

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PIANI INTERCOMUNALI

ASPETTO URBANISTICO (*)

Pianificazione territoriale è ricerca di equilibrio nel rapporto tra l'uomo e lo spazio, in cui l'uomo stesso vive. Pianificazione comporta, per conseguenza: a) interpretazione delle trasformazioni della realtà umana, nei suoi molteplici aspetti, e coordinamento degli interventi intesi a risponderli; b) un piano, come attività di studio e di intervento, in continua elaborazione e maturazione — per la natura stessa della vita umana, spesso imprevedibile nel suo configurarsi attuale; c) una politica urbanistica che diriga ed indirizzi lo sviluppo e la trasformazione territoriale.

Se in un mondo, meno complesso del nostro, gli interventi sulla città, guardati in retrospettiva, possono apparire come nati in prevalenza da azione corale spontanea, oggi, quegli interventi, perchè risultino sinonimo di miglioramento e sviluppo, suppongono un comportamento di collaborazione che metta a contributo tecniche e metodologie diverse. Quando s'è detto che l'economista deve tener conto delle ripercussioni spaziali di ogni scelta economica e l'urbanista delle implicazioni economiche di ogni fatto spaziale, si sottintende che non si siano perdute di vista conseguenze e ripercussioni di quelle scelte e di quei fatti sui modi di essere della vita umana, poichè soggetto ed oggetto di essi è pur sempre l'uomo.

(*) Diamo seguito alla pubblicazione delle relazioni al dibattito su « *Problemi di pianificazione territoriale e piani intercomunali* » con la relazione dell'arch. P. Giovanni Alessandri, sull'aspetto urbanistico, cronologicamente precedente a quella già pubblicata dal Prof. A. Ardigò. Segue l'intervento del Dott. Piero Bassetti, Assessore alla finanza per il Comune di Milano. Per la relazione citata cfr. *Aggiornamenti Sociali*, (febbraio) 1964, pp. 101-122, [rubr. 18].

LA CITTA' ED IL SUO TERRITORIO

Quella che è stata chiamata « esplosione » della città, verificatasi soprattutto nelle zone più industrialmente progredite, ha determinato un cambiamento radicale nella struttura urbana: territorialmente, la grande città finisce per costituire un « continuo » edilizio con i centri abitati dei comuni limitrofi, e, dove la continuità edilizia appare interrotta, permane il carattere « a destino urbano » del territorio tra la metropoli ed i centri minori. Ci si accorge dei confini della città quando, per telefonare, è necessario ricorrere alla teleselezione o quando bisogna sbrigare pratiche amministrative o, ancora, in sede di pianificazione intercomunale, quando si cerca di armonizzare interessi, magari legittimi ma spesso contrastanti, tra Comuni nello stabilire la dislocazione delle fonti di lavoro.

L'esempio più vistoso di questo espandersi smisurato della città è quello che Gottman registra come « Megalopolis » (1): vera città a galassia estesa per centinaia di chilometri, nell'area nord-atlantica, da Washington a Boston.

Questo fenomeno della città continua, effetto non soltanto della rapida espansione edilizia — verificatasi in maniera disordinata e spesso caotica — nelle grandi città industriali, ma anche della sempre più diffusa meccanizzazione e sviluppo stradale, se da una parte richiede urgenti interventi di riforma nelle strutture di organizzazione ed uso del territorio, importa, d'altra parte, una radicale revisione nel modo di vedere « la città » che, già da un pezzo, non è più la città chiusa da mura e, territorialmente, delimitata: anche la città è stata investita — e non poteva accadere diversamente — dal mutamento di dimensione di tanti fenomeni umani, divenuti realtà umana nuova, di cui è necessario cercare, nello stesso tempo, la portata ed il significato. L'esigenza, che si avverte vivissima, di controllare lo sviluppo della città non va vista, ovviamente, in una visione meramente economica dello spazio per cui il suo disciplinamento avrebbe come unica finalità quella di incrementarne la funzione produttiva: per questo basterebbe intervenire a modificare i fatti, e la legge urbanistica sarebbe sufficiente. Ma la legge urbanistica non fa, evidentemente, l'urbanistica e non impedisce perciò alla città di diventare disumana: essa ha la funzione di equilibrare, per quanto possibile, gli interessi della comunità con gli interessi del singolo, ma non ha facoltà di armonizzarli; l'armonizzazione nasce da una partecipazione intima, cosciente, morale alla vita della città e, in quanto tale, è opera di civiltà, di cultura. Da questa armonizzazione nasce l'urbanistica che fonda le città umane.

(1) Cfr. JEAN GOTTMAN, *Megalopolis*, The Century Fund, New York 1961.

LA CITTA' ED IL CENTRO

Conseguenza fondamentale dell'«esplosione», di cui dicevamo, è una profonda modifica nei rapporti uomo-spazio:

il concetto di pianificazione urbanistica, limitata alla tradizionale entità comunale, risulta oggi mutilo ed artificioso, e va perciò sostituito con interventi urbano-territoriali che presuppongano una concezione unitaria di città e territorio-che-la-circonda e che, in modi diversi, gravita su di essa.

Uno dei problemi che si profilano a questo punto è quello della città interna e del centro cittadino: la loro vitalità risulta minacciata da soffocamento per congestione ma anche da inaridimento.

L'attrazione della città, da una parte, l'esigenza di una «vita cittadina» diffusa in tutte le categorie e che acquista sempre più valore autonomo rispetto alle possibilità di lavoro, lo svuotamento di popolazione residente delle zone centrali a vantaggio di uffici ed attività direzionali, il concetto di «periferia al limite della zona cittadina» (con tutte le implicazioni socio-economiche) che appare sempre più anacronistico nel contesto urbano che si va delineando, e, d'altra parte, il crescere delle comunicazioni di massa, la diffusione dei mezzi audiovisivi (che consentono di comunicare senza associazione fisica), l'aumento del livello economico e della mobilità, come fattori di indebolimento della funzione associativa del centro, tutto questo, perchè la città resti luogo di comunicazione, di incontro tra gli uomini, pone problemi che non sono soltanto di decongestione, ma soprattutto di adeguamento nei confronti del nuovo organismo urbano, le cui propaggini si estendono lontano e di salvaguardia dei valori urbanistici preesistenti e che non è possibile negare o sostituire.

Il centro di ogni città ha evoluto continuamente dal punto di vista del contenuto della sua attività e del tipo di funzione chiamato ad assolvere: dal centro civile e religioso della città medievale a centro di attività direzionali, commerciali, bancarie, ecc. Oggi il centro cittadino è invaso da banche, sedi commerciali ed uffici che con i loro grattacieli sembrano voler imporre una nuova gerarchia di valori sociali tradotta in una gerarchia di volumi: tutt'al più essi testimonieranno dello scadere di valori umani a vantaggio del benessere economico, apparso coincidente con le ragioni profonde del vivere umano. L'evoluzione industriale e le trasformazioni che ne conseguono hanno, se mai, dato l'avvio all'urbanistica moderna, ma **i moventi profondi di qualunque risultato urbanistico che voglia esser valido restano del dominio della cultura e dello spirito.**

Ogni fatto nuovo, risposta a nuove esigenze, a modi nuovi di intendere e di organizzare la vita, viene ad inserirsi in una continuità umana che non risulterà rotta solo nella misura in cui i

fatti nuovi saranno risposta a nuove richieste umane. I fatti che daranno vita alle nuove organizzazioni della città, dovranno essere, a loro volta, espressione di valori di civiltà e di cultura, magari riscoperti e riconquistati.

L'istanza che si pone all'urbanista per il ridimensionamento della città interna è se deve o no sussistere il centro ed in cosa consisterà: rottura dello schema monocentrico e previsione di una struttura policentrica, cioè a più centri specializzati o polivalenti? unico centro lineare? E' innaturale optare per schemi preconcetti che modellino la vita: è la vita stessa che deve suggerire all'intelligenza dell'urbanista le indicazioni essenziali, gli elementi del piano.

Se un decentramento si impone, esso non è solo di quantità di servizi, ma anche di qualità: se la congestione è un prodotto della concentrazione — portato della necessità di comunicare —, essa è determinata anche dal fatto che le scelte possibili (cine- ma di prima visione, grandi magazzini, iniziative culturali, ecc.) non sono che in centro e con esse non reggono il confronto i magazzini, le biblioteche « popolari », ecc. delle zone distanti dal centro. E' vero che la preferenza si paga con la ricerca, spesso disperata, di un luogo per posteggiare la macchina, con i rumori, i cattivi odori, e via dicendo, ma sembrerebbe che il giuoco valga la candela se il centro continua ad esercitare la sua attrazione.

Provvedimenti e realizzazioni tendenti a ristrutturare i centri cittadini sono oramai fatti compiuti o in via di compimento in altre nazioni: non sarà possibile trasferirli di peso, considerate le innate diversità delle culture locali, ma restano validi come orientamento.

Accenno di volo al **piano della « grande Londra »** che promuove il trasferimento di uffici con maggior numero di impiegati dal centro, per ridurre la congestione delle ore di punta; al progetto per la **Market Street di San Francisco** che prevede tre piani di strade sotterranee — il primo, da terra, per i pedoni, il secondo per i mezzi pubblici, il terzo per metropolitana ad alta velocità —; al **centro di Cumbernauld** (a 20 miglia da Glasgow) risolto in unica enorme costruzione, con trecentosessanta metri di fronte ed otto piani di altezza in cui sono sistemati uffici, servizi amministrativi e culturali, negozi e posteggi (2). E

(2) L'attuale piano della « Grande Londra » è, con qualche lieve modifica, quello redatto da Patrick Abercrombie nel 1944 e prevede una vasta fascia verde larga 11 miglia ed una cintura di nuove città intorno alla capitale. Dato il rispetto delle libertà personali, la campagna per convincere le imprese a trasferire i loro uffici dal centro di Londra è promosso dalla L. O. B. (Location of Offices Bureau).

La Market Street è il centro degli affari di San Francisco; il progetto prevede 120 chilometri di strada sotterranea, di cui 6,5 km. sotterranei, sotto la baia di San Francisco; collega con il centro di Oakland

l'esemplificazione potrebbe continuare estendendo magari il discorso agli shopper-centers americani (3).

Dati comuni alle varie soluzioni appaiono: trasformazione del centro, nelle città nuove o dove è possibile, oppure tentativo di ridurre la necessità e l'abitudine di recarsi al centro cittadino creando altri centri in spazi più ampi, dove sia possibile la realizzazione di posteggi e di isole pedonali, accanto a servizi ed attrezzature di livello cittadino, tra i quali si distenda il tessuto urbano continuo, socialmente ed economicamente integrato.

LA CITTA' E LE STRADE DI TRAFFICO

Il diffondersi della meccanizzazione, se ha influito solo in parte al dilatarsi della dimensione spaziale della città, ha portato alla **sostituzione della nozione di distanza, misurata in metri, con quella di tempo impiegato a percorrerla**: non solo le distanze risultano, perciò « abbreviate », ma lo scenario cittadino — che prima regolava le sue prospettive, i suoi tracciati stradali e gli spazi sul camminare dell'uomo — deve adeguarsi alla velocità dei mezzi meccanici, restando sempre « a misura umana ».

La strada è l'elemento preponderante di trasformazione dei rapporti tra uomo e territorio: se come collegamento extra-urbano va superando — soprattutto in America — il concetto, puramente tecnico e strumentale, di mezzo di scorrimento del traffico, e da free-ways (strada libera per la velocità) si avvia sempre più a diventare park-ways (strada come elemento integrato ed integrante del paesaggio) resta ancora aperto il **problema della sua integrazione nel tessuto urbano**, non solo per quanto riguarda l'adeguamento alle esigenze del traffico ma anche per la necessità di superare la concezione statica di « strada tra due file di facciate ». Se difficile, e a volte impossibile — per la necessità di intervenire profondamente nella struttura stessa della città — si rivela l'adeguamento nella città « antica » e tale da costringere a ripieghi più o meno validi, esso può costituire, per le zone di espansione, spunto per soluzioni urbanistiche organiche e vive, a patto di saper trarre le giuste conclusioni dalle esperienze del passato recente.

E' del 1882 la « città lineare » di Arturo Soria y Mata, a Ma-

in otto minuti, con Hayward in 27, con Richmond in 26 grazie a leggeri ed aerodinamici treni in acciaio inossidabile ed alluminio, di 2 a 10 vagoni, con portata massima 800 persone a convoglio; i convogli si succederanno ogni 90 secondi nelle ore di punta, ogni 15 minuti nelle ore di stanca, con velocità massima di 120 km/h e media oltre 70 — comprese le fermate di 20 secondi alle stazioni —; in molte stazioni sono previsti parcheggi.

Cumbernauld differisce dalle altre new towns per la forte densità (4.150 acri, 70.000 ab.); dal 1957 è in corso di realizzazione.

(3) Gli shopping centers, costruiti nei sobborghi delle città, sono

drid: costituisce un modello di piano urbanistico ispirato all'importanza che andava prendendo il traffico — anche prima dell'automobile — e al bisogno di riavvicinamento alla campagna da parte della popolazione cittadina: non risultò né città né campagna, senza un centro a causa della sua struttura costante, con un accentuato senso antisociale ed egoistico. L'esperimento fu ripreso nel 1930 dall'arch. Miljutin per Stalingrado e, per quanto rivista, ampliata e adattata alle realtà nuove, risultò meno città e più meccanica di quella spagnola (4).

Forse un elemento di rottura della staticità è nel superamento delle convenzioni di lottizzazione e di case allineate a filo stradale, in un tessuto urbano più vario ed articolato, dove abitazioni e negozi e supermarket ed attrezzature sociali in un nuovo equilibrio di rapporti spaziali creino una dimensione nuova, più calda e più viva, collegato attraverso spazi « semi-aperti » alle grandi arterie di scorrimento, al fine di evitare l'immissione troppo brusca della circolazione interna in zone di turbolenza viaria.

IL PROBLEMA DEL VERDE E LE ZONE RURALI

« Coltivare il corpo e lo spirito » è, secondo le Corbusier, una delle funzioni essenziali alle quali deve rispondere la città — insieme con « l'abitare, il circolare, il lavorare » —. Oggi la riduzione delle ore lavorative, diventate in compenso più logoranti per la tensione fisica e spirituale che comportano, lascia maggiore tempo libero da dedicare agli « svaghi ». Ma quel che caratterizza la nozione di svago non è tanto la distensione, il riposo o rilassamento, quanto la disponibilità e l'evasione. Di qui la necessità di dotare le città non solo di attrezzature socio-culturali destinate alla cultura dello spirito, ma di verde attrezzato per le attività sportive e di ristoro fisico.

Il piano della « grande Londra » prevede una fascia vincolata a verde che segna il perimetro massimo urbanizzabile ed oltre la quale la città continua: parte di questa fascia è destinata a parco e verde attrezzato, con funzioni ricreative e di svago, e parte è lasciata a verde agricolo nell'intento di provvedere una

di varia dimensione (grandi, medi, piccoli): i più grandi servono i consumatori di un'intera regione, cui offrono tutte le possibili varietà di merce — dagli articoli di abbigliamento elegante ai generi di prima necessità, dalla lavanderia all'istituto di bellezza —; aperti anche la sera, oltre la possibilità di parcheggio gratuito, offrono viali illuminati, ristoranti, locali da giuoco per bambini, ecc.; il loro rapido sviluppo è dovuto all'esodo di molte famiglie andate ad abitare in case unifamiliari o villini suburbani, dove non giunge ferrovia né metropolitana né grandi vie di traffico.

(4) Vedi oltre nel testo.

base economica per il resto della zona verde e la manutenzione di tutto il verde da parte « di chi è il normale custode del verde ».

La necessità di imporre un perimetro che limiti la città e le impedisca di dilagare nella tanto deprecata espansione a macchia d'olio, con i noti fenomeni di congestione — e non soltanto del traffico — che l'accompagnano, nasce anche dai mutati rapporti urbano-rurali e dalla esigenza di prenderne atto.

La diffusione dei mezzi di trasporto, delle telecomunicazioni e della meccanizzazione insieme all'affermarsi di nuovi modi di vita hanno rotto definitivamente l'isolamento materiale e morale in cui erano relegate le zone rurali: se per frenare l'esodo che spopola e invecchia la campagna urge riorganizzarla con nuove strutture agricole e nuovi strumenti di lavoro, non è meno urgente dotare quelle zone di attrezzature sociali e di servizi meglio rispondenti alla evoluta condizione, sino a creare un continuo urbano-rurale di omogeneo livello qualitativo. Ma insieme con la ristrutturazione del territorio è la città che « va avvicinata » alla campagna per consentire ai suoi abitanti l'accessibilità ai centri cittadini e reali possibilità di scelta nell'uso del tempo libero.

MODELLI DI ESPANSIONE

Resterebbe da dire dei modi di espansione urbano-territoriali ed a qualcuno accennerò qui di seguito. Premessa indispensabile e di valore determinante in ordine a qualunque tipo di intervento sul territorio, è che ogni complesso abitativo, indipendentemente dalla sua dimensione, possiede una sorta di sua particolare fisionomia, risultato di peculiarità locali naturali e del modo di inserirsi in esse, del vario configurarsi della sua vita nel tempo: questa fisionomia, irriducibile a formule fisse ed insofferente di schemi di sistemazione preordinati, bisogna innanzitutto decifrare ed impossessarsene, per quanto è possibile, in tutti i dati capaci di illuminare e orientare le decisioni da prendere in materia di destinazioni d'uso del territorio, di infrastrutture urbanistiche e di attrezzature comunitarie, di scelte tra spese economiche e sociali.

Ho già accennato alla spagnola « città lineare » (realizzata per un quinto, rispetto a quella progettata; per il tratto, cioè, che collega Chamartin de la Rosa a Pueblo Nuevo): essa doveva svolgersi intorno a Madrid in semicerchio di raggio 7 km. dalla Puerta del Sol (centro di Madrid); le abitazioni sono disposte sui due lati dell'asse stradale — largo 40 ÷ 60 metri — che congiunge alcuni villaggi rurali; nella sua struttura stessa presuppone la città, di cui condiziona il centro e ne è condizionata, destinata a divenire estremo limite della città vecchia — poichè la vasta zona di campagna che la separa da Madrid finirà nella speculazione edilizia con conseguente squilibrio del centro.

La città lineare di Stalingrado era prevista per 500.000 ab., comportava 50 km. di sviluppo lungo la riva del Volga e 5 km. di profondità; la giustapposizione degli elementi costitutivi, paralleli alla grande arteria longitudinale ed alla ferrovia, irrigidivano in sistema fatti episodici di case affiancate e collegate da una strada, senza tener conto del terreno terrazzato. Benchè collegata e attrezzata, risultava negazione della città perchè mancante di una struttura organica e viva.

Altri criteri informano le **New Towns inglesi**, promosse dal piano della grande Londra e ratificate dal New Towns Act del 1946: derivazione delle Garden Cities (5), oltre ad essere finanziate da un ente statale (il « Development Corporation » al quale subentra, a costruzione ultimata, un'autorità locale) differiscono da queste nei criteri di impostazione urbanistica: il numero di abitanti previsto per ciascuna oscilla dai 30.000 ai 70.000 circa (il numero previsto è stato spesso ampliato nel corso di realizzazione di ciascuna città), distribuiti in « unità vicinali » di 3.000-7.000 persone, con un subcentro commerciale, scuola primaria, edificio amministrativo e chiesa; nell'« area centrale » sono il centro civico, il centro commerciale principale e la scuola secondaria; gli spazi verdi (50% della superficie totale) sono a verde agricolo, a parco e giardini locali; la zona industriale è servita dalla ferrovia.

Otto di queste News Towns costituiscono l'« anello intorno a Londra » (a 30-50 km. di distanza) in rapporto attivo e complementare con la capitale per quanto « self-contained »; altre nove nel resto dell'Inghilterra e in Scozia sono destinate a ridimensionare centri industriali e villaggi sparsi di lavoratori (6).

A parte la monotonia di vita che i cittadini di queste città « sterilizzate » lamentano, il grave inconveniente che minaccia il sistema — specialmente l'anello intorno a Londra — è che lo spazio tra città e città, sotto la spinta dell'incremento di popolazione, venga ad essere progressivamente costruito sino a diventare concentrico anello continuo che, fagocitato il verde, soffocherà ulteriormente la metropoli.

(5) Le Garden Cities di E. Howard (1850-1928) hanno alla base un piano economico che garantisce al capitale iniziale (in gran parte fornito da filantropi e borghesi ben disposti verso gli esperimenti sociali) un modesto interesse senza carattere speculativo; lo schema urbanistico è basato sul rapporto campagna-città, che dovrebbe offrire i vantaggi di ciascuna eliminandone gli svantaggi; per quanto in funzione dell'area prescelta, lo schema è circolare con raggio di 1130 metri; intorno ad un parco centrale, si svolgono due fasce di lotti residenziali separate da una grande strada con scuole e chiesa; un'ultima fascia prevede insediamenti industriali.

Le città giardino costruite sono state Letchworth (1903) e Welwyn (1920).

Cfr. C. DOGLIO, *L'equivoco della Città Giardino*, ed. R. L., Napoli 1953, e *L'idea della città giardino*, a cura di G. BELLAVITIS e P. L. GIORDANI, Ed. Calderini, Bologna 1962.

(6) Cfr. *Town and Country Planning*, January 1964, pp. 32 ss.

Ferma restando la premessa di cui sopra, riguardo alla singolarità di fisionomia e di problemi propri a ciascuna entità urbana, e attribuendo a ciò che sto per dire carattere di rilievo puramente orientativo ai fini delle eventuali scelte operative, richiamo qui, in fase conclusiva, i criteri ai quali si attenne il **Barone di Haussmann nel rinnovamento di Parigi** e che sono stati adottati nel risanamento di alcune tra le maggiori città europee (7).

Il tema di base fu la creazione di tre anelli di boulevards, con attraversamenti ortogonali Est-Ovest e Nord-Sud; agli anelli fanno così capo le grandi radiali provenienti dai sobborghi: sistema radio-concentrico, perciò, integrato da numerosi tracciati rettilinei convergenti ai centri di irradiazione del traffico. E' questa « rete stellare delle strade » che, con le vaste zone riservate a parco, con i boulevards, fu alla base del piano regolatore di Parigi « la più moderna — allora — capitale d'Europa ». Oggi, fatti imprevedibili, anche se già contenuti in germe nelle realtà di allora, rivelano insufficienti quelle soluzioni. Comunque, a mio avviso, resta valido come modello di espansione urbana, lo schema delle radiali di traffico, intese come direttrici di espansione, con incroci multipli, integrate nel tessuto stradale cittadino, senza gravare su un unico punto di convergenza, e lungo le quali si sviluppino centri residenziali, attività terziarie ed attrezzature collettive, raggruppate organicamente in sviluppo lineare, ed insediamenti industriali. Le zone rurali, attrezzate come s'è detto, risulterebbero distese per larghi cunei tra le direttrici sino a raggiungere, nella fascia verde, la città — con i criteri base adottati, per esempio, nel piano urbanistico di Amburgo (8) — in modo da essere anche sfondo aperto per l'edilizia e non squallida « pianificazione del verde nell'edilizia ».

*

Gli esempi di modelli sin qui adottati, compresi quelli citati in merito al rinnovamento del centro cittadino, possono avere anche scarsa validità o non averne affatto: testimoniano, comunque, in favore del rilievo fatto all'inizio sulla **necessità di guardare alla città con « occhi nuovi »**. Necessità questa che potrà suscitare — come ha suscitato — moti di ribellione interiore plausibili perchè nati dal timore di veder mutato un ambiente al quale l'esistenza di ciascuno è legata, per consuetudine ed impostazione di vita, e di vedere andare in pezzi un mondo in cui

(7) George-Eugène Haussmann (1809-1891), prefetto della Senna, al tempo di Napoleone III, dal quale fu fatto senatore e barone, con criteri nei quali entrarono per larga parte considerazioni politiche e con procedimenti dittatoriali, sventrò implacabilmente vecchi quartieri parigini per creare le grandiose arterie della nuova città, stabilendo quella che fu chiamata « estetica del rettifilo ».

(8) Vedi CASABELLA, n. 270, dicembre 1962.

si è creduto e si crede. D'altra parte né la resistenza passiva né il contrasto potranno imporre un ristagno al moto di trasformazione che sollecita oggi tutta la realtà storica in cui viviamo.

Ma alla base del dissidio che pone gli urbanisti in contrasto con gli interessi privati — e non alludo in questo momento agli interessi della speculazione — potrebbe esserci qualcosa di più essenziale: una delle conquiste della nostra epoca è il moltiplicarsi delle possibilità di scambi culturali e anche pseudo-culturali e la conseguente osmosi, da cui il rischio di diventare schiavi di ciò che si conosce sugli esperimenti urbanistici e le soluzioni, volontariamente o spontaneamente, realizzate altrove, di diventare schiavi di « gusti » che esercitano un certo fascino o interesse e di voler rendere gli altri schiavi delle stesse soluzioni e degli stessi gusti che la vita locale rifiuta perchè non congeniali. Anche per l'urbanista si pone l'istanza di non essere autore del « suo » mondo, ma **armonizzatore delle infinite voci che salgono dal mondo attuale**; le grandi forme urbane, infatti, non sono nate da individuali elaborazioni intellettuali, ma da partecipazione « intelligente » alla vita, da umilissima considerazione umana, come frutto di buon senso e di giustizia.

Giovanni Alessandri