

URBANISTICA INGLESE (*)

III. LE «NEW TOWNS»

Il Piano della Grande Londra 1944 di P. Abercrombie proponeva il trasferimento di un milione e mezzo circa di persone dall'interno della Metropoli; di essi 300.000 avrebbero dovuto trovare una sistemazione nella «cintura verde» (125.000 nei «quasi-satelliti» della Contea di Londra ed il resto nei borghi esistenti da ridimensionare), 500.000 nelle città nuove (le «new towns»), 300.000 nelle città in sviluppo della regione di Londra e 100.000 in altre città in sviluppo più lontane.

La politica inglese di decongestione per dispersione, occasionata da un drammatico stato di fatto — cui s'è accennato e che ricapitolero rapidamente negli elementi essenziali — resta nella linea della tradizione britannica di limitazione dimensionale dello sviluppo urbano ed ha i suoi antecedenti nelle città-giardino costruite da società private promosse da E. Howard (1) nell'Hertfordshire (Letchworth, iniziata nel 1903 a 35 miglia dal centro di Londra, e Welwyn, del 1920 a 20 miglia).

Il cosiddetto controllo della pianificazione (planning control), praticamente inefficiente, non aveva saputo imbrigliare la sfrenata invasione di costruzioni nelle contee metropolitane: le autorità locali proponevano ambiziosi progetti di decentramento edilizio e l'impresa privata organizzava società edili agli stessi fini,

(*) Cfr. *Aggiornamenti Sociali* (marzo) 1965, pp. 197 ss. e (maggio) 1965, pp. 355 ss. [rubr. 18].

(1) La «*Garden City*» di E. HOWARD (1850-1928) evoca l'idea inesatta di sconfinata e monotona estensione di casette nel verde; in realtà era concepita come insieme di nuclei residenziali raggruppati intorno ad un centro cittadino, in modo da consentire agli abitanti di vivere in una piccola città «*come se vivessero in una città grande*», a facile contatto con la campagna circostante. Fu il tentativo di superamento dell'attrazione alternativa di città e campagna, associando i vantaggi dell'una e dell'altra.

Lo schema della «città nuova» howardiana è circolare (raggio 1180 metri) ma adattabile in funzione dell'area: intorno ad un parco centrale, con attrezzature di centro cittadino, si svolgono due fasce di nuclei residenziali separati da una grande strada con scuole e chiesa, un'ultima fascia esterna è destinata ad insediamenti industriali prossimi alla linea ferroviaria. L'opera fondamentale dell'HOWARD, *Garden Cities of Tomorrow*, è tradotta in italiano dal Giordani (citato nella prima parte).

e tuttavia società commerciali, complessi industriali o singoli stabilimenti, dalle sedi industriali tradizionali, venivano a « galleggiare nel mare dell'edilizia suburbana »; la mancanza di punti focali per una nuova vita comunitaria appariva drammaticamente evidente e, ad aggravare il caos delle caratteristiche di insediamento (delle industrie, cioè, che si muovevano verso nuclei residenziali già impiantati per la disponibilità in loco di forze di lavoro e di industrie che, installate per prime, polarizzavano residenze intorno agli stabilimenti), si sommava la condizione paradossale di case per gli impiegati della City, costruite vicino alle fabbriche mentre le abitazioni per gli addetti alle fabbriche erano nelle vecchie aree urbane del centro. L'espansione suburbana aveva il suo stimolo nel costo minore delle case e nei trasporti moderni; ma data la disponibilità, per i pendolari londinesi, di strade di collegamento con i suburbi, in genere a due sole corsie per i due sensi di marcia, ne nasceva un ulteriore bisogno di infrastrutture e trasporti. Altro aspetto di questa disordinata crescita edilizia erano gli insediamenti abitativi « a nastro » lungo strade insufficienti al volume di traffico ed obsolete (2).

Abercrombie, sin dal Piano della Contea di Londra del 1943 (compilato con J. H. Forshaw), accetta come base della struttura comunitaria e della pianificazione urbana l'« unità di vicinato » (« neighbourhood unit ») introdotta da Clarence A. Perry (3)

(2) *Greater London Plan 1944* by Patrick Abercrombie, HMSO, 1945, n. 6 ss., pp. 2-3.

(3) L'« unità di vicinato » di C. A. Perry: è basata, per le dimensioni, sulla popolazione normalmente richiesta per alimentare una scuola primaria; l'area è funzione della densità di popolazione, ma resta vincolata al fattore distanza: la scuola deve essere collocata al centro dell'unità e la massima distanza accettabile per il cammino di un bambino è ritenuta un quarto di miglio (che dà il raggio centro-limite dell'unità); dimensione auspicabile mille famiglie o cinquemila abitanti; l'unità è circondata da tutti i lati da arterie per il traffico di attraversamento, che non deve entrare all'interno per non interferire con la circolazione meccanica locale separata da quella pedonale (chiara derivazione dal sistema di strade a griglia — « grid-iron streets » — delle città americane); previsto un sistema di piccoli parchi e prati per la ricreazione (10% dell'area totale dell'unità); la parte più estesa di essi, al centro, ospita la scuola che ha anche funzione di centro comunitario; negozi ai margini dell'unità, preferenzialmente ai nodi di traffico, adiacenti ai negozi dell'unità vicina. (Cfr. CLARENCE A. PERRY, *Regional Survey of New York and its Environs*, vol. 7, « The Neighbourhood Unit: a scheme of arrangement for the Family Life Community », New York, 1929; e C. A. CLARENCE, *Housing for the Machine Age*, Russell Sage Found., New York 1939).

Il National Council of Social Service in una indagine pubblicata nel 1943 (*The Size and Social Structure of a Town*, Allen and Unwin), prima, ed il Dudley Report (*Design of Dwellings: Report of the Sub-committee of the Central Housing Advisory Committee*, Ministry of Health, HMSO 1944), poi, suggerivano di basare ogni intervento urbano sull'« unità di vicinato », precisando: « la dimensione dell'unità di vicinato, in termini di superficie, dovrebbe variare, in funzione della densità, tra 168 e 482 acri per 10.000 persone, con attrezzatura completa di scuole, spazi aperti, negozi, edifici pubblici e servizi ».

influenzato dalle idee di Howard. Un piano comunitario andava basato su una serie di unità di vicinato variabili da 5.000 a 10.000 persone e questa dimensione veniva assunta per stabilire gli standards urbanistici. La ragione di queste cifre di consistenza residenziale era nelle direttive del ministero dell'Educazione per il quale « la migliore dimensione dovrebbe essere o di 5.000 persone proporzionata ad una scuola per bambini dell'età di 5-7 anni ed una per bambini di 8-11 anni, o, alternativamente, una popolazione di 10.000 persone con due di tali scuole ».

La densità netta residenziale (4) prevista per le unità di vicinato nel territorio londinese viene fissata in 100 abitanti per acro (245 abitanti per ettaro) nell'anello urbano interno (5), in 75 nel suburbano e da 50 a 30 nella cintura verde e nell'anello esterno; dell'area totale di ciascuna, che oscilla dai 180-253 acri per l'anello interno ai 360-503 acri per la cintura verde e l'anello esterno, rispettivamente da 40-70 a 100 acri sono destinati a spazi aperti e da 40-50 a 60-70 acri a servizi ed attrezzature (scuole primarie, negozi, edifici comunitari, industrie di servizi, strade e parcheggi). Osserva Abercrombie che tali standards « sono passibili di infinite variazioni nel dettaglio poichè sarebbe stolto e sbagliato presumere l'uniformità ».

La dimensione limite di 60.000 abitanti, ripartiti in sei unità di vicinato con 10.000 abitanti ciascuna e con un proprio centro civico, è ritenuta, per le città nuove o in sviluppo, traguardo da non superare, data la difficoltà di reperire aree abbastanza estese senza sottrarre terreno prezioso per l'agricoltura e per evitare eccedenze di popolazione in determinate località a detrimento delle città esistenti; le localizzazioni dovevano garantire un « intimo legame con Londra e buona accessibilità alla metropoli », ma anche una distanza sufficiente da evitare in modo permanente le pendolarità: le città nuove non dovevano essere in nessun modo dormitori ed il collegamento con Londra era finalizzato unicamente agli svaghi ed alle attività culturali (6).

Una vasta cintura verde intorno ad ogni agglomerato urbano avrebbe dovuto impedirne l'ulteriore espansione esterna; all'interno, le principali arterie di comunicazione e di collegamento del centro e delle residenze con la zona industriale e zone destinate ad attività ricreative o aree coltivate avrebbero dovuto esser

(4) « Densità residenziale netta è il numero medio di persone per acro di area abitativa, compresi i cortili delle abitazioni, strade di accesso o interne e metà delle strade principali fino ad un massimo di 20 piedi dove queste danno accesso alla zona residenziale; densità residenziale lorda è la media delle persone per acro dell'intera Unità di Vicinato di 10.000 persone » la cui superficie corrispondente in acri è variabile (*Greater London Plan 1944*, citato, Ch. 8, nn. 282 ss., pp. 113 ss.).

Ricordiamo che: acro = 0,40 ettari, piede = 30,48 cm., miglio terrestre inglese = 1,61 km.

(5) Cfr. I. Piano della « Grande Londra », in *Aggiornamenti Sociali*, (marzo) 1965, pp. 201 ss. [rubr. 18].

(6) « *Greater London Plan 1944* », citato, ch. 8, p. 114.

previste tra l'una e l'altra unità di vicinato; ciascun agglomerato avrebbe dovuto esser dotato di un'importante zona industriale, da ubicare sul lato meglio servito dalle strade regionali, e, a volte, di una zona sussidiaria periferica. Si pensava a « città complete », auto-sufficienti e socialmente integrate e non a città « satelliti ».

Con questi criteri di massima ebbe inizio, tra il 1946 ed il 1950 la costruzione delle **prime quindici « città nuove » inglesi**.

I criteri di scelta delle localizzazioni si basavano sul principio di non sacrificare suolo coltivabile o aree con sottosuolo che, prima o poi, potesse rivelarsi sfruttabile, e su suoli che garantissero un adeguato approvvigionamento di acqua, mediamente pianeggianti (nè troppo collinosi a causa dei costi di sistemazione, nè troppo piatti perchè privi di interesse paesistico e di potenzialità), vicini alle principali arterie di traffico o a linee ferroviarie di attraversamento, ma non troppo a ridosso a causa delle spese per attraversamenti, cavalcavia, ecc.

La meccanica del piano veniva fissata dal **New Towns Act del 1946**: scelta, per iniziativa delle autorità locali o centrali, una zona ritenuta adatta per la realizzazione di una città nuova, il progetto viene reso pubblico ed un ispettore è incaricato di raccogliere nella regione pareri, obiezioni e suggerimenti; ratificata la scelta, il Ministero dell'Abitazione e del Governo locale designa una « **Corporazione di sviluppo** » (**Development Corporation**) per la pianificazione, costruzione ed amministrazione — per un breve periodo — di ciascuna città nuova; il consiglio (senza scopi lucrativi) ha un presidente (**chairman**) ed un vice-presidente (**deputy-chairman**) nominati dal Ministro che non sono funzionari ma personalità che abbiano il senso dei pubblici affari, e sono assistiti da un comitato di 7 membri nominati per due anni (il loro mandato è rinnovabile a seconda del dinamismo e della competenza di cui hanno dato prova).

Primo compito della Corporation è di formare un gruppo permanente per la stesura del piano urbanistico, in funzione dei terreni possibili, costituito da urbanisti, architetti, sociologi, giuristi, costruttori, finanzieri; il piano di massima è sottoposto alla critica pubblica e dei futuri abitanti. Questa prima fase — che può durare qualche anno — si svolge sotto il controllo del Governo che, messo rigorosamente a fuoco il progetto, autorizza la Corporation all'acquisto dei terreni.

Le **Development Corporations** acquistano i terreni necessari con danaro accordato dal Tesoro come anticipi rimborsabili in 60 anni al tasso di interesse corrente alla data di sborso dell'anticipo.

Col procedere dell'esperienza è apparso sempre più chiaro che la proprietà e gestione delle città nuove dovesse restare — almeno per un discreto periodo — in potere di un organismo che fosse indipendente dalle autorità locali.

Il **New Towns Act del 1959** ha istituito « Commissioni di gestione » (le « new Towns Commissions ») con funzione — rilevato tutto il patrimonio di beni e disponibilità finanziarie e responsabilità delle Development Corporations — di preparare la accessione della città alla amministrazione tradizionale comune a tutti i distretti urbani. Le commissioni hanno il compito « di amministrare, mantenere ed accrescere il valore del territorio ad esse affidato ed i proventi di esso in conformità alla linea di sviluppo prevista per la città ed a vantaggio e per il benessere delle persone residenti, lavoratori o che vi si recano per affari »; hanno potere di contribuire alle spese per l'allestimento di zone di svago ed altre opere di urbanizzazione; possono acquistare terreni per contratto (non coattivo) nella città o vicino, promuovere o aiutare attività commerciali.

Il cammino, quindi, verso l'« indipendenza » amministrativa della municipalità passa, per le città nuove, attraverso un periodo di tutela esercitata successivamente dalla Development Corporation e poi dalla New Towns Commission.

La realizzazione della **prima serie di città nuove** incontrò, come ogni iniziativa che viene a turbare una situazione stagnante anche se incomoda, ostacoli di varia natura ed entità: difficoltà reali e, soprattutto, nate da infondate preoccupazioni di danni nei beni e nei diritti; conflitti di vario genere, cavilli giurisdizionali, rivendicazioni che sfociavano in lunghe vertenze giudiziarie, difficoltà di pubblici finanziamenti, ritardi nell'approvazione dei progetti, soprattutto di infrastrutture e servizi; infine il poco agevole reperimento di approvvigionamento idrico, in qualche zona, e la quasi generale mancanza di fognature in nuclei abitativi già esistenti, ritardarono l'attuazione del piano ed influirono, in qualche modo, poco favorevolmente su di esso.

Per quanto gli schemi urbani siano basati, come detto, sulla struttura ad « unità di vicinato », le città nuove hanno ciascuna una loro **individualità dovuta a diversi fattori**.

Finalità diverse: se per le otto città della zona di influenza di Londra e per le altre della zona di influenza di Glasgow ha prevalso la preoccupazione di ridurre la congestione delle metropoli procurando sbocchi per il decentramento di abitazioni ed industrie; per altre, come Peterlee nel Durham, ha prevalso il tentativo di trasformare in comunità organiche squallidi villaggi, privi di servizi e di attrezzature, per fermare l'esodo delle forze lavoratrici; per altre ancora, come Corby nel Northamptonshire, Cwmbran nel Monmouthshire e Newton Aycliffe nel Durham bisognava incanalare il flusso di sviluppo della zona e curare la espansione residenziale.

Differenti caratteristiche di localizzazione: basso livello edilizio ed urbano dei nuclei preesistenti con conseguenti programmi, più o meno vasti, di demolizione di slums e di trasferimento degli abitanti in altri alloggi e inserimento nell'abitato di nuclei



di espansione organica, come per Basildon, nell'Essex a 30 miglia da Londra, per Hemel Hempstead, nell'Hertfordshire a 29 miglia da Londra; oppure dover inglobare borgate preesistenti, inserite armoniosamente nel paesaggio, senza distruggere il carattere di quell'inserimento, come per Crawley, nel Sussex a 30 miglia da Londra; o ancora attenuare con una certa varietà di impianti una localizzazione in zona infelice, come per Harlow, nell'Essex a 23 miglia da Londra; o, infine, conciliare una struttura organicamente urbana con la pregiudiziale di non sottrarre terreni fertili o zone di attività estrattiva, come per Peterlee.

Caratteristiche diverse delle singole Corporations e dei metodi di lavoro e dei criteri messi a punto da ciascuna: centro della città lasciato embrionario affidando alla iniziativa della comunità, una volta installata, la cura e la responsabilità di attrezzarlo secondo le loro preferenze, così a Corby che, in compenso s'è prospettata per prima la soluzione del traffico veicoli-pedoni e dei parcheggi a livelli multipli superando la inefficiente separazione orizzontale; preoccupazioni di « design » hanno dato a Peterlee grande varietà di tipi edilizi (case con patio, case ad uno, a tre piani, edifici d'appartamenti a più piani); Harlow ha puntato sulla varietà architettonica, dalla casa isolata (the Lawn) a quelle aggruppate di austera semplicità; per le arterie principali di traffico interno ha preferito scorrimenti indipendenti, liberi da edifici allineati e incombenti, dai quali si scorgono al di là dal verde, i nuclei residenziali come tradizionali villaggi; Bracknell, nel Berkshire a 28 miglia da Londra, e Crawley, nel Sussex a 30 miglia da Londra, hanno lasciato dominare la preoccupazione di sviluppo sociale che ha influito sul livello della pianificazione e dell'edilizia con un programma di interventi equilibrati.

La seconda serie di città nuove comincia nel 1957 con Cumbernauld (a quindici miglia da Glasgow): le esperienze precedenti hanno contribuito a chiarire problemi essenziali della circolazione e dell'impianto urbano; la necessità di effettuare un trasferimento di persone e di possibilità di lavoro il più ampio possibile e la considerazione che per creare una gamma veramente adeguata di servizi ed attrezzature urbane e coprirne le spese occorrono città che abbiano una popolazione superiore ai 60.000 abitanti, ha indotto ad elevare il traguardo di popolazione rispetto a quello previsto per le prime città nuove.

Cumbernauld, progettata nel 1956 per 70.000 abitanti su una area di 4.150 acri (1.700 ha. circa) è destinata principalmente a ridurre la congestione di Glasgow. Ubicata su un'altura, la città è concepita come un compatto nucleo urbano, ad andatura ovoidale di due miglia di lunghezza per uno di ampiezza ed un'area di 930 acri circa; in questa parte sono state previste abitazioni, negozi, scuole primarie e qualche industria (non nociva) per 50.000 abitanti, con una densità residenziale media netta di 85

Stato di avanzamento delle Città Nuove (31 - XII - '64)

Città Nuove	Data di design.	Area prevista (in acq)	iniziale	Popolazione		Abitazioni e appartamenti in costr.	Totale posti di lav. (*)	Investimenti previsti (in sterline)
				proposta	al 31-12-64			

Zona d'influenza di Londra

BASILDON	1949	7.818	25.000	86.000	65.000	15.020	1.820	20.000	53.750.000
BRACKNELL	1949	3.296	5.142	106.000	25.453	7.803	332	13.147	23.000.000
CRAWLEY	1947	6.047	9.000	60.000	61.400	14.447	266	32.000	38.540.000
HARLOW	1947	6.395	4.500	75.000	66.100	17.429	1.135	26.333	50.450.000
HATFIELD	1948	2.340	8.500	80.000	23.300	4.954	316	16.600	11.000.000
HEMEL HEMPSTEAD	1947	5.910	21.200	26.000	65.124	14.524	488	24.000	39.200.000
STEVENAGE	1946	6.156	6.700	68.400	54.000	13.072	1.422	26.000	43.400.000
WELWYN G. C.	1948	4.317	16.500	80.000	39.500	7.168	281	24.000	19.250.000

Altre zone

CORBY	1950	4.296	15.700	55.000	44.000	8.130	480	22.724	16.250.000
CWMBRAN	1949	3.160	12.000	75.000	33.500	7.177	1.405	12.750	16.784.000
NEWTON Aycliffe	1947	865	60	45.000	15.260	4.668	214	1.000	10.265.000
PETERLEE	1948	2.350	200	28.000	16.600	4.827	458	1.638	12.234.000
SKERMSDALE	1962	4.029	10.870	30.000	11.700	442	709	2.209	1.805.000

Scotia

EAST KILBRIDE	1947	10.250	2.400	60.000	42.000	11.144	1.820	14.700	31.726.000
GLENROTHES	1948	5.730	1.100	100.000	16.350	4.602	969	4.137	13.440.000
CUMBERNAULD	1956	4.150	3.000	75.000	14.500	3.415	1.919	5.000	15.100.000
LIVINGSTON	1962	6.682	2.000	70.000	2.150	42	228	500	1.408.000

(*) Posti di lavoro nell'industria, uffici, negozi, ecc.

persone per acro; nuclei abitativi lungo i fianchi della collina accoglieranno 20.000 abitanti; le industrie hanno la loro localizzazione in aree a nord-est e sud-ovest; campi da giuoco, con annesso scuole secondarie, ed ampi spazi aperti costituiscono un anello che circonda la sommità della collina; il centro, concepito come blocco unico lungo 800 metri e largo 80 accoglie negli otto piani attività commerciali principali, civiche, culturali, ecc., con una circolazione pedonale e meccanica a più livelli e parcheggi a livello inferiore; superata la concezione per « unità di vicinato » la città è concepita come amalgama di residenza ed attività lavorative, con importanza preminente al sistema viario gerarchizzato secondo funzioni, con separazione netta del traffico meccanizzato da quello pedonale e realistico atteggiamento nei confronti della motorizzazione in aumento (previsto il 70% delle famiglie motorizzato); le residenze sono a facile distanza dal centro cittadino e dalla campagna.

Altrettanto innovatore il progetto per la città nuova di Hook, nel Hampshire, che il Consiglio della Contea di Londra sperava costruire e che fu abbandonato (7). Era prevista per più di 90.000 abitanti su un sistema di minor concentrazione che Cumbernauld; centro della città lineare con una strada principale, parcheggi ed accesso per il carico delle merci sotto un'alta piastra, destinata ai pedoni, lunga 1.200 metri e larga 250 (il doppio livello era favorito dalla concavità naturale della vallata); in un rettangolo lungo 3.200 metri e largo 1.600, che si allungava intorno al centro erano previste abitazioni ed attrezzature per 60.000 persone, altri nuclei minori, ciascuno con negozi, cinema, ecc., per 30.000 persone si sarebbero sviluppati ai margini del rettangolo, con densità minori e le abitazioni circondate da parchi, boschi, laghi artificiali, ecc.; anche per Hook le distanze centro-residenza-campagna erano facilmente percorribili.

La tabella annessa fornisce i dati essenziali sulle città nuove e notizie più esaurienti sono reperibili nell'abbondante letteratura in circolazione (8).

Valutazioni e critiche di varia natura sulla politica delle città nuove inglesi ce ne sono state e ce ne saranno: mi limiterò a brevi accenni. Premessa fondamentale, comunque, ritengo debba essere la considerazione che le città nuove sono risposta ad una richiesta di una società, con un proprio sistema di vita, « che, tra

(7) Cfr. *The Planning of a New Town: Data and design based on a study for a New Town of 100.000 at Hook, Hampshire*, London County Council 1961.

(8) Vedi, fra altri: FREDERIC J. OSBORN and ARNOLD WHITTICK, *The New Towns, The Answer to Megalopolis*, Leonard Hill, London 1963; A. C. DUFF, *Britain's New Towns*, Pall Mall Press, London 1961; LLOYD ROWIN, *Le città nuove inglesi*, Marsilio, Padova 1964 (la traduzione è dal testo originale inglese del 1956); articoli della rivista *Town and Country Planning*, che è l'organo della *Town and Country Planning Association*, prima *Garden Cities and Town Planning Association*, fondata nel 1899.

le altre cose, preferisce l'intimità della casa e del lavoro, che gode delle attività all'aria aperta, che ha un innato amore per la natura, amore che abbraccia tanto il paesaggio quanto il giardino privato, che adopera i mezzi di trasporto motorizzati e che, per quanto lo richieda l'intimità della vita familiare, apprezza, entro certi limiti, la vita di comunità» (F. Gibberd). Sino a qual punto in tutto questo giuochi il « cliché espresso d'istinto », lo stereotipo che il diffondersi di standards comuni di vita, attraverso contatti sempre più vasti e frequenti, potrebbero modificare o spazzar via, è difficile e forse, al momento storico attuale, impossibile dire.

L'intento di offrire all'individuo il massimo possibile di libertà e dignità ha indotto ad aderire alle preferenze prevalenti per la **casa unifamiliare**, a due piani, con due o tre camere da letto e circondata da giardino; qualcosa di analogo ha giuocato in favore delle « unità di vicinato » con quel loro sapore di villaggio medievale e romantico. Del resto non è a dire che siano più accoglienti o più rispondenti alle attuali condizioni di vita le torri di appartamento, diventate sinonimo di promiscuità, di vita anonima, di costruzione trasandata e sonora, geometricamente disposte in un astratto spazio verde inflessibilmente difeso da qualunque invasione umana. L'architetto americano Shadrack Woods afferma che « non riusciamo a fare architettura » perchè « soltanto ora si comincia a scoprire che l'uomo del secolo XX non è quello del XIX » e perchè « la società attuale, con tutte le possibilità che le offrono le sue tecniche, è restata informe » (9).

Realizzate in prevalenza per alleviare la congestione e far fronte alla scarsità degli alloggi della metropoli e di altri grandi centri, **le città nuove non sono state popolate trapiantando comunità complete**. La grande maggioranza di adulti erano (e in gran parte continuano ad essere) giovani sposi, cresciuti in centri urbani, ai quali è stata offerta la possibilità di una casa nuova e di un ambiente pulito, in alternativa, per molti, ai soliti slums o a vecchie case semicadenti e prive di servizi elementari o a chilometri da percorrere ogni giorno per recarsi al lavoro. Ne son venuti per loro vantaggi indubitati, ma anche problemi: se risultava rimosso l'ostacolo di convenzioni e pregiudizi anacronistici, l'inesperienza non era ancora tale da consentire di creare nuove abitudini, una nuova vita sociale; se l'arredamento della casa nuova poteva delinearci come un hobby, la necessità di restare in casa ad accudire ai bambini, con la televisione per diversivo, poteva apparire condanna. Poichè il numero degli impieghi giustificava il numero di appartamenti da costruire e questi dovevano essere attribuiti ai candidati che attestavano di poter lavorare sul posto, il doversi lasciare indietro genitori ed

(9) « *Le retour à la sauvagerie: un dialogue entre Roger Vailland et l'architecte américain Shadrack Woods* », in *Le Nouvel Observateur*, n. 26, 13 mai 1965, pp. 16 ss.

amici influiva su quella che è stata chiamata «solitudine delle città nuova» (gli esodi in massa nei week-ends verso i luoghi di origine ne è conferma).

In un rapporto del Ministero dell'Edilizia e del Governo Locale (Cmd. 1435, 1960) si rilevava: «La malattia conosciuta come "malinconia delle città nuove" è stata grandemente esagerata in alcuni articoli di stampa, ma indubbiamente esiste. Da tempo sociologi e medici si sono resi conto che essa rappresenta una delle difficoltà presenti nella costruzione di nuovi centri di abitazione e forse potrà essere eliminata soltanto col tempo».

In un documento presentato al British Association Meeting at Aberdeen nell'agosto 1963, veniva osservato che: «i nuovi insediamenti non hanno spazio per ospitare la generazione seguente — cioè i figli sposati dei primi alloggiati — e così essi debbono cercarsi una sistemazione altrove» (10).

Un'ultima osservazione generale al termine di questa rassegna di opinioni e rilievi: «Forse l'urbanista, dalle esperienze tentate sinora, deve trarre la conclusione che le città satelliti possono contribuire a risolvere il problema della grande città meno di quanto si possa ritenere. Se — come si esige — esse dispongono di proprie possibilità di lavoro, tuttavia restano soltanto piccole città, non adatte per uomini che cercano le maggiori possibilità e l'atmosfera della grande città. Ed il passo verso la grande città è — come mostrano le statistiche — enorme. Sarebbe una impresa vana imbrigliare artificiosamente» (11).

Nel 1952 fu approvato il *Town Development Act* inteso a «promuovere lo sviluppo di città in distretti del Paese per alleviare la congestione e sovrappopolamento di altre zone» e per questo si affidava alla «intesa e cooperazione delle autorità locali per far fronte al problema del sovraffollamento»; l'Act stabiliva che i progetti di sviluppo di città (che potevano includere centri commerciali e sistemazioni industriali quanto abitazioni) fossero attuati dall'autorità «importatrice» con la partecipazione, finanziaria o operativa, della autorità esportante o altra autorità, come i county councils, secondo quanto richiesto dalle circostanze per ciascun caso. Il Ministero dell'Abitazione e del Governo locale s'impegnava per concessioni, nella fase esecutiva del progetto, alle autorità importatrici in proporzione adeguata.

Non poche sono state, almeno agli inizi, le difficoltà sollevate dalle autorità importatrici di popolazione e/o industrie eccedenti per la copertura degli oneri finanziari da parte delle autorità esportanti o del Tesoro. Ma, se lento all'avvio, il *Town Development Act* ha dato modo di rilevare non poche possibilità

(10) J. B. CULLINGWORTH, *Social implications of Urban Renewal*, in *Town and Country Planning*, vol. XXXII, n. 2, February 1964, pp. 95 ss.

(11) HEINRICH J. REIFENBERG, *London: Zehn Millionen im Einfamilienhaus*, in *Dokumente*, Heft 5, 20. Jahr 1964, p. 385.

di ampio trasferimento di industrie e di popolazione non solo da Londra e dalla sua regione ma dalle altre aree « esportatrici » come Birmingham, Wolverhampton, Manchester, Salford, Liverpool, Bristol. La prima serie di « città nuove » comportava trasferimenti da 20 a 30 miglia, più recentemente, e grazie alle ulteriori iniziative, le industrie si spostano in località « importatrici » lontane da 70 o 80 miglia dalle località di loro impianto originario; i più estesi fra tutti risultano i piani di trasferimento industriale di Glasgow che si spingono sino a Wick (342 miglia). Per quanto il tasso di trasferimento della popolazione che dovrebbe essere assorbita dalle nuove localizzazioni, malgrado il rilevante numero di iniziative e di attività costruttrici, risulti ancora piuttosto debole rispetto alla crescita prevista per essa, l'insufficienza del rapporto è da ascrivere agli enormi bisogni nazionali.

Comunque l'iniziativa di ristrutturazione che ne ha ricevuto impulso e che si è estesa in piani urbanistici di ridimensionamento e ammodernamento delle stesse city-regions « esportatrici », anche per effetto del « rapporto Buchanan » sul traffico urbano, ha posto in essere una estesa ed interessante gamma di ricerche e prospettive urbanistiche.

Una delle prime applicazioni del Town Development Act si è avuta con la città « importatrice » di Andover, situata a 116 km. da Londra, il cui piano prevede uno sviluppo per 48.000 abitanti nel 1981 (ora ne ha 17.000) e 6.000 case nuove da costruire; per Aylesbury è prevista una crescita a 42.500 abitanti (dai 23.000 attuali) e 3.000 nuove case in 15 anni; il piano di Basingstoke prevede una popolazione di 47.860 abitanti nel 1981 con 11.500 nuove case da costruire e 33.161 piedi quadrati per industrie oltre i 71.078 costruiti di recente, e così per altre 26 città.

Prima di illustrare le previsioni di piano per Leicester, città in pieno sviluppo industriale, che ci appare una delle più interessanti, ritengo necessaria una rapida rassegna delle linee fondamentali del rapporto Buchanan, del quale, come s'è detto, in un modo o nell'altro, i vari piani risentono l'influsso.

Il rapporto sul traffico nelle città (12) compilato da Colin Buchanan con la collaborazione di urbanisti, architetti, ingegneri ed economisti, prevede, sulla base di recenti esperienze degli Stati Uniti, che nel 2010 il numero totale dei veicoli in circolazione nel Regno Unito sarà triplicato, vale a dire sarà di 40 milioni (all'inizio del 1963 erano 10,5 milioni). Da cui l'urgente necessità, per far fronte alle conseguenze di tale crescita, di ricorrere a sistemi che garantiscano nelle città « accessibilità » (grado di facilità offerta agli utenti dei veicoli di muoversi da

(12) *Traffic in Towns*, The Buchanan and Crowther Reports, HMSO 1963. Ne è stata pubblicata una edizione ridotta dal « Penguin Book »: *Traffic in Towns*, The specially shortened edition of the Buchanan Report. Penguin Books Ltd., Harmondsworth, Middlesex 1964.

un luogo ad un altro — abitazione, lavoro, ecc. — e di parcheggiare) e « ambiente » (« environnement » che nel rapporto è assunto nel senso degli « effetti del traffico motorizzato nello spazio circostante », che è quanto dire rimozione dei pericoli e inconvenienti del traffico motorizzato): è questo che qualifica l'adeguatezza e l'efficienza di concezione di un ambiente urbano.

Ne viene dedotto che, nella previsione di una struttura urbana, si « abbandoni l'idea che le aree urbane risultino da edifici posti lungo strade per veicoli » e punti sull'istanza di basarla su « **edifici e vie di accesso pensati insieme** », rete stradale gerarchizzata lungo nuclei abitativi liberati da qualunque traffico di transito. La qualità di livello della sistemazione di un centro urbano è perciò funzione dei fondi investiti in interventi stradali e parcheggi, con previsione dei futuri sviluppi.

Il rapporto riferisce su indagini condotte in quattro città di vario tipo: Newbury (piccola città nel Berkshire, di circa 30.000 abitanti): dall'analisi degli spostamenti connessi con le attività della città e tenuto conto d'un incremento demografico che porti la popolazione a 37.000 e quella dell'area circostante alla stessa cifra, risulta che non è possibile far fronte al traffico conseguente senza modificare radicalmente la rete stradale; il costo dell'operazione è valutato pari a 4,5 milioni di sterline (8 miliardi di lire circa); seguono indagini analoghe per Leeds (città grande), per Norwich (città storica) e infine per il quadrante sud-ovest dell'intersezione di Euston Road e Tottenham Court Road di Londra (una estensione di 148 acri, con 9.000 residenti e 50.000 persone che vi lavorano).

Alcune delle conclusioni fondamentali del rapporto Buchanan sono: la circolazione è, in partenza, un problema nel quale destinazioni d'uso del suolo e tracciati viari debbono essere « pensati insieme », come un tutto inscindibile; istanza, quindi, di una concezione nuova delle strutture urbane; separazione netta del traffico automobilistico dal traffico pedonale con una rete stradale gerarchizzata; stanziamenti di fondi adeguati e riesame di tutto il sistema relativo ai valori dei terreni ed ai diritti di proprietà.

Per la città storica di **Leicester**, con una popolazione di 453.000 abitanti nel 1961 ed in pieno sviluppo industriale l'architetto M. K. Smigielski, eliminando in gran parte il traffico motorizzato privato dal centro storico, ha previsto:

1) un sistema unificato e perfezionato di pubblici trasporti che sia rapido, efficace, flessibile, con autobus di grande capienza per il trasporto dei passeggeri dalla periferia verso il centro; piccoli autobus per i collegamenti rapidi nel centro; taxi pubblici (probabilmente a trazione elettrica ed integrati con il resto del sistema di trasporti pubblici); un « monorail » di collegamento rapido tra periferia e città, tangente al centro; via aerea per pedoni, coperta, con « tapis roulants » e passerelle di collegamento ai grandi magazzini;

2) una folta rete di vie di disimpegno: il centro, interdetto alle auto private, sarà servito da una autostrada urbana soprelevata a circolazione continua, dalla quale partono sette radiali per l'accesso alle zone residenziali periferiche;

3) serie di parcheggi periferici al centro della città dove gli automobilisti potranno lasciare la loro macchina e prendere l'autobus o taxi per il centro, tali parcheggi (previsti per 105.000 posti) sono previsti come poli di nuovi centri periferici con supermercati, bar, sale di spettacolo ed attrezzature sportive.

Il programma, previsto realizzabile in trenta anni, comporterebbe un costo di 135 milioni di sterline (250 miliardi di lire circa).

*

Concludendo questa rapida panoramica delle esperienze urbanistiche inglesi in atto non mi sembra fuori posto sottolinearne ancora una volta il valore esemplare che non significa, ovviamente, invito a ricalcarne i modi ma a raccogliere l'urgente istanza di intervento sulle nostre città, a partire (ed è diventato ormai luogo comune) da un previo, imprescindibile quadro di pianificazione a livello nazionale e regionale, superando i già denunciati « feticismi della capitale o delle capitali », intenti a puntualizzare condizioni, vocazioni territoriali effettive e premesse di trasformazione per selezionare aree di crescita e scelte alternative. I modi d'azione saranno non soltanto quelli ritenuti più congeniali ma quelli che l'esperienza nostra ed altrui suggerisce come i più appropriati. Appare essenziale anche il superamento dei vari « teoricismi » e cavilli di parte in una collaborazione umana conscia delle proprie responsabilità e che necessita del contributo di tutti ad un fine comune: la concretizzazione sul territorio di un modo più umano di concepire la residenza e il lavoro.

Giovanni Alessandri