

CITTÀ

L'Italia è caratterizzata da una fitta rete di insediamenti urbani: molte delle sue città hanno una tradizione millenaria. Nella seconda metà del Novecento questo sistema è investito da tutti i grandi cambiamenti economici e sociali del Paese: alla crescita delle metropoli durante gli anni del boom fa seguito un periodo di riequilibrio del territorio in cui riguadagnano peso e importanza i piccoli e medi centri. Oggi tutte le città italiane competono per conservare il proprio ruolo all'interno dei repentini cambiamenti dell'economia globalizzata e per mantenere e migliorare la qualità della vita dei propri cittadini.





Incendio alla fabbrica Fiat del Lingotto
dopo un'incursione aerea alleata. Torino, 29 marzo 1944.

I SEGNI DELLA GUERRA

Alla fine della guerra le città italiane rivelano le profonde distruzioni causate dagli eventi bellici. Il Paese era stato pesantemente colpito dai bombardamenti già pochi giorni dopo la dichiarazione di guerra dell'Italia alla Francia e alla Gran Bretagna, avvenuta il 10 giugno 1940. L'aviazione inglese lancia le prime bombe sulle città italiane: sono colpite Milano e Torino, mentre Genova viene cannoneggiata dalle navi inglesi e francesi. La guerra aerea si intensifica però a partire dal 1943: ai primi di maggio è colpita Foggia; gli attacchi si ripetono a fine maggio, luglio, agosto e settembre. La città pugliese è quasi rasa al suolo. Nella notte tra il 12 e il 13 luglio è la volta di Torino: oltre cento velivoli lanciano sul capoluogo piemontese bombe di grosso calibro, ordigni incendiari e al fosforo. Poi sono colpite Roma, Milano, Bologna e tante altre città. Dal luglio di quell'anno l'Italia diventa anche teatro di guerra: le truppe alleate, infatti, sbarcano in Sicilia nella notte tra il 9 e il 10 luglio; ai primi di settembre gli angloamericani raggiungono il continente. Nei venti mesi che seguono l'intera penisola è coinvolta negli eventi bellici, a mano a mano che il fronte si sposta verso Nord; le distruzioni si aggiungono quindi ai danni dei bombardamenti, che continuano per tutto il 1944.



Un gruppo di bambini gioca tra case bombardate e pericolanti. Taranto, 1951.



Una chiesa di Rimini distrutta dai bombardamenti e dai combattimenti, 1946.

Il bilancio per l'Italia è pesante: dei 36 milioni di vani a uso abitativo che esistevano nell'anteguerra, circa 3,8 milioni sono danneggiati e di questi 3,2 milioni sono resi inabitabili. Il 9% del patrimonio edilizio italiano è stato distrutto nella guerra.

Anche se la situazione italiana non è tragica come quella di altri paesi europei (in Germania è distrutto il 20% delle abitazioni, mentre in Polonia e in Grecia i danni sono ancora più ingenti), in alcuni contesti locali le distruzioni sono pesantissime; tra gli odierni capoluoghi di provincia Rimini, Foggia e Messina sono i più martoriati: fino all'80% degli edifici di questi centri è raso al suolo. A Treviso è distrutto l'intero centro storico. La Spezia, Pisa, Livorno, Ancona, Cagliari, Reggio Calabria, Palermo e Catania sono altri capoluoghi di provincia gravemente danneggiati. Nelle grandi metropoli industriali del Nord i danni sono più limitati: a Torino e Milano si stima che il 15% degli edifici sia distrutto.



Operai al lavoro per rimuovere le macerie da un palazzo milanese, 1945.

TRA CONTINUITÀ E INNOVAZIONE

Le distruzioni della guerra hanno dato luogo in altri paesi europei a una radicale trasformazione delle città: una volta rimosse le macerie degli edifici, si ricostruisce creando nuove arterie stradali molto più larghe e puntando a realizzare isolati più ampi e regolari. In Italia non succede così: dopo gli sventramenti dei centri storici promossi dal governo fascista negli anni Trenta, nel dopoguerra in molti casi si procede invece a una ricostruzione che rispetta la precedente pianta della città, così da mantenere il carattere originario dei centri storici. Le tecniche di costruzione comunque cambiano: negli anni Cinquanta si introducono le gru nei cantieri, e gli edifici crescono in altezza. Un'altra decisione urbanistica, anch'essa già iniziata negli anni del fascismo, è la copertura di canali, fiumi e torrenti cittadini. Questi corsi d'acqua, che contraddistinguevano i paesaggi urbani dell'Italia settentrionale fino a quel decennio, scompaiono sotto il cemento delle nuove strade.



Resti di case distrutte dalla guerra negli anni della ricostruzione postbellica. Centro storico di Bologna, 1950.

Lavori di copertura del fiume Olona. Milano, anni Cinquanta.





A MISURA DI AUTOMOBILE?

Stazione di servizio,
anni Cinquanta.

All'inizio degli anni Cinquanta in Italia circolano 700.000 automobili. Nel 1965 gli automezzi sono diventati 5 milioni, e nel 1971 il loro numero ha superato gli 11 milioni. La politica punta sullo sviluppo del traffico automobilistico come strumento di modernizzazione del Paese, tanto che nel 1956 inizia la costruzione dell'Autostrada del Sole, per collegare Milano con Napoli. Anche nella città si preferisce la mobilità privata a quella pubblica: a Roma, in occasione delle Olimpiadi del 1960, sono abolite le corsie preferenziali per i tram per fare largo alle automobili, ritenute più moderne. Anche i distributori di benzina diventano un nuovo elemento del paesaggio urbano.

Presentazione pubblicitaria
della Fiat 500
tra architetture moderne.
Fine anni Cinquanta.



Traffico in piazza Duomo a Milano, 1954.

In città il traffico automobilistico mostra subito i suoi limiti: le code e gli imbottigliamenti diventano un'esperienza quotidiana, mentre piazze e strade sono invase da automobili in circolazione oltre che dai mezzi parcheggiati. Prima erano i passi del pedone che davano il ritmo alla vita della città, adesso la velocità delle auto diventa protagonista costringendo i pedoni a camminare su marciapiedi sempre più affollati. Aumentano inoltre i rischi di incidenti. La strada si trasforma così da luogo di socializzazione in puro punto di passaggio: per i bambini diventa difficile giocare all'aperto, mentre gli artigiani non portano più gli attrezzi fuori dalla bottega per lavorare davanti alla porta del negozio o di casa.



Una donna, seduta davanti alla porta di casa, ripara le reti da pesca. Ancona, 1955.



Il traffico contenuto nel centro di Torino: è il 1958.



Il controllo dei biglietti sul tram. Torino, febbraio 1955.

TRAM, FILOBUS E METRO

I tram sono ritenuti negli anni Cinquanta mezzi antiquati, poco flessibili e, sotto ogni punto di vista, inferiori ai mezzi su gomma: nel 1952 viene quindi approvata la legge 1221 che sovvenziona la sostituzione dei servizi tranviari extraurbani con autobus. Negli anni successivi queste linee, che servivano principalmente le zone suburbane, sono dismesse del tutto. Anche all'interno di alcune città le reti tranviarie vengono smantellate: a Perugia avviene già nel 1949, Firenze segue nel 1958, Bologna nel 1963, Genova nel 1964, Trieste nel 1966, per citare solo alcuni esempi. Anche a Roma e Napoli le linee del tram sono ridotte; solo Milano e Torino mantengono il servizio. I filobus, mezzi su gomma alimentati però dalle linee elettriche, sono anch'essi progressivamente eliminati.

Un mezzo per la manutenzione dei binari e delle linee tranviarie. Milano, 1953.



La costruzione della linea 2 della metropolitana di Milano. Anni Sessanta.



La linea 2 della metropolitana milanese nel 1971.

La costruzione delle metropolitane procede lentamente. Napoli ha un servizio di metropolitana che risale agli anni precedenti la guerra, ma non dispone di binari dedicati e usa il passante ferroviario per collegare i diversi quartieri della città. Anche a Roma i lavori sono iniziati prima del conflitto mondiale: negli anni Trenta, quando si costruisce il quartiere dell'EUR, viene pianificata la prima linea che dovrebbe collegare il nuovo complesso urbanistico con la stazione Termini. A causa della guerra i lavori si fermano e sono ripresi solo nel 1948; la linea Stazione Termini-EUR è inaugurata nel 1955. Nel 1959 si delibera la costruzione di una seconda linea, che sarà ultimata nel 1980. A Milano i lavori per la prima linea della metropolitana iniziano nel 1957 e si concludono nel 1964. Il primo tratto della seconda linea è inaugurato nel 1969. Mentre queste due direttrici proseguono con nuove stazioni verso le periferie, negli anni Ottanta si costruisce anche una terza linea che fa di Milano la città italiana con la rete metropolitana più ramificata. Solo nel 2006, in occasione delle Olimpiadi invernali, anche Torino si dota di un servizio di metropolitana.





Aeroporto di Caselle (Torino): una comitiva di dipendenti Fiat posa per una foto di gruppo prima della partenza per Roma, 1956.

AEROPORTI

Nel 1950 il traffico aereo è ancora limitato: gli scali sono pochi e pochi sono anche i collegamenti di linea tra le città italiane o dall'Italia verso l'estero. Quasi tutte le grandi città hanno comunque già un aeroporto: a Milano vi sono Linate e Malpensa; a Roma vi è Ciampino, già attivo prima della Seconda guerra mondiale, mentre a Napoli lo scalo di Capodichino viene aperto al traffico civile proprio nel 1950.

Gli aeroporti sono frequentati solo da una ristretta élite di passeggeri. A partire dagli anni Cinquanta l'aviazione civile vive però un notevole sviluppo: i passeggeri in partenza dagli aeroporti italiani passano da 487.000 nel 1955 a 3.600.000 nel 1965. Nel 1960 la compagnia di bandiera Alitalia inaugura il primo volo di linea per New York e durante gli anni Sessanta l'aereo vince la competizione con i transatlantici, che sono progressivamente ritirati dal servizio. Le strutture aeroportuali si devono così potenziare: nel 1953 anche Torino si dota di un proprio scalo, mentre a Roma nel 1961 viene inaugurato l'aeroporto di Fiumicino, che supera ben presto Ciampino per volume di traffico e di passeggeri.

ARRIVA IL METANO

Cortemaggiore, gennaio 1949: nella piccola località in provincia di Piacenza gli addetti dell'Agip scoprono un abbondante giacimento di gas metano. È il coronamento degli sforzi compiuti da Enrico Mattei, a capo della società di proprietà statale sin dalla liberazione nel 1945. Mattei è stato l'unico a credere fin da subito nelle potenzialità del gas naturale. Le trivellazioni nella Pianura padana erano già state promosse dal regime fascista con l'obiettivo di trovare pozzi petroliferi. Quando nel 1944, ancora durante la guerra, viene scoperto il primo giacimento di gas, operatori ed esperti del settore reagiscono con delusione. Infatti, il metano non aveva all'epoca un mercato. Dopo la scoperta del giacimento di Cortemaggiore, Mattei promuove invece la costruzione di un'ampia rete per la distribuzione del gas, pensata per rifornire le industrie di energia. Dal 1951 il metano entra anche nelle città e nelle case: è Lodi la prima località italiana a disporre di una rete a metano. La distribuzione del metano cresce e, nei grandi centri urbani, va a sostituire il cosiddetto "gas di città", un combustibile ricavato dal carbone fossile, che risulta più inquinante e meno efficiente. L'Italia è il primo paese in Europa che si dota di un'infrastruttura di questo tipo. Il processo è comunque lento: a Milano, per esempio, il vecchio "gas di città" è abbandonato definitivamente solo nel 1994.

Il metanodotto sul Ticino. Pavia, primi anni Cinquanta.





I sassi di Matera nel 1950, prima del trasferimento degli abitanti.

QUARTIERI MILLENARI

I sassi di Matera sono uno dei più straordinari insiemi urbanistici del mondo: si tratta di un immenso sistema di grotte scavate nei fianchi di un burrone, direttamente nel tufo, in parte integrate da costruzioni in pietra che prolungano le grotte verso l'esterno. Il sistema dei Sassi è cresciuto sin dal Neolitico e si amplia, a mano a mano, finché trova nel Settecento la sua odierna estensione: arriva così a comprendere circa 3000 abitazioni. Molte grotte penetrano profondamente nella roccia, fino a sviluppare dieci locali, uno dietro l'altro. Nei Sassi si trovano inoltre ottanta chiese di cui sessanta rupestri, perché ricavate nella roccia. In questi ambienti, nel momento del massimo popolamento, vivono circa 18.000 persone. È la parte povera della città, abitata dai braccianti agricoli. I Sassi sono comunque un esempio di architettura pensata per sfruttare al meglio le risorse naturali: le case ricavate nel tufo dispongono, per loro natura, di un ottimo isolamento termico. Gli ingressi e l'inclinazione delle grotte, che sono scavate verso il basso, sono studiati per far entrare il sole invernale e riscaldare gli ambienti. Non penetra invece il sole estivo e così gli ambienti rimangono freschi nei mesi più caldi. Un esteso sistema di condutture e cisterne rende inoltre possibile raccogliere l'acqua piovana.

All'inizio degli anni Cinquanta non si percepisce il valore estetico e urbanistico di questo complesso antichissimo, ma al contrario lo si considera il simbolo di una profonda arretratezza. I Sassi vivono peraltro un lento declino sin dal Settecento. La causa principale del degrado è il loro eccessivo popolamento: sempre più persone devono dividersi spazi limitati. Anche cisterne e chiese sono adibite ad abitazioni. Gli orti e i giardini ricavati tra rocce e case vengono abbandonati. Il sistema di raccolta delle acque non riesce più a svolgere in pieno la sua funzione. Le condizioni igieniche diventano insostenibili. Nel 1954 si giunge perciò alla legge speciale per Matera, che stabilisce che quasi la totalità degli abitanti debba lasciare i Sassi: a cavallo tra anni Cinquanta e Sessanta sono trasferite 15.000 persone che trovano spazio in quartieri nuovi, progettati dai più rinomati architetti italiani del momento, come Luigi Piccinato e Ludovico Quaroni. La nuova Matera è improntata allo stile del razionalismo architettonico. Il primo a riscoprire il fascino dei Sassi è stato Pier Paolo Pasolini, che trova in questi antichissimi rioni il set ideale per il film *Il vangelo secondo Matteo*, del 1964. Solo a partire dal 1986 si avvia il recupero di questo sito eccezionale, che dal 1993 è dichiarato dall'UNESCO Patrimonio dell'Umanità.

Un'abitazione dei Sassi. Matera, 1952.



UN PAESE IN MOVIMENTO

Dalla seconda metà degli anni Cinquanta e in tutti gli anni Sessanta l'Italia è un paese che si mette in moto: nel 1970 si calcola che 24.800.000 italiani abbiano cambiato il comune di residenza, senza contare quelli che hanno lasciato l'Italia per trasferirsi all'estero. Le migrazioni non avvengono solo tra Sud e Nord. Sono 3 milioni gli italiani del Mezzogiorno che si trasferiscono al Centronord; 15 milioni di emigranti si spostano all'interno del Nord e 5 milioni fra le regioni del Sud. 9 milioni di cittadini cambiano la regione di residenza. In quegli anni l'Italia vive la trasformazione da paese agricolo a paese industriale e conosce una sostanziale crescita economica che cambia la vita quotidiana di quelle generazioni: le campagne subiscono un esodo di milioni di uomini e donne che trovano lavoro nelle industrie e nei servizi. I capoluoghi di provincia crescono, mentre gran parte dei comuni più piccoli perde popolazione.



Immigrati appena giunti alla stazione Porta Nuova di Torino. Inizio anni Sessanta.



Una bambina, figlia di una coppia emigrata, tra scatoloni e bagagli di fortuna. Stazione Centrale di Milano, inizio anni Sessanta.

Baracche e nuove costruzioni ai margini
del quartiere Parioli. Roma, 1955.



Le città che crescono maggiormente sono Roma e Torino: il centro politico e amministrativo del Paese e la più importante città industriale. I due comuni vedono un aumento della popolazione che supera il 60%: Roma ha 1.650.000 abitanti nel 1951 e 2.840.000 residenti nel 1971. Torino, nello stesso periodo, cresce da 720.000 a 1.160.000 abitanti. Segue Milano, che ha un incremento del 35%, raggiungendo 1.730.000 residenti. Crescono però anche le città del Sud: Bari e Catania del 33%, Palermo del 31%, Napoli del 21%. Anche centri minori – come Novara in Piemonte, Treviso in Veneto, Parma e Modena in Emilia, per citare solo gli esempi più significativi – mostrano tassi di crescita della popolazione oscillanti tra il 40 e il 50%. Si tratta di sviluppi rapidissimi che cambiano la realtà urbana in modo radicale e pongono le amministrazioni davanti a enormi problemi per quanto riguarda l'aggiornamento delle infrastrutture e il potenziamento dei servizi, dai trasporti pubblici agli ospedali, dalle strade alle scuole.



Inaugurazione e benedizione delle case dei dipendenti Fiat.
Torino, 1952.

SPECULAZIONE E BOOM EDILIZIO

La crescita delle città comporta un aumento vertiginoso dei prezzi dei terreni edificabili nonché del valore degli appartamenti. Investire in case e terreni in quegli anni diventa assai redditizio: mentre tra il 1956 e il 1962 il valore del mercato azionario aumenta complessivamente del 125%, quello dei terreni e immobili nella cintura milanese cresce del 290%. Questo forte incremento spinge a compravendite puramente speculative: imprenditori acquistano terreni senza utilizzarli per la costruzione di edifici, ma solo in attesa che il loro valore aumenti ulteriormente. Ciò rende difficile uno sviluppo razionale delle città e molti centri crescono quindi in modo discontinuo: a spazi che non vengono edificati, se ne alternano altri ad alta densità di popolazione. Inoltre il forte interesse dei costruttori a sfruttare al meglio i lotti di terreno di loro proprietà fa sì che si edificino interi quartieri che non hanno la minima dotazione di servizi pubblici e privati come negozi, scuole, ambulatori. A Roma si costruiscono in quegli anni addirittura intere nuove borgate al di fuori di qualsiasi pianificazione urbanistica, mentre a Torino è la stessa amministrazione comunale che aumenta, utilizzando sotterfugi burocratici, i volumi edificabili oltre le previsioni del piano regolatore. A Napoli, amministrata dal 1952 da Achille Lauro, si rinuncia del tutto alla pianificazione urbanistica, cestinando il piano elaborato dalle precedenti amministrazioni.



Tra gli anonimi palazzoni costruiti durante il boom.
Milano, anni Sessanta.

COLATE DI CEMENTO

Una delle conseguenze più evidenti della crescita accelerata e selvaggia delle città italiane è la mancanza di aree verdi. Alla fine degli anni Sessanta si stima che a Milano e Roma per ogni abitante siano disponibili 2-3 metri quadri di verde pubblico. I grandi parchi cittadini sono peraltro concentrati nelle vicinanze dei centri storici: sono aree verdi come il parco Sempione a Milano o il "Valentino" a Torino, realizzate durante lo sviluppo urbanistico dell'Ottocento. I nuovi quartieri cresciuti negli anni del boom economico spesso non dispongono di alcun giardino o parco: tutto il territorio disponibile è stato occupato dai palazzi.

Nel 1968 un decreto del governo stabilisce che ogni comune deve dotarsi di 9 metri quadri di verde per abitante, includendo però nel computo anche aree verdi che non sono accessibili al pubblico. Negli anni Settanta la cittadinanza si sensibilizza al tema e nascono proteste e iniziative spontanee nei quartieri più colpiti. Oggi gran parte dei comuni rientra nella regola dei 9 metri quadri: permangono gravi carenze nelle grandi città del Sud, dove Napoli dispone solo di 2,1 metri quadri di verde per abitante, Bari di 2,8 metri quadri e Catania di 3,8 metri quadri. Milano supera appena con 9,1 metri quadri lo standard minimo stabilito nel 1968.

Il "comitato di quartiere" del Giambellino propone di recintare e rendere agibile uno spazio pubblico. Milano, maggio 1972.



LA PETIZIONE DI 1600 CITTADINI, L'AZIONE DEL COMITATO DI QUARTIERE E IL CONSIGLIO DI ZONA HANNO IMPEDITO FINORA LA VENDITA DI QUESTA AREA COMUNALE. LA POPOLAZIONE HA INIZIATO LA RIPULITURA E LA RECINZIONE CON IL PROPRIO LAVORO E A PROPRIE SPESE. L'AZIONE CONTINUERÀ FINO A QUANDO IL COMUNE NON FARÀ IL SUO DOVERE.
COMITATO QUARTIERE GIAMBELLINO

Una giovane coppia nel parco Sempione. Milano, anni Sessanta.





Il nuovo quartiere di edilizia popolare al Gratosoglio.
Milano, 11 ottobre 1965.

LA PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Nel febbraio 1962 il democristiano Fiorentino Sullo diventa ministro dei Lavori pubblici del quarto governo Fanfani e, con questo ruolo, egli vuole affrontare il nodo dello sviluppo incontrollato delle città. Propone quindi una legge sulla pianificazione urbanistica volta, tra l'altro, a limitare fortemente i guadagni speculativi sui terreni edificabili.

La legge però è avversata da tutte le lobby legate al mondo delle costruzioni. Nell'aprile 1963 la Democrazia cristiana prende le distanze dalle idee del suo ministro, facendo cadere questo disegno di legge. Nel frattempo Sullo è riuscito a far approvare una nuova legge sull'edilizia popolare che, seppur limitatamente ai quartieri costruiti con sovvenzioni pubbliche, introduce l'obbligo di pianificare, oltre agli appartamenti, anche i servizi essenziali come le scuole, i negozi o le aree verdi.

Nel febbraio 1963 questi indirizzi sono rinforzati dalla legge che rilancia l'edilizia popolare con la formazione dell'apposito istituto Gescal (Gestione case lavoratori): i nuovi quartieri dovranno essere dotati di strutture collettive per attività ricreative e di attrezzature sportive. Solo dopo gli eventi traumatici del 1966, come la frana di Agrigento, il tema della pianificazione viene riproposto e nel 1968 è approvata una prima legge che pone argini alla crescita selvaggia delle città.



AGRIGENTO FRANA

Gli effetti della frana
abbattutasi sulle case di
Agrigento. 19 luglio 1966.

Agrigento, 19 luglio 1966: un'intera collina
frana all'interno della città.
Migliaia di metri cubi di terra si abbattono
su diversi quartieri del centro siciliano.
I feriti sono centinaia e più di mille gli alloggi
danneggiati o completamente distrutti.
La causa del disastro è un sovraccarico edilizio
sulla collina franata: senza tenere conto delle
caratteristiche del territorio, sono stati costruiti
edifici ignorando qualsiasi regolamento.
Il disastro di Agrigento contribuisce
a sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema
dell'abusivismo edilizio. È in quegli anni
di crescita accelerata che si diffonde
il fenomeno: lo stesso ministero dei Lavori
pubblici calcola che tra il 1950 e il 1976 siano
stati costruiti 185.000 alloggi abusivi.

Un palazzo distrutto
dallo smottamento del terreno.
Agrigento, 19 luglio 1966.





IL CASO DI NAPOLI

Una voragine in una strada di Napoli. Ottobre 1967.

Napoli è la più grande metropoli del Mezzogiorno e attira un flusso continuo di immigrati provenienti dalla Campania e dal resto del Sud d'Italia. Negli anni Cinquanta e Sessanta si conferma una città in rapida crescita: da circa un milione di abitanti nel 1951 il numero raggiunge 1.200.000 a metà degli anni Sessanta. Napoli è caratterizzata da una fortissima speculazione edilizia che non trova alcun freno: negli anni Cinquanta l'amministrazione guidata di Achille Lauro aveva rigettato un piano regolatore elaborato precedentemente senza riuscire a sostituirlo. Si costruisce dappertutto, anche su terreni scoscesi e instabili. Si arriva a compromettere l'equilibrio statico di intere zone della città, mentre non vengono eseguiti i necessari lavori di manutenzione degli edifici storici e delle infrastrutture; in diversi casi i crolli e gli smottamenti costano la vita a molte persone.

Nuovi e vecchi edifici nel rione Carità. Napoli, inizio anni Sessanta.



Electa e Zaidig

Il crollo della Galleria Principe. Napoli, agosto 1965.

LA CITTÀ BACATA

Giorgio Gatta

Lo scandalo edilizio non è il solo preoccupante fenomeno di Napoli: il traffico è paralizzato, l'economia in crisi, i disoccupati aumentano, gli ospedali funzionano male, mancano 4 mila aule. Da destra a sinistra, le opinioni sono unanimi: si è a un passo dalla catastrofe civile.

“**L**e voragini che si aprono all'improvviso per le strade? Un morto? Certo un episodio pietoso”, dice il professor Luigi Mendia, direttore del Centro Studi d'Ingegneria Sanitaria dell'università di Napoli. “Ma sforziamoci finalmente di guardare in faccia la realtà nel suo complesso: la verità è che oggi, a Napoli, può accadere di tutto. Il disastro edile e l'avvelenamento collettivo, la paralisi del traffico e il fallimento del settore turistico, la rivolta dei disoccupati e il dilagare del vizio. L'esplosione degli studenti, il tracollo economico... E ne siamo tutti responsabili, questo sia ben chiaro”. [...] Napoli, ormai, è arrivata oltre i limiti del caos. Secondo un parere concorde [...] questo è il momento estremo delle analisi critiche, dei ripensamenti coscienti. Non c'è più tempo per una prova d'appello. [...]

Il laurismo [...] ha contribuito a radicalizzare i difetti, con la legalizzazione, quasi, del clientelismo, dell'aiuto paternalistico, dell'intrallazzo, con la mortificazione e la costrizione delle poche forze illuminate. [...]

La speculazione edilizia è stata ed è la grande forza dominante della scena napoletana. Mezzo di guadagno, insieme, e di pressione politica. Un assalto indiscriminato, assurdo, al ritmo di 30 mila vani l'anno. “... Napoli, oggi trasformata nella più inumana concentrazione di cemento d'Europa, che solo per abitudine possiamo ancora chiamare città”, l'ha definita Antonio Cederna. I crolli, le voragini che si aprono nelle vie a mezza costa, i trenta morti degli ultimi anni sono la diretta conse-

guenza di questa speculazione, che ha costruito senza criterio su un terreno particolare “e su una rete fognaria”, dice il professor Mendia, “che non solo risale alla fine dell'Ottocento, per una città evidentemente di proporzioni molto più piccole, ma che non ha mai avuto nemmeno un'adeguata manutenzione”.

Le responsabilità. Per evitare la speculazione, per non mettere in crisi la sicurezza di tutta la città, c'era un solo mezzo: un piano regolatore. “Ma è fin troppo chiaro”, dice Mazzetti, “che avrebbe tolto la più forte espressione di potere a molta gente”. Così Napoli è ancora l'unica grande città italiana senza un piano regolatore. Si va avanti con quello del '39, se fa comodo; o con il regolamento edilizio del '35, se fa più comodo. O al di fuori di ogni regolamento, semplicemente. Una commissione d'inchiesta sulle licenze edilizie, nominata dal Comune, ha già denunciato 13 casi di irregolarità lampanti, per oltre 3 mila vani. Era appena un inizio dell'indagine, poi sarebbe venuto il resto. La lotta, adesso, è tra le forze politiche che vogliono mettere tutto a tacere e due membri della commissione, Luigi Locorotolo del Psi e Ugo Grippo, Dc, che vogliono andare fino in fondo. La responsabilità dei crolli e dei morti è stata ascritta per anni alla fatalità. [...]

Causa prima. “La mancanza di un piano regolatore e di un piano regionale di sviluppo”, dice Gino Ceriani, 42 anni, presidente della Camera di Commercio, “è la causa prima di tutti i mali di Napoli: non si può disciplinare il traffico, non si possono costruire ospedali e scuole, non si può potenziare il turismo, non si possono gettare le basi per una struttura in una città paralizzata...”.

Il traffico, a Napoli, ha raggiunto dimensioni parossistiche. I veicoli in circolazione sono 380 mila e tutto il traffico di attraversamento, nella città stretta tra il mare e le colline, si muove lungo un'unica direttrice oriente occidente e viceversa: via Caracciolo. Più all'interno, i grandi centri di congestione: piazza Ferrovia, il Rettifilo, via Marittima, piazza Municipio, la Riviera di Chiaia. I mezzi pubblici coprono i loro percorsi a una

velocità media di 2-3 chilometri all'ora. La crisi degli ospedali è continuamente denunciata, ma non si trovano rimedi. Ai primi dell'anno, al Cardarelli, al posto di accettazione delle divisioni pediatriche, tre famiglie giunte contemporaneamente con tre bambini in fin di vita si sono affrontate tra loro in modo selvaggio, contendendosi l'unico medico di guardia. Al Pausilipon c'è una sola ambulanza, che serve anche altri due ospedali del gruppo: è utilizzabile solo nelle ore di lavoro dell'autista, salvo straordinari. Al Cotugno, moderno e scintillante di luce al neon, le attrezzature del laboratorio di virologia, indispensabili per un centro di malattie infettive, sono imballate da sempre: manca il personale per farle funzionare. Il nuovo ospedale per bambini sulla collina di Posillipo è in costruzione da 8 anni. Avrà l'aria condizionata, ma non sono state ancora fatte le allacciature di acqua, luce e fognature.

E Napoli ha il più alto indice di mortalità infantile d'Italia. La maggior parte, come il San Gennaro e il Cardinale, è in edifici vecchi, non funzionali, manca di posti letto, personale, attrezzature. "Nel problema economico del Mezzogiorno", dice Salvatore Guidotti, direttore generale del Banco di Napoli, "questa città è un problema a sé. Non direi un bubbone, ma quasi. Non ha più una sua funzione precipua, la sua azione deve coordinarsi nel contesto di tutta la fascia tra Roma e la Campania. Anche il porto, così com'è, non rappresenta più un motore propulsore della città.

È l'era dei containers, e noi non siamo attrezzati per reggere la concorrenza. Ma perché vi sia effettivamente una ripresa economica è soprattutto la mentalità che deve cambiare: la mentalità della capitale abituata a vivere di favori intorno alla corte". Si spera molto, adesso, nell'Alfa Sud, che dovrebbe occupare 15 mila persone tra tecnici, operai e impiegati, e consentire l'assunzione di altre 30 mila persone da parte delle aziende sussidiarie. Ma il timore è che di questa prospettiva si avvantaggi, alla fine, solo la provincia. L'edilizia scolastica è forse il campo in cui qualcosa si è fatto, ma mancano 4.000 aule, di cui 2.427 per le elementari. E la situazione si aggrava

ogni anno. Ma l'aspetto più preoccupante è la mancanza di una politica scolastica: l'evasione scolastica a Napoli ha un indice altissimo.

Nella sua lenta ma continua decadenza, il turismo stava facendo registrare una lieve ripresa; la chiusura dell'aeroporto di Capodichino ha compromesso il bilancio annuale. E l'aeroporto, anch'esso vittima di cedimenti del terreno, rimarrà chiuso per almeno tre mesi, con un danno che non è solo del turismo, ma dell'intera economia cittadina. Il problema fondamentale rimane quello del calo della durata media di permanenza, che ormai è di soli 2 giorni: i turisti vanno a Napoli e ne ripartono subito. Secondo il Touring Club, che ha condotto un'inchiesta, la colpa è principalmente del traffico, definito "spaventoso".

Entro novembre. Il responsabile "ufficiale" di questo stato di cose è il sindaco, Giovanni Principe, democristiano, professore di storia e filosofia nei licei. "Il piano regolatore è pronto da un anno e mezzo", dice. "È un ottimo piano, sposterà l'espansione a nord-est, decongestionerà la fascia costiera, ridurrà l'edilizia, compenserà i servizi. Le discussioni tra i partiti politici sono state lunghissime, ma sono fiducioso di poterlo varare entro novembre.

Ci accusano di perdere tempo, ma è solo perché non hanno una visione lunga dei problemi. Così come ci accusano di tenere nel cassetto i 100 miliardi concessi in base alla legge speciale del '62: è vero. Ma come spenderli, senza una concezione urbanistica organica cui far riferimento? Il piano è l'unica soluzione vera ai problemi di Napoli. La speculazione, i paternalismi sono stati resi possibili solo dall'incertezza sulla norma. La città scoppia, la città cade, questo è un fatto. Ma, se vogliamo demolire tutto l'illegittimo, dobbiamo demolire 600 mila vani! Sono io che ho chiesto la commissione ministeriale, ma non mi sembra giusto che limiti la sua attenzione al solo mese di agosto '68. Se vogliamo vedere fino in fondo di chi sono le eventuali responsabilità, chiedo un'inchiesta dal dopoguerra a oggi". [...] ■

LE CITTÀ DORMITORIO

Negli anni Cinquanta le grandi città conoscono un enorme sviluppo che coinvolge presto anche i comuni dell'hinterland. Attorno alle grandi metropoli si creano le cinture, ovvero zone ad alta densità di popolazione che assorbono parte della crescita demografica delle città. I comuni della cintura dipendono però, per quanto riguarda l'offerta di posti di lavoro e di servizi, quasi completamente dalla città capoluogo: costituiscono dunque delle propaggini della metropoli verso l'esterno, ma sono come dei satelliti privi di vita propria. È per questo che vengono chiamati "città dormitorio". Tra il 1951 e il 1971 comuni della cintura milanese come Cinisello Balsamo quintuplicano il numero di abitanti; nella cintura torinese sono Beinasco e Nichelino che crescono più fortemente: nel 1971 il numero di residenti è sette volte quello del 1951. Un caso emblematico può essere quello di Rozzano, alla periferia sud di Milano: la sua crescita è dovuta alla costruzione di alcuni quartieri di edilizia popolare che portano la popolazione, nel decennio 1961-1971, da circa 6000 abitanti a 32.000, in pratica quintuplicandola. I palazzi dell'Istituto Case Popolari sono edificati fuori dai confini del comune di Milano per la maggiore disponibilità di terreni a prezzi accettabili. In seguito all'immensa crescita di questi piccoli comuni, le amministrazioni fanno spesso enormi sforzi per creare un tessuto comunitario e per dotare questi nuovi centri di servizi, in modo da superare il loro essere solo "città dormitorio".



Quartiere di case popolari a Rozzano (Milano), 1970.



Il complesso di edilizia popolare le Vele a Napoli, anni Novanta.

DALL'UTOPIA AL DEGRADO

Tra fine anni Sessanta e anni Settanta si avvia la costruzione di alcuni grandi quartieri di edilizia popolare che sono progettati non solo per alleviare la perdurante mancanza di spazi abitativi nelle grandi metropoli, ma anche per favorire, tramite le loro strutture architettoniche, l'integrazione sociale dei suoi abitanti e di facilitare la vita comunitaria.

Questi nuovi progetti si rifanno alle idee dello svizzero

Le Corbusier, uno dei maestri dell'architettura del Novecento e capofila del razionalismo.

Egli costruisce a Marsiglia, tra il 1947 e il 1952, l'Unité d'habitation, un palazzo residenziale di 18 piani che sintetizza le sue idee urbanistiche.

Secondo Le Corbusier occorre riunire le diverse funzioni abitative e comunitarie in un unico edificio: appartamenti, negozi, uffici pubblici, scuole, spazi per il tempo libero.

L'Unité d'habitation ospita infatti sul tetto un'area per il gioco e il passeggio, mentre il settimo e l'ottavo piano sono occupati dai servizi comunitari.

Il progetto Corviale a Roma è quello che riproduce più fedelmente le idee di Le Corbusier in Italia: si tratta di una costruzione di edilizia popolare alla periferia della capitale. È composto da due palazzi paralleli lunghi quasi un chilometro e uniti da un altro edificio più piccolo destinato ad alcuni servizi collettivi. Anche il quarto piano sull'intera lunghezza dei due complessi è pensato per ospitare negozi e spazi comuni, proprio come è stato fatto nell'Unité d'Habitation con il settimo e l'ottavo piano. Il complesso del Corviale è progettato nel 1970, ma i lavori di realizzazione si protraggono fino al 1982, quando sono assegnati i primi dei suoi 1200 alloggi. Anche in quel momento l'edificio non è ancora completato. Molte abitazioni vengono occupate senza autorizzazione prima di essere ultimate e parte degli spazi del quarto piano sono trasformati in alloggi abusivi: complessivamente vi sono 700 famiglie che vivono senza assegnazione regolare all'interno del Corviale. Non si realizzano né negozi né spazi collettivi: il progetto rimane quindi monco e il complesso vive un forte degrado.



Il complesso del Corviale. Roma, inizio anni Duemila.



A Palermo il quartiere ZEN (Zona Estensione Nord) presenta molte similitudini con il Corviale a Roma: costruito lontano dal centro e dagli altri quartieri residenziali, rimane incompleto ed è privo dei più elementari servizi.

Allo ZEN come al Corviale si diffonde l'occupazione abusiva degli alloggi. Una volta iniziato il degrado, viene tralasciato qualsiasi lavoro di manutenzione con un ulteriore abbassamento di qualità della vita per i suoi abitanti.

In questi quartieri si concentrano anche molti problemi sociali: dilaga la disoccupazione giovanile cui si aggiunge, allo ZEN, anche un alto tasso di abbandono scolastico.

Mentre i tentativi di recupero del tessuto sociale del quartiere palermitano non sono stati coronati da successo, il comune di Roma ha investito dal 2004 molte risorse sul Corviale. A Napoli si è fatto invece la scelta di abbattere le Vele di Scampia, un altro esempio di architettura ispirata all'utopia del razionalismo che rimane incompleto e vive un forte degrado; gran parte del quartiere è stata demolita tra il 1997 e il 2003.

Uno scorcio del quartiere ZEN di Palermo.
Metà anni Novanta.

LE PRIME DOMENICHE A PIEDI

Davanti alla porta di casa nella città semideserta per l'esodo estivo. Milano, anni Settanta.

Gli abitanti delle grandi città all'inizio degli anni Settanta hanno imparato a convivere con un traffico sempre più invadente: grande è quindi la sorpresa quando la città si svuota dai veicoli a motore e si riscopre la strada come spazio di vita e di incontro. Sono due le occasioni in cui ciò si verifica: nei momenti dei grandi esodi di massa per le ferie estive, quando attorno a Ferragosto quasi tutte le attività lavorative si fermano e molti residenti vanno in ferie, il traffico automobilistico si riduce drasticamente. Oppure a causa di situazioni socio-economiche non previste: nell'inverno tra il 1973 e il 1974, per esempio, è il tempo dell'"austerità". Nell'ottobre 1973 i paesi produttori di petrolio annunciano una forte riduzione della produzione del greggio e un aumento dei prezzi del 70%. Il 23 novembre 1973 il governo italiano risponde con alcune drastiche misure di risparmio energetico: cinema e teatri sono chiusi alle ore 23, quando anche la televisione deve concludere le trasmissioni; gli esercizi commerciali devono spegnere le insegne luminose. La misura più importante è però lo stop a tutte le auto private nei giorni festivi; divieto che rimane in vigore fino alla primavera del 1974.

Sui pattini in occasione della prima domenica a piedi. Milano, 2 dicembre 1973.



PENDOLARI

Negli ultimi sessant'anni gli italiani si spostano sempre più spesso e più lontano per raggiungere quotidianamente il proprio posto di lavoro o frequentare scuole e università. L'enorme diffusione delle automobili ha permesso una mobilità senza precedenti e consente anche di fare scelte su luogo di residenza e luogo di lavoro più flessibili di un tempo. Accettare un'offerta interessante a parecchi chilometri da casa è oggi altrettanto diffuso quanto abitare fuori città, a notevole distanza dal luogo di lavoro, perché si apprezza un ambiente più salubre e tranquillo. Il mercato richiede inoltre negli ultimi trent'anni sempre più flessibilità e mobilità. Nel 1958 gli italiani si spostavano in media di 5 chilometri al giorno, mentre questo valore è salito a 35 chilometri nel 1991 e negli anni 2000 supera ampiamente i 40 chilometri. Milano è la città italiana che attira in assoluto più pendolari: più di 430.000 persone si spostano quotidianamente verso il capoluogo lombardo per motivi di lavoro e studio.



Il traffico in piazza Venezia nel centro di Roma. Settembre 1973.

Pendolari alla stazione Centrale di Milano. Fine anni Settanta.



LA TERZA ITALIA

Negli anni Cinquanta e Sessanta sono state le città sopra i centomila abitanti, in particolare quelle con una popolazione superiore al mezzo milione, a crescere maggiormente. Questo processo rallenta negli anni Settanta: Milano, Torino e Napoli diminuiscono il numero dei residenti tra il censimento del 1971 e quello del 1981. Roma cresce ancora leggermente durante gli anni Settanta per iniziare un declino demografico nel decennio successivo. Non tutta la perdita di popolazione dei grandi centri è assorbita dall'aumento di popolazione dei comuni dell'hinterland. Si tratta di un cambiamento più radicale che indica come il fulcro della crescita economica e demografica si stia spostando dalle grandi metropoli verso zone finora ritenute periferiche: sono gli anni in cui si sviluppa la cosiddetta "terza Italia", le zone del Nordest e del Centro, caratterizzate da piccoli centri urbani diffusi. Il declino demografico della grande città continua fino ad anni recentissimi. Solo nel nuovo millennio Torino, Roma, Milano e, in misura molto ridotta, Genova riprendono a crescere.



La piazza in un piccolo centro. Terra del Sole (Forlì), anni Settanta.

LA VITALITÀ DEI CENTRI STORICI

Le città italiane si distinguono in genere da quelle europee per aver mantenuto i propri centri storici vitali e intatti, malgrado alcuni processi territoriali verificatisi a partire dagli anni Settanta. La città, infatti, si protende sempre più verso le campagne: nascono nuovi quartieri residenziali al di fuori dei confini comunali e anche i luoghi di produzione sono sempre più decentrati, dopo la fine della vecchia fabbrica che centralizzava i processi produttivi in un unico luogo. Milano dal 1970 a oggi ha urbanizzato un ulteriore 37% del territorio comunale attuale, insediando fabbriche, uffici e abitazioni; mentre nell'area tra Padova e Venezia, nello stesso arco di tempo, l'estensione delle aree costruite è triplicata, annullando di fatto la campagna tra le due città. I centri storici rimangono però il fulcro della vita delle comunità: ospitano gran parte degli uffici pubblici; offrono musei, teatri e luoghi di ritrovo. Anche se i negozi subiscono la concorrenza dei centri commerciali fuori città, hanno saputo rilanciarsi puntando sulla qualità e la specializzazione oltre al fatto di inserirsi in un contesto vivo e interessante che, di per sé, attira consumatori e turisti. Nella maggior parte dei casi, i centri si confermano tra le più ambite zone residenziali.



Un giocoliere in piazza Santa Maria in Trastevere. Roma, 1990.



Ristrutturazione di una casa nel centro storico di Genova, 2004.

Il tessuto architettonico-urbanistico dei nuclei storici è vissuto come ricco e pieno di personalità, a differenza delle periferie cresciute negli anni del boom, percepite come banali e ripetitive. È finito il tempo in cui alcuni centri storici – come quelli di Genova e Bari e in parte quello torinese – erano abbandonati al degrado perché vie e piazze erano considerate buie e antiquate. Molti quartieri antichi si erano così ridotti a zone destinate ai ceti più disagiati delle città, manifestando molteplici problemi, dalla povertà alla microcriminalità. A partire dalla seconda metà degli anni Ottanta si avvia un recupero dei centri storici fatiscenti. Molti palazzi sono ristrutturati e dotati di tutti i comfort. Questo processo di rivitalizzazione dei centri storici comporta anche un aumento notevole dei prezzi immobiliari e degli affitti: i centri perdono così in molti casi una loro caratteristica originaria, quella di essere abitati da tutti i ceti sociali. In alcuni casi addirittura i nuclei storici rischiano di perdere del tutto la loro funzione abitativa: avviene soprattutto dove è forte il turismo. A Firenze, per esempio, nel 1987 il 30% del centro era dedicato agli alloggi, mentre oggi solo il 15% degli spazi è abitato.

DOPO LA FABBRICA

A partire dagli anni Ottanta molte zone urbane, che erano occupate dalle grandi fabbriche, sono abbandonate dall'industria e si rendono così disponibili per nuovi usi: il processo di deindustrializzazione e le nuove modalità di produzione, che portano a un sistema di stabilimenti di minori dimensioni e più diffusi sul territorio, cambiano l'aspetto delle città italiane. Aree immense diventano libere: a Milano la sola zona abbandonata dalla Pirelli a Bicocca occupa quasi un chilometro quadrato. Ma in tutta la metropoli lombarda le superfici interessate dalla deindustrializzazione raggiungono gli otto chilometri quadrati. Anche molte zone di Torino possono essere destinate a nuovi usi. L'esempio più emblematico è il Lingotto, la fabbrica di cinque piani della Fiat inaugurata nel 1923 e chiusa nel 1982. In quell'anno si organizza un concorso di idee tra venti architetti, i più noti del mondo, per avviare il processo di ristrutturazione e riutilizzo del complesso industriale. L'incarico è affidato nel 1985 a Renzo Piano: il "nuovo" Lingotto come centro fieristico e congressi apre le sue porte nel 1992. Oggi ospita anche negozi, cinema, alberghi e uffici di diverse aziende nonché un museo d'arte e una sala concerti. Napoli e Genova hanno vissuto la stessa esperienza: in particolare a Genova è stata ridisegnata l'intera area del porto in occasione delle celebrazioni colombiane nel 1992.



Il complesso dei vecchi Magazzini del cotone, oggi spazio espositivo e centro congressi, nel porto di Genova. 2004.



La sfera di vetro, designata da Renzo Piano e posta sopra la fabbrica del Lingotto a Torino, è utilizzata come sala riunioni.



Constatazione amichevole tra due automobiliste dopo un tamponamento nel traffico di Roma, 1991.

TRAFFICO, UN PROBLEMA DA RISOLVERE

Tra le grandi nazioni europee l'Italia si conferma il paese con il maggior numero di automobili in circolazione per abitante: nel 2005 sono 45 milioni, corrispondenti a 77 automobili ogni 100 abitanti. La differenza è particolarmente evidente per le grandi metropoli: se a Parigi vi sono 26 automobili per 100 abitanti, e a Londra e Berlino 32, a Roma circolano 70 autovetture ogni 100 residenti e a Torino 65; a Milano e Napoli il numero di auto scende di poco a 61. Il traffico crea molti problemi ai cittadini delle grandi aree urbane: l'inquinamento atmosferico mina la salute, mentre il numero dei veicoli a motore è la principale fonte d'inquinamento acustico. La congestione ha costi molto alti per tutti i cittadini in termini di tempo impiegato per gli spostamenti, mentre gli incidenti causano danni materiali, ferimenti e ingenti perdite di vite umane. Quasi la metà degli italiani vive il traffico come uno dei principali problemi della vita nel proprio quartiere e nella propria città. È un dato interessante, soprattutto se lo si confronta con altri che, in apparenza, dovrebbero "preoccupare" di più il cittadino: infatti solo un terzo della popolazione indica il rischio criminalità come aspetto problematico dell'esistenza quotidiana.

Nonostante tutto, gli italiani non vogliono o non possono rinunciare all'automobile: tra i cittadini che si spostano quotidianamente per studio o lavoro quasi il 59% usa l'automobile – come conducente (44,3%) o passeggero (14,4%) – mentre a piedi si muove il 16,9% degli italiani. I mezzi pubblici sono utilizzati soltanto dal 12,9%.

Un numero abbastanza esiguo (4,9%) ricorre alla motocicletta. La scelta della bicicletta risulta invece "esotica", visto che un risicato 2,9% ne fa uso non nel tempo libero. Nelle grandi città l'automobile è utilizzata comunque meno che nel resto del Paese: "solo" il 45% dei residenti delle metropoli (ovvero dei comuni con più di 250.000 abitanti) se ne serve per recarsi al lavoro o al luogo di studio. I milanesi utilizzano più degli altri i mezzi pubblici (31,5%), mentre i napoletani vanno di più a piedi (33%) e i fiorentini mostrano la più forte propensione per le motociclette (24,4%). Negli ultimi trent'anni tutte le amministrazioni comunali in Italia hanno creato e via via esteso le zone pedonalizzate; dal 1990 in avanti si sono inoltre aggiunte nelle città aree con limitazioni al traffico automobilistico privato. I problemi generati dal traffico sono stati alleggeriti ma non risolti. Ripensare la città, unendo la mobilità a una più alta qualità della vita, rimane una sfida per tutti i grandi e medi comuni italiani.

Ciclisti nel traffico di Milano, 2004.





I fuochi d'artificio in occasione dell'inaugurazione dell'Auditorium Parco della Musica. Roma, 21 aprile 2002.

COMPETERE A LIVELLO GLOBALE

Nell'economia globale non solo le imprese ma anche le città devono competere per mantenere la propria posizione. In un contesto in cui è facile spostare da una regione all'altra del mondo capitali e luoghi di produzione, diventa cruciale attirare aziende e istituzioni che apportino alla città risorse economiche e diano ai cittadini occasioni di lavoro. Così anche le metropoli italiane devono misurarsi con Londra, Parigi e Francoforte, che hanno un ruolo tradizionalmente forte e sono diventati centri direzionali dell'economia globalizzata. Già alla fine degli anni Ottanta è emerso che solo Roma e Milano rientrano tra le venti città europee che possono vantare un ruolo di metropoli: la concorrenza si gioca anche sulla disponibilità di servizi economici e culturali che distinguono una città. Roma si è dotata nel 2002 dell'Auditorium Parco della Musica. Non è solo uno dei più grandi auditorium in tutta l'Europa – le diverse sale del complesso dispongono di circa 7600 posti a sedere – ma è una struttura che svolge diverse funzioni culturali: ospita infatti tre sale concerto, studi di registrazione, biblioteche, un museo degli strumenti musicali ed è diventata sede dell'Accademia di Santa Cecilia, il più prestigioso istituto di formazione musicale italiano. La programmazione del Parco della Musica prevede inoltre spettacoli teatrali e proiezioni cinematografiche. Ha accolto anche il neonato Festival del Cinema di Roma.

Mentre Roma riconferma il suo ruolo di centro culturale, Milano – che con il Teatro degli Arcimboldi e la Scala recentemente ristrutturata dispone anch'essa di importanti istituti nel campo della musica classica – ha rilanciato in questi ultimi anni l'attività fieristica: il 31 marzo 2005, dopo solo 30 mesi di lavori di costruzione, viene inaugurato il nuovo polo della Fiera di Milano collocato a Rho, nell'hinterland milanese. È una vera grande opera: 530.000 metri quadrati calpestabili suddivisi in otto padiglioni espositivi e altri edifici collaterali, che sono collegati da una spina centrale lunga 1300 metri, coperta da un immenso tetto in vetro e acciaio disegnato dall'architetto Massimiliano Fuksas.

I materiali più usati sono proprio questi ultimi, tanto che la costruzione di ciascun padiglione della fiera consuma più acciaio che quello utilizzato per la realizzazione della Tour Eiffel.



Uno dei padiglioni
in costruzione della nuova
Fiera di Milano, marzo 2004.

Lavori sulla copertura
in acciaio e vetro della spina
centrale della nuova
Fiera di Milano, 2004.

