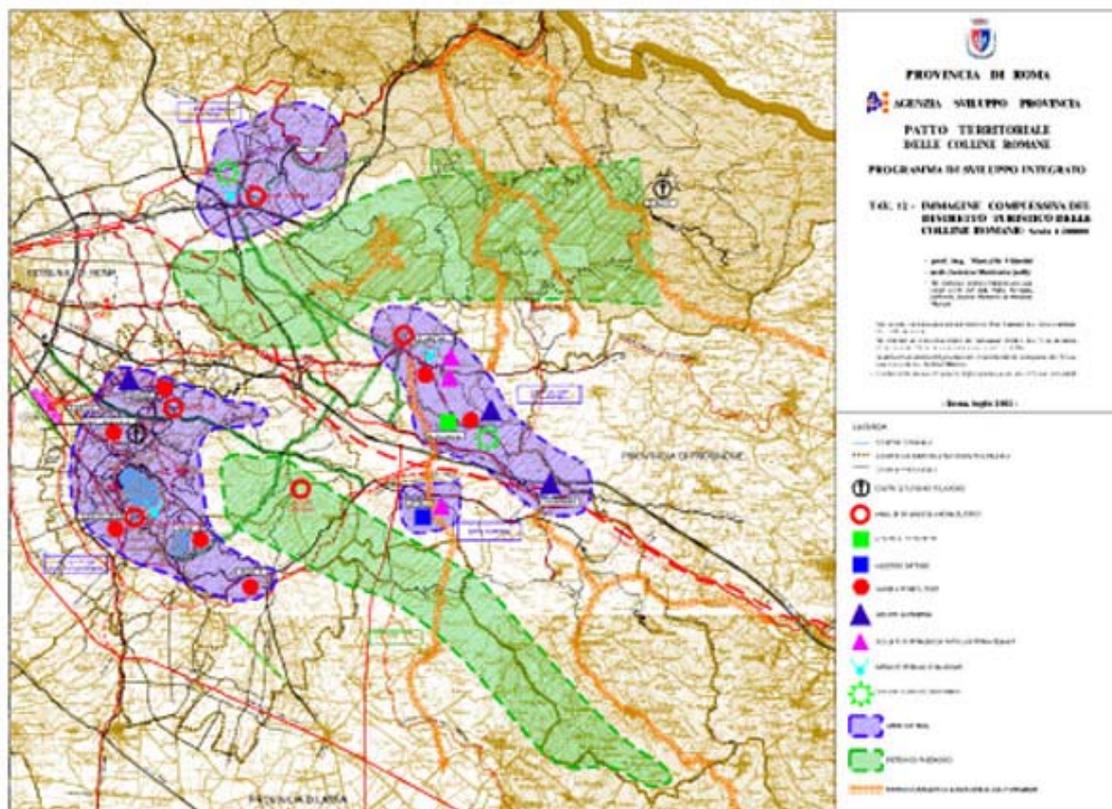
PTC 99 Provincia di Napoli - Disciplina del territorio

Nell'ambito del PTC ho anche coordinato il Programma di sviluppo integrato e di gestione della fascia costiera del Golfo di Napoli, coinvolgendo, altre città-porto - come Palermo, Taranto, Barcellona, Atene .

Con riferimento al Programma suddetto ed al PTC è stato avviato un altro interessante studio specifico che è quello di rafforzamento degli attracchi dei porti minori, anche a fini turistici, affrontando un altro dei temi fondamentali della qualità urbana: il rapporto fra città e porto.

Sempre nell'ambito del PTC è stato avviato un altro studio sui Campi Flegrei, visti come insieme di comuni e, piano piano, si comincia a superare il campanilismo esasperato che tanto condiziona la pianificazione.

Sto seguendo analoghi criteri per il Piano Territoriale della Provincia di Brescia e anche nella redazione di Programmi di sviluppo integrato relativi a territori di enorme interesse, ai fini degli sviluppi futuri, che fino ad ora sono stati schiacciati dalla presenza dominante di Roma: le Colline Romane, dai Castelli fino ai Colli Tiburtini e Prenestini, ai monti Lepini, Simbruini ed Affilani.



Programma di Sviluppo Integrato delle Colline Romane - Immagine complessiva

Forse, operando in questo modo, si riescono a superare quelle ridicole polemiche che hanno sempre accompagnato la delimitazione delle aree metropolitane, la delimitazione dei comprensori, le proposte di ingegneria istituzionale sui meccanismi di governo da inventare, e via di seguito, che hanno praticamente paralizzato la pianificazione urbanistica, pur facendo la gioia di tanti accademici ed aspiranti tali.

MARIO CERASOLI: *Come ci possiamo muovere a questo punto? Noi abbiamo a disposizione alcuni strumenti che, però, sono strumenti tradizionali, perché abbiamo una legge del 1942 che li istituisce...*

MARCELLO VITTORINI: La legge del 1942 ha raggiunto un'età molto avanzata, ma i suoi contenuti sono tuttora attuali, anche se suscettibili di precisazioni attente. Si sarebbe dovuto puntare al suo adeguamento, in una logica di "evoluzione" degli strumenti di pianificazione. Invece sono state proposte innumerevoli "innovazioni", con una serie di "invenzioni" che hanno modificato solo la terminologia (piani strategici, piani strutturali, piani del sindaco e via elencando, mancano solo i piani dell'usciera); ma quasi nulla è cambiato nella sostanza. C'è stato un continuo riferimento alle esperienze di altri Paesi, a partire dall'Inghilterra. Ma come si può prendere esempio da strumenti nati ed operanti in una cultura giuridica assolutamente diversa dalla nostra? Basti ricordare che mentre in Inghilterra il Piano può limitarsi ad indicare soltanto ciò che si può fare, nel nostro Paese il Piano deve innanzitutto elencare e descrivere attentamente, ciò che non si può fare, ciò che è vietato.

Ho visto i piani di sviluppo della zona petrolifera della Scozia: comprendono poche pagine e pochi disegni che illustrano, appunto, solo ciò che si può fare, altri interventi non sono neanche proponibili, finché non c'è un altro piano. In Italia, come dicevo prima, bisogna elencare tutto quello che è vietato perché, se si dimentica una prescrizione specifica, proprio l'intervento relativo viene realizzato. Quello inglese è un altro quadro istituzionale e culturale. Pertanto, a

mio giudizio, la ricerca all'estero di ricettine e consiglietti è inutile ed umiliante ma, purtroppo ad essa si è dedicata l'Università, per tanto tempo e con tanto spreco di risorse.

MARIO CERASOLI: Firenze 1992? Un piano regolatore generale: come entra la qualità in questo piano?

MARCELLO VITTORINI: Anche nel caso di Firenze, come nel caso di un piccolo comune, è stato indispensabile definire, all'inizio del lavoro, una idea complessiva di piano, una idea ed una immagine complessiva della città che si intendeva proporre, anche al fine di impostare un serio programma di **ricerche** attentamente **finalizzate**, evitando la raccolta di infiniti elementi di conoscenza, in larga parte non inutilizzabili, nonostante il loro costo enorme, in termini di tempo e di denaro.

Nel caso di Firenze il primo tema da affrontare è stato - ed è - quello dei rapporti fra la città straordinaria e le colline, che ne costituiscono la naturale, storica, culturale integrazione. Infatti Firenze è nata per essere vissuta con le colline e per essere raggiunta attraverso le colline.

La stretta integrazione tra Firenze e la collina resiste anche dopo l'espansione ottocentesca di Firenze capitale. La città è ben delimitata ed è segnata da un sistema estremamente chiaro, "permeabile", qualificato, di spazi pubblici di relazione e di architetture straordinarie, che si integrano con i percorsi e con le ville, con i palazzi, con i centri minori delle colline.

Una qualità che viene mantenuta, sia pure con una certa banalità, nel piano del Poggi, che definisce attentamente e correttamente gli spazi di relazione ed i tessuti edilizi, mantenendo, fra l'altro, le mura urbane di Oltre Arno.

La situazione è radicalmente cambiata con il Piano Detti del 1962, vigente nel 1992, al momento di impostare il nuovo PRG e tuttora mantenuto in vita. Un piano basato su criteri generali all'epoca molto avanzati e tuttora attuali, come la tutela del centro storico e della collina, l'espansione verso la piana, l'integrazione con i comuni contermini, ma che contiene tutti i difetti dei PRG di quel periodo: il sovradimensionamento, la scarsa operatività, la prevalenza della predicazione sulla concretezza. Ho sempre avuto e continuo ad avere affetto e stima infinita per Edoardo Detti, amico fraterno: certe "carenze" erano tipiche del periodo storico e non si possono schematicamente addebitare al solo redattore del Piano, ma ci sono e devono essere oggetto di attenta riflessione.

Così, ad esempio, Detti prevedeva che la ferrovia, dopo la Direttissima (che è stata realizzata) andasse sotto terra prima di Campo di Marte e riemergesse praticamente quasi al confine del territorio comunale, eliminando così la stazione di Santa Maria Novella. Praticamente si eliminava l'attraversamento ferroviario di Firenze, ma in questo modo, si uccideva la città, consegnata al solo traffico automobilistico.

Il Piano prevedeva una serie di espansioni - che sono state purtroppo tutte realizzate - per lo più verso la piana le quali, secondo la moda dell'epoca, erano separate fra loro ed esterne alla città consolidata. Inoltre anche a seguito di ciò si manteneva la concentrazione di attività primarie nel Centro Storico, per il quale non c'erano norme precise ma solo dichiarazioni di principio, seppure sacrosante. Per fortuna molti edifici erano vincolati, ai sensi della legge del 1939, e c'era anche una cultura di diffuso rispetto e di tutela. Però, a pagare le spese di tutto ciò è stata la Firenze dell'Ottocento, la Firenze del Poggi, in cui il Piano Regolatore ammetteva la realizzazione di edifici fino a 26 metri di altezza, secondo la logica dell'inclinata, che ha praticato lo snaturamento dello spazio stradale. Infatti, non essendoci vincoli di allineamento, per costruire edifici più alti bastava arretrarsi dal filo originario, con risultati facilmente immaginabili. Questo era il PRG vigente.

Inoltre Firenze usciva da una vicenda urbanistica allucinante: l'Amministrazione comunale aveva deciso di promuovere un nuovo PRG nel 1974 e aveva dato l'incarico ad un gruppo nutrito di ottimi professionisti, che forse erano troppi o forse non si erano abbastanza tutelati nei confronti dell'Amministrazione comunale.

Nel 1975 il gruppo fu integrato e di esso facevano parte, fra gli altri, Giovanni Astengo e Giuseppe Campos Venuti. Fu avviato quindi un programma onnicomprensivo di studi e di ricerche che arrivò ad un primo risultato solo nel 1985, 11 anni dopo, con un elaborato che si chiamava **Piano Programma** ma non era né un piano né un programma, bensì un insieme di saggi interessanti e giusti, ma senza scelte precise.

Nel frattempo sorgevano grossi problemi, largamente trattati dalla stampa, anche non specializzata, relativi all'area della FIAT di Novoli, all'area della Fondiaria, all'aeroporto di

Peretola, ai rapporti di Firenze con la linea ad alta velocità. Su questi temi sorsero subito polemiche feroci: l'area di Novoli era già stata abbandonata dalla FIAT, la quale non poteva più mantenerci un'attività produttiva, anche per la impossibilità di servirla (era diventata una zona di insediamenti fittissimi, comprendenti anche la sede della Regione), quella della Fondiaria era legata all'aeroporto di Peretola, ad essa contiguo. Infine era oggetto di particolare e polemica attenzione il riordino del sistema di trasporto su ferro, con la metropolitana, con l'alta velocità, con la relativa stazione.

Nel 1986 fu pubblicato il **Piano programma** sopra richiamato e nel 1989 venne presentato un altro documento analogo, che si chiamava **Verso il piano regolatore di Firenze**, dopo ben 15 anni di analisi, ricerche e documenti di ogni genere e ricondurli nella "logica del Piano" era quello di definire al più presto scelte chiare e coerenti, rifiutando di operare - come si era fatto in passato - caso per caso. Infatti a sostegno delle proposte e delle richieste nei 15 anni di analisi e di predicazione si era costituita una rete di interessi che paralizzava ogni iniziativa di pianificazione e che, infine, è riuscita a bloccare il PRG adottato, pubblicato e controdedotto.

Si erano organizzate centinaia e forse migliaia di persone, perché dietro ad ognuna di esse c'era un gruppo di professionisti che presentavano progetti, c'erano una o più società di intermediazione fondiaria, c'erano uno o più notai, avvocati, ecc..

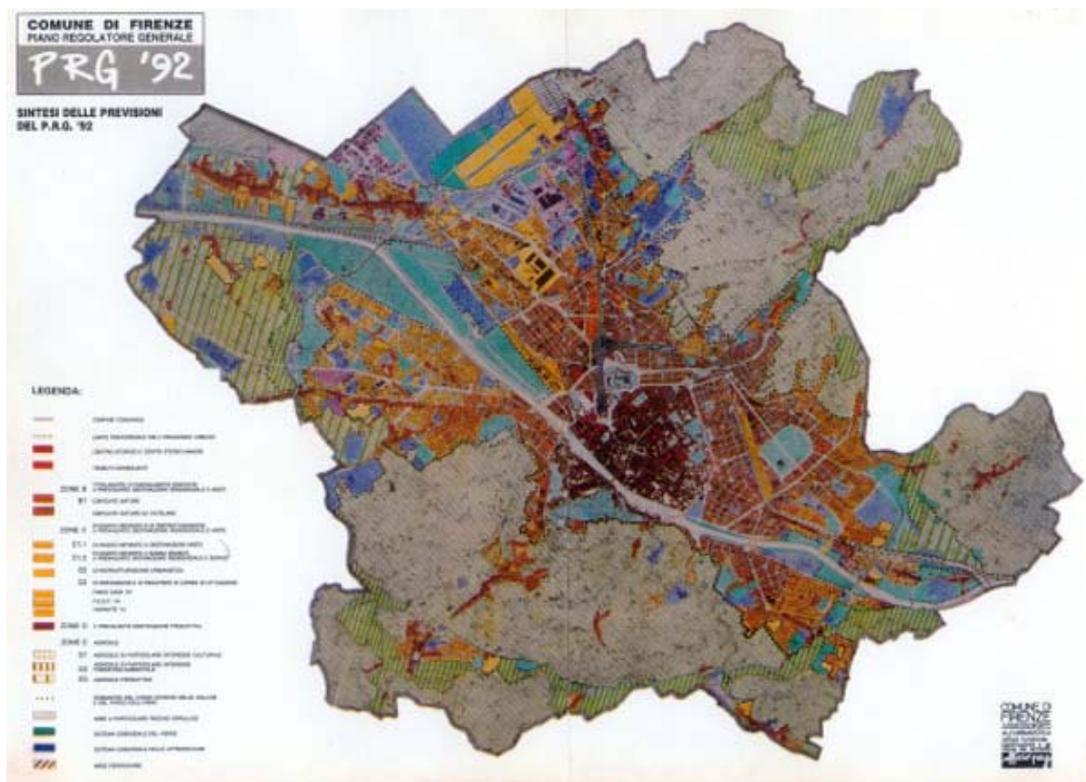
La prima scelta fu quella di disegnare le nuove mura verdi di Firenze. Gli edifici costruiti al di fuori di esse venivano mantenuti (in zona agricola) e per essi si ammettevano solo interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria e un incremento di volume tra il 5 e il 10 per cento per adeguamenti tecnici e funzionali. Oltre Arno le nuove mura di Firenze coincidevano con quelle storiche ed al di qua dell'Arno, proposi un tracciato che seguiva la morfologia dei luoghi, con un bosco urbano di margine lungo il torrente Terzolle ed un altro bosco urbano di margine a confine con l'aeroporto di Peretola, di cui da anni si discuteva la soppressione.

Quando ho redatto i Piani regolatori di Trento e di Bolzano furono proposti due piccoli aeroporti di servizio ed io li compresi tutti e due nei PRG, prendendomi gli insulti di tutti i "Talebani" dell'ambientalismo, che profetizzavano sciagure di ogni genere, nonché il fallimento economico delle due iniziative.

Invece i due piccoli aeroporti vanno bene, li gestisce l'Air Dolomiti con la Lufthansa e svolgono un utile ruolo di integrazione e di alleggerimento degli altri modi di traffico più pesanti ed inquinanti. Lo stesso discorso vale per l'aeroporto di Peretola, che c'era ma aveva una pista troppo corta, il cui allungamento avrebbe provocato l'eliminazione della strada esistente.

Ovviamente le motivazioni suddette erano strumentali: bastava prevedere, per le future necessità, che la strada sottopassasse la pista. Comunque la polemica fu superata ed oggi Firenze è bene inserita nella rete del trasporto aereo. Inoltre, come già ricordato in precedenza, prevedi nel PRG la separazione dell'aeroporto dall'organismo urbano, con un *bosco urbano* che faceva parte della nuova *murazione verde*.

Così le *mura verdi* della città cominciavano a prendere corpo, come componente fondamentale della "idea di piano". Oltre Arno esse, integrate con spazi verdi e con percorsi pedo-ciclabili, seguivano le antiche mura, ancora tutte percorribili e di qua dell'Arno esse risultavano definite dalla riorganizzazione e ricucitura di tutti gli spazi verdi verso le colline, che recuperavano parecchie ville di periferia, nonché alcune attrezzature socio-sanitarie e che avevano i loro punti di forza nei due boschi urbani del Terzolle e di Peretola.



Firenze - PRG '92 - Sintesi delle previsioni di piano

Su queste prime scelte ben precise, si basa la "costruzione" del PRG 92 e l'arresto del processo di "consumo casuale ed indiscriminato", del territorio comunale. Tutti gli interventi di piano sarebbero stati infatti previsti all'interno della *murazione verde* e sarebbero stati privilegiati gli interventi di recupero e di riqualificazione, partendo dalle aree dismesse o da quelle mature, per la dismissione, che non erano solo quelle della FIAT di Novoli. Certo, nella polemica politica e partitica le aree FIAT sono state sempre motivo di scontro feroce, ma c'erano anche altre situazioni e, quindi, appariva indispensabile stabilire una regola, una norma che avrebbero dovuto seguire tutti, indistintamente.

A quell'epoca - era il 1992 - proposi il recupero delle antiche forme di collaborazione e corresponsabilizzazione tra pubblica amministrazione e operatori privati. Un criterio fortemente criticato dall'INU e dai partiti di sinistra che mi copirono di insulti, ma poi ripresero la proposta e la riproposero come "perequazione urbanistica". D'altro canto la città è nata ed è cresciuta applicando questi criteri.

Non è che il cardinale Richelieu, approvando la edificazione dell'orto di un convento di monache abbia tranquillamente ottenuto lo spazio per la Place del Vosges e per le strade circostanti: si trattò di uno scambio chiaro ed esplicito.

E non è che all'epoca del piano di Barcellona, Güell abbia realizzato il suo Parco perché era un benefattore, ma perché altrimenti - e giustamente - non gli avrebbero consentito di utilizzare altri terreni di sua proprietà.

In sostanza c'è sempre stata questa distribuzione di oneri e vantaggi fra la pubblica Amministrazione ed i privati, operatori e proprietari. Nel caso di Firenze essa veniva riproposta, adottando criteri ben precisi da far valere per la FIAT e per tutte le altre aree di ristrutturazione e di recupero. Quindi anche per l'area della Fondiaria. Comunque almeno la metà di tutte le aree sarebbe stata ceduta gratuitamente al Comune, con atto d'obbligo unilaterale, per strade, piazze, verde e servizi. Ho adottato questi criteri anche a Ravenna e funzionano.

Il privato, sull'area residua, realizza le opere di urbanizzazione e concorda con il Comune la realizzazione delle attrezzature di livello superiore che sono a vantaggio non solo dell'Amministrazione, ma dello stesso privato, perché valorizzano l'intervento di mia competenza.

Su queste premesse furono ripresi i rapporti con la FIAT e la volumetria realizzabile fu determinata nella stessa misura di quella pre-esistente.

La famosa polemica fra il Comune e la FIAT che durava da 20 anni fu così conclusa misurando i volumi preesistenti. La FIAT sostenne che precedentemente era riconosciuta una volumetria più elevata (1.300.000 mc. contro i 900.000 dei fabbricati preesistenti) ma alla fine si contentò dei 900.000 metri cubi "misurati" ed accettò che una parte di essi (circa 200.000 metri cubi) fosse destinata al Palazzo di Giustizia.

Lo stesso criterio fu seguito per tutte le aree dismesse e di recupero, le quali furono regolamentate con la preventiva definizione delle strade, delle piazze e degli edifici, in apposite schede che facevano parte integrante delle Norme di attuazione del PRG.

In sostanza l'avvio del PRG fu basato su un'idea forte, che era quella della nuova *murazione verde della città* e su un'altra idea forte, che era quella del *piano operativo*, cioè del disegno di tutti gli spazi pubblici a partire dalle aree di recupero. C'era poi una **terza idea forte, poi modificata, che era quella della nuova stazione e dei nuovi collegamenti ferroviari dell'Alta Velocità**. Questa era l'impostazione del piano di Firenze.

Da allora sono passati oltre 10 anni.

MARIO CERASOLI: E che è successo?

MARCELLO VITTORINI - Il PRG è stato completato su una base cartografica ottima ed aggiornata, aerofotogrammetrica e catastale. Esso era completo di prescrizioni operative per il centro storico e per le aree dismesse.

Il Piano fu presentato al consiglio comunale nel dicembre '92 - cioè nei termini concordati, fu adottato, dopo 6-7 mesi di feroce ostruzionismo, il 12 luglio '93, e fu quindi pubblicato e controdedotto.

Poi ci sono state le elezioni e la nuova Giunta lo ha bloccato. Così tutto è rimasto fermo. Anzi la situazione è peggiorata. Sono proseguiti gli interventi dentro il Centro Storico; è proseguita la degradazione della periferia; è andato avanti il processo di concentrazione di attività e funzioni nella città consolidata e nel centro storico; della metropolitana non si è più parlato (un altro specchietto per le allodole) e non molto tempo fa ho letto su un giornale che a Firenze il comune ha avviato la redazione di un Piano Strategico.

In conclusione la redazione del nuovo PRG di Firenze inizia nel '74, 11 anni dopo si arriva al cosiddetto progetto preliminare, dopo altri 4 anni si arriva ad un documento di proposta generico (Verso il Nuovo PRG di Firenze) ed al nuovo incarico a me. Nei due anni seguenti viene redatto il nuovo Piano Regolatore completo, pubblicato e controdedotto, che viene bloccato. Passano altri 10 anni e parte la redazione di un Piano regolatore strategico per Firenze, una sorta di Progetto preliminare di PRG.

Questa è la realtà. La cosa tragica è che in tutta questa vicenda è stata coinvolta la Facoltà di Architettura di Firenze, che ha contribuito in maniera notevolissima allo sviluppo delle polemiche ed all'invenzione di proposte alternative però non si è assunta alcuna responsabilità. Oggi, da pensionato e da esterno rivendico l'obbligo per l'Università di assumersi le responsabilità connesse al ruolo privilegiato che essa svolge nella Società.

Sofia Loren diceva: "*I figli so' piezz'e core*". Così è per me l'Università. Sono entrato all'Università nel 1943-44 e sono uscito nel 2000. E ancora continuo a frequentarla².

MARIO CERASOLI: Un programma per i prossimi 50 anni?

MARCELLO VITTORINI: Continuerò testardamente a portare avanti i miei discorsi che in molti casi sono stati accolti favorevolmente. Anche in alcuni Paesi del Terzo Mondo, in cui ho lavorato.

² In effetti M. Vittorini è rientrato nell'Università "La Sapienza" di Roma, Facoltà di Architettura, come docente a contratto, quale coordinatore di un "laboratorio di sintesi finale" e responsabile dell'insegnamento di progettazione urbanistica (a.a. 2002-2003), nell'ambito di un corso di laurea sperimentale U.E.

Ho formulato proposte di organizzazione policentrica della città e del territorio a Roma e nel Lazio. In particolare ho coordinato i primi studi di assetto territoriale del Lazio nel 1967-68 e le prime ipotesi di assetto del territorio, partendo sempre dalla necessità di correggere la concentrazione di popolazione, di attività, di traffico e di infrastrutture su Roma. Ma non se ne è fatto nulla.

Poi ho ripreso il discorso nelle varie proposte di pianificazione del territorio laziale.

Nel '74 diressi la redazione di una delibera programmatica per l'assetto del territorio regionale, pubblicata sul bollettino della Regione Lazio, con risultati modestissimi.

Alla fine degli anni '80 fu predisposta una serie di studi su iniziativa della Comunità Europea: la sintesi di un contributo da me allora fornito, è stata poi pubblicata nel '90-'91 su "*Dossier Europa*", con un titolo un po' lungo, "**Il male urbano: Contro la mostruosità degli agglomerati urbani esiste un solo rimedio: il policentrismo**".

Come vedere, sono monotono: da anni e anni dico le stesse cose, ma solo di recente esse sono state recepite non in Italia ma a livello europeo.

Infatti nel '99 è stato approvato a Potsdam lo *Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo comunitario* che è un documento finalizzato al riequilibrio del territorio europeo ed a tal fine esso fissa precisi indirizzi. Il primo di essi suggerisce l'organizzazione policentrica del territorio, il secondo suggerisce il miglioramento della accessibilità, il terzo propone una utilizzazione creativa dei beni ambientali e culturali, ovviamente garantendone il corretto uso e il quarto auspica una organizzazione funzionale del sistema europeo delle infrastrutture principali che però parte del policentrismo e dell'accessibilità locale.

Quindi posso dire che solamente adesso è arrivata la accettazione di tesi che sostengo da decenni. E' ovvio che insisterò nel sostenerle. Infatti, con riferimento allo *Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo* ho predisposto il Piano della Provincia di Napoli, sto portando avanti il Piano della Provincia di Brescia e altri piani.

A differenza di quel che avviene con il progetto di un edificio o di una qualsiasi opera, che, dopo un periodo di gestazione arriva alla prima pietra e, prima o poi, arriva alla realizzazione, nel caso della pianificazione urbanistica non si tratta di predisporre progetti perfetti, una volta per tutte. Non basta redigere un singolo piano ed attuarlo. L'obiettivo della pianificazione urbanistica, urbana e territoriale, è infatti quello di avviare un processo continuo e coerente di pianificazione, di attuazione programmata dei piani e di gestione, capace di coinvolgere le comunità interessate e di arricchire il loro "bagaglio" culturale, per il raggiungimento di finalità che devono necessariamente essere molto ambiziose, perché se non lo sono, non sollecitano l'impegno degli individui e delle comunità insediate, non sono mobilitanti.

E tali finalità, pur ambiziose, devono essere reali, concrete, raggiungibili, sia pure in tempi lunghi. Su questa linea, continuerò ad impegnarmi.



Marcello Vittorini (al centro)