

L'urbanistica applicata male: il caso Atene.

Nikos A. Salingaros.

Urbanistica e ideologia in Atene.

Questo saggio focalizza l'attenzione sul caso Atene come esempio di città Europea che ha distrutto il proprio patrimonio architettonico, così ricco di qualità umane. In tale contesto viene dimostrato come la completa disapplicazione di principi urbanistici abbia causato e indotto tutto ciò. È solo attraverso la comprensione del perché accadono certe cose che è possibile il recupero del tessuto urbano. I principi attuati per Atene sono applicabili, se non con minime variazioni, a molte altre città europee.

Nei primi anni dell'indipendenza greca, all'inizio del XIX secolo, Atene era una tranquilla e piccola città ideale per dar corso, da parte del nuovo governo, a un progetto di riassetto urbano spalmato su più anni. Durante gli anni '20 dello scorso secolo, Atene seguì il vibrante modello che realizzava quartieri parzialmente collegati per mezzo di una rete metropolitana elettrica (presto meglio collegata per mezzo di una rete tranviaria). Sfortunatamente, questo equilibrio tra rete di collegamento e ambiente costruito fu spazzato via sia dalla schiacciante immigrazione del 1922 dall'Asia Minore (a causa degli effetti disastrosi del periodo post-bellico), sia per la crisi economica de 1929. Questi fattori produssero un continuo flusso di popolazione verso la capitale con un conseguente ed inevitabile sovraffollamento che fece di Atene la città greca maggiormente popolata.

Il suo collasso urbano fu parallelo allo svuotamento dei villaggi e delle città limitrofe, generando forze e tensioni sociopolitiche ancora oggi non risolte. Tutto ciò fu anche favorito dal clima ideologico ed utopistico che faceva della città il luogo ove queste idee potevano trovare una possibile o presunta soluzione.

Ad esempio il Primo Ministro Konstantinos Karamanlis (zio e omonimo del contemporaneo primo Ministro) con molto entusiasmo smantellò la rete tranviaria, identificata come una sorta di elemento obsoleto della città che fungeva solo da ostacolo per condurre la città nella modernità. E difatti, i maggiori urbanisti del periodo post-bellico (della seconda guerra mondiale) si erano espressi in tal valore al fine di realizzare arterie per il traffico automobilistico. Ma, come ben sappiamo, ciò fu uno sbaglio e, difatti, oggi si stanno ripristinando tali linee di trasporto (sebbene in una forma tecnologicamente moderna) vitali per una moderna città.

In tal contesto furono operate scelte sul nuovo modello di assetto urbano che facevano seguito alle devastazioni dovute tanto all'occupazione Tedesca che alla guerra civile greca. Purtroppo ancora una volta tale modello si caratterizzò per i suoi errori fondamentali come, ad esempio, l'aumento in estensione delle costruzioni, sebbene è da dire che la situazione fu un'ovvia conclusione per le limitazioni dovute alla drammatica situazione. A essere onesti, il primo dei Karamanlis, scelse la strada più veloce — seppure illusoria — inseguendo la rapida crescita economica negli anni '50. Allo stesso

tempo, tuttavia, questa scelta contribuì inevitabilmente alla disaggregazione urbana e sociale. Vediamo come questa scelta abbia indotto una situazione disastrosa nel lungo periodo.

L'elemento maggiormente negativo in questa situazione era la componente connessa all'*ideologia del progresso*, che poteva realizzarsi solo attraverso la distruzione della vecchia struttura urbana. Alcuni elementi essenziali della cultura urbana greca — come le vecchie case ateniesi con i cortili, le vie strette, le piccole piazze, i chioschetti, gli edifici di quattro piani a uso misto — furono considerati obsoleti e perciò abbandonati. Tali modelli, tipici della tradizione greca, furono così rimpiazzati con altri importati da altri Paesi europei o dagli Stati Uniti (l'ultima moda in fatto di architettura e di progresso). Essi erano basati su edifici isolati, zonizzazione monofunzionale interconnessa da reti stradali veloci, edifici chiusi verso le strade pedonali e l'eliminazione totale della rete pedonale. Queste trasformazioni del modello architettonico portavano in se stesse un disprezzo per la vita, caratterizzandosi per mezzo di elementi metallici, in vetro, muri di pietra utilizzati in stile industriale o il brutale cemento armato.

I greci accettarono questo nuovo look architettonico (e con esso le implicazioni sociali ed economiche) come simbolo del progresso. La sinistra politica lesse quest'utopia architettonica sia come una forma di rifiuto verso il "*passato*" e le architetture tradizionali, considerate un'espressione del simbolismo conservativo della destra, sia come parte essenziale della rivoluzione socialista il cui fine ultimo era quello di assicurare un brillante avvenire al Paese.

Per quel che concerne la destra, invece, anch'essa fu corresponsabile della distruzione dell'ambiente urbano esistente favorendo, per fini politici, la realizzazione di una "*moderna*" edilizia per lavoratori. Essa era sostanzialmente d'accordo con la politica (della destra) di abbattimento delle vecchie e tradizionali strutture edilizie e per lo spostamento degli operai ed immigrati, che usualmente votavano per la sinistra, nei nuovi e così disumani blocchi edilizi moderni.

Per quanto riguarda gli elettori appartenenti al ceto aristocratico, essi erano bramosi di veder realizzate grandi arterie viarie, dove poter far sfrecciare le loro potenti autovetture. Allo stesso modo i ricchi borghesi erano entusiasti di poter realizzare dimore isolate all'interno dei propri quartieri, poiché ciò li faceva sentire più protetti contro la minaccia degli atti criminali (reali o immaginari) e forniva loro la possibilità di non condividere lo stesso ambiente delle classi popolari. Infine, i governi successivi, consigliati da esperti urbanisti, continuarono per tutti gli anni '40 e '50 ad attuare politiche che finirono con il distruggere le funzionalità dell'ambiente urbano.

Sebbene sia evidente come la sinistra sia stata corresponsabile del disastro urbano, ciò nonostante, le maggiori responsabilità per i disastri degli anni Cinquanta, Sessanta e Settanta in Grecia vanno ricercate nella destra. Durante il quarantennale monopolio politico del periodo post-seconda guerra mondiale, i governi di destra scelsero deliberatamente una politica anti-urbanistica. In tale frangente, però, molte piccole città reagirono molto meglio di Atene a queste insidie e ciò perché esse furono trascurate dai governi in favore di Atene. Sarebbe incoraggiante puntare sull'orgoglio civico come responsabile per respingere il peggio del disordine urbano, ma non è questo il caso. Ogni qualvolta queste città ricevono fondi attuano le stesse distruttive politiche attuate in

Atene, con il solo risultato di distruggere gli elementi più preziosi dei loro ambienti urbani.

Gli errori nell'urbanistica greca.

La pazzia rincorsa all'emulazione degli Stati Uniti e dell'Europa del nord ha portato ad un'impennata senza precedenti nel possesso delle automobili in Grecia. Nelle aree rurali, ciò è comprensibile in quanto ciò ha potuto garantire un mezzo di comunicazione molto più efficiente. Nelle città, tuttavia, l'incremento di traffico ha generato moltissimi problemi, con il risultato di congestionare le strade ed in particolare le strette vie del centro, che sono soffocate nella morsa del traffico presente di giorno come di notte. A tal riguardo, nessuno ha mai cercato una soluzione sia in termini di cinematica degli spostamenti che di posti auto per la sosta di questa miriade di autovetture.

La grande mobilità ed il seguente pendolarismo sono dovuti ad un colossale malinteso. Le città a scala umana sono reti di trasporto che connettono nodi pedonali (Salingaros, 2005). La qualità e la densità della rete di collegamento all'interno e attorno a tali nodi, nonché tra differenti nodi, è ciò che rende funzionale una città. L'efficienza nel funzionamento di una città sarà, quindi, funzione del grado di connessione tra differenti mezzi di collegamento (incluso quello pedonale). I pianificatori governativi, tuttavia, hanno pensato le città come un insieme fitto di edifici posto all'interno di una geometria astratta permettendo l'edificazione in ogni spazio libero. L'idea della connettività prevalente negli ambiti governativi è immaginata solo attraverso collegamenti stradali tra quartieri isolati e composti di palazzi isolati o edifici alti e densamente abitati. Questa ingenua filosofia presuppone che gli ambienti urbani (che sono un prodotto del tessuto urbano più interconnesso) possano magicamente riprodursi ed espandersi.

Il vecchio modello ateniese di abitazione a corte, con un fronte che dava su di un'arteria a basso impatto di traffico, forniva un modello ideale che garantiva una relazione protetta tra ambiente privato e spazio pubblico fornendo, nello stesso tempo, un luogo ideale per il gioco dei bambini e per le esigenze degli anziani. Questo fu ripetuto negli edifici a bassa densità abitativa (quattro piani) e il cui piano terra era adibito a uso commerciale. In ragione di ciò, le strade erano sovraccaricate di traffico lasciando i soli marciapiedi per gli spazi di vita. Lo spazio pedonale andato perso, fu recuperato attraverso la realizzazione di modeste aree verdi di quartiere, le quali rappresentavano una soluzione atta a garantire piccole aree di verde libere da auto e che ben si sposavano con linee di collegamento basate su tram, autobus o metropolitana. Ma l'aumento della pressione dovuta alle automobili ha reso tale opzione non efficiente, benché troviamo ancora vestigia di questa soluzione a scala umana dappertutto in Atene. Quello che ha ucciso questo modello è stata la cupidigia e la totale assenza di controlli governativi.

Il tipico fenomeno di edifici condominiali fino a sei piani fu stimolato e adottato dai greci per due ragioni. Innanzitutto fu dovuto alla forte pressione demografica (a seguito di un'immigrazione interna), poi fu esso stesso una forza nel processo di crescita economica negli anni '50 e '60 dello scorso secolo. Per molti cittadini, la speculazione edilizia divenne una sorta di miniera d'oro, una forza capace di creare opportunità per un lavoro e, quindi, una sorta di via maestra per avere uno standard di vita elevato.

I politici, d'altro canto erano riluttanti a operare una critica al modello di sviluppo venuto fuori nel periodo post-bellico. La disponibilità di grandi spazi, nonché la loro capacità a rivalutarsi economicamente, fece sì che si erigessero tanti edifici.

Potrebbe, però, essere possibile effettuare un ritorno alle costruzioni su quattro piani ad uso misto. Oggi, difatti, si è provveduto a realizzare linee metropolitane e aree di parcheggio a piano terra (seppure limitate). I marciapiedi devono essere allargati, lo spazio urbano deve essere meglio definito per creare aree pedonali protette (Alexander, 2001-2005). Sarebbe, però, necessario avere maggiori superfici a verde. Inoltre, i balconi devono assumere profondità minima di almeno 2 metri (dove possibile, e soprattutto nelle nuove costruzioni); diversamente tali spazi non sarebbero capaci di dare vita a spazi vivibili (Alexander *et. al.*, 1977). Questa valorizzazione, non potrebbe comunque risolvere, in quanto tale, i problemi legati alla circolazione e al parcheggio dei veicoli. Sebbene la distruzione delle vestigia di verde urbano sia stata un atto criminale, la conseguenza nell'ignorare le problematiche legate alla circolazione e al parcheggio ha creato ingenti danni nel lungo periodo.

Non vorrei enfatizzare che la società urbana prende vita nell'ambiente pedonale, che deve essere “nutrito” e protetto al livello della strada. Il modello residenziale nato nel periodo post-bellico, però, si è evoluto sempre più verso tipologie nuove ma insostenibili. L'altezza degli edifici residenziali ad Atene è andata ben oltre quel limite di criticità capace di garantire una vivibilità sostenibile. Fabbricati con più di quattro piani non permettono visuali né possono garantire quello scambio vitale con la strada (Alexander *et. al.*, 1977). In questo modo bambini e anziani sono imprigionati all'interno degli appartamenti; la conseguenza di tale fenomeno ha una ripercussione a livello sociale, attraverso fenomeni disgregativi.

Molto più serio è il problema legato all'eliminazione degli edifici a uso misto. La realizzazione di garage a piano terra a posto fine all'uso commerciale per tale livello. Una soluzione economica — facilità nel parcheggiare l'auto sotto la propria casa per mezzo di parcheggi da realizzare sotto gli appartamenti (e non interrati) — ne ha decretata la fine. Oggi è prevalente la realizzazione di strutture residenziali monofunzionali ad alta densità sollevati su pilotis e con il posto auto realizzato al piano terra (perseverando nel modello antisociale di Le Corbusier). Questo modello genera una frattura tra gli abitanti e la vita cittadina, permettendo un ricongiungimento di questi solo per mezzo dell'auto. È, quindi, lo stesso tipo di frattura che vediamo nel modello cittadino della periferia nord-americana, che si accompagna ad una serie di problematiche sociali molto ben documentate (Duany, Plater-Zyberk & Speck, 2000). A differenza che negli USA, dove c'è una forma d'isolamento in orizzontale, in Grecia si assiste a un isolamento verticale. Da quando è venuto meno questo legame con il piano terra, si è assistito ad una contrazione dei marciapiedi e ad un isolamento reciproco tra i blocchi residenziali, inducendo così un fallimento nella definizione di qualunque spazio urbano.

Gli spazi pedonali destinati alla vita delle persone, sono stati completamente sacrificati a favore delle automobili. Una facile soluzione di parcheggio è quella che li posiziona appena sotto le nuove strutture condominiali, ma questa è un'illusione. Le autovetture cominciano sin dal mattino a soffocare le strade e a combattere in cerca di un inesistente posto ove parcheggiare quando arrivano alla loro destinazione. Alcuni residenti credono di avere bisogno dell'auto solo per portare le loro famiglie fuori città, una città ormai

diventata un inferno di calcestruzzo, in modo tale che possono vivere una sorta di vita “normale” in campagna per alcuni giorni. Ma non accadrà mai di poter vivere un’esistenza piena senza che vi sia una corretta *geometria dello spazio urbano*.

Fonte.

Questo saggio fu pubblicato originalmente in inglese come facendo parte di “City of Chaos” in *Greekworks.com* (maggio & giugno 2004), poi parte del Capitolo 20 di *Shifting Sense – Looking Back to the Future in Spatial Planning*, edited by Edward Hulsbergen, Ina Klaasen & Iwan Kriens (Techne Press, Amsterdam, 2005), pagine 265-280. Traduzione italiana di Antonio Caperna.

Riferimenti.

Christopher Alexander (2001-2005) *The Nature of Order, Books 1-4*, The Center for Environmental Structure, Berkeley, California.

Christopher Alexander, S. Ishikawa, M. Silverstein, M. Jacobson, I. Fiksdahl-King & S. Angel (1977) *A Pattern Language*, Oxford University Press, New York.

Andrés Duany, Elizabeth Plater-Zyberk & Jeff Speck (2000) *Suburban Nation*, North Point Press, New York.

Nikos A. Salingaros (2005) *Principles of Urban Structure*, Techne Press, Amsterdam, Holland.