

Riflessi urbanistici della guerra aerea

Non è da oggi che le città si trovano la prima volta a contatto colla guerra. Dagli antichi assedi delle città murate alla bombarda veneziana che fa esplodere la cella del Partenone, spesse volte intere città sono state sacrificate e storici monumenti mutilati dalla furia distruttrice; solo recentemente l'evoluzione dell'arte militare aveva gradatamente allontanato la guerra dai centri abitati, fino a stabilizzarla idealmente sulle frontiere nazionali.

Oggi col nuovo strumento di offesa aerea, le città si sono ritrovate di colpo a partecipare delle sorti militari.

Movente primo e dichiarato dell'impiego di questa nuova «artiglieria a grandissima gittata» e notoriamente il tentativo di battere i centri della produzione bellica avversaria: L'«obiettivo» è quindi rappresentato dalle industrie direttamente interessate all'apprestamento bellico, ed in generale da tutto il complesso industriale, data la ben nota connessione di ogni singola parte di un vasto processo produttivo.

L'immanente possibilità di ricevere l'offesa aerea avversaria avrebbe dovuto da tempo consigliare adeguate forme di difesa passiva.

Non si ebbero sull'argomento idee ben chiare: taluno, sulla scia di Le Corbusier, ritenne che una tale difesa si potesse attuare col diradamento e contemporaneo concentramento delle abitazioni in elementi verticali distanziati, altri prospettarono un globale decentramento delle industrie, altri si limitarono ad invocare forme di occultamento e mascheramento degli obiettivi principali.

L'inesperienza sugli effetti distruttivi dei proiettili contribuì a far sì che il problema non fosse impostato su basi di reali possibilità.

La città industriale continuò la sua crescita «naturale» e, incurante di razionalizzare i suoi organi per il miglioramento della sua stessa efficienza, rifiuto finanche gli argomenti della propria difesa.

Fu così trascurata la prima e più elementare forma di difesa passiva della popolazione civile, e cioè la netta separazione tra le abitazioni e le industrie. Lo stato caotico delle città, coll'inconcepibile mescolanza di fabbriche, abitazioni, scuole e ospedali è dunque da ritenere uno dei maggiori responsabili delle tragiche conseguenze delle azioni aeree.

Non sarà un inutile resoconto di cronaca il cercare di chiarire la nuova situazione, che si è venuta formando per effetto della guerra aerea, ed i problemi da questa sollevati, poiché l'azione di rinnovamento urbanistico, che si vuol provocare ed attuare nel dopoguerra, dovrà necessariamente inserirsi in una situazione storicamente determinata, i cui fattori sono in parte quelli che la circoscrivevano all'inizio della guerra, punto di interruzione della precedente attività edilizia, ed in parte quelli venuti via via formandosi nel corso del presente conflitto.

Non ci si vuole qui riferire soltanto ad un totale, purtroppo non ancora chiuso, di vani distrutti, ma soprattutto alle nuove condizioni psicologiche che si sono venute

formando in seguito alle nuove condizioni psicologiche che si sono venute formando in seguito alle nuove condizioni di vita, e al fatto che siano emersi, in tutta la loro gravità, fondamentali problemi urbanistici, la cui discussione non avrebbe forse potuto aver luogo senza un così lungo periodo di stasi costruttiva e senza la tragica esperienza di guerra.

La prima reazione naturale della popolazione civile nelle città sottoposte all'azione aerea è stato il cosiddetto fenomeno di «sfollamento», subitanea fuoriuscita dalle città di una imponente massa di persone, che ha prodotto una altrettanto improvvisa ed enorme ricerca di alloggi nelle immediate vicinanze della città, fino ad esaurire le disponibilità esistenti.

Da notarsi, per inciso che, se si tolgono le sistemazioni delle persone più abbienti, normalmente fornite di una casa di campagna per la villeggiatura, lo sfollamento si è risolto per i più in improvvisate ed acrobatiche sistemazioni di fortuna.

Di pari passo con lo sfollamento si è venuto a creare un vasto fenomeno «pendolare» nei trasporti, determinato dall'elemento lavorativo.

A Torino, dove il numero degli sfollati con carattere di permanenza è di circa 200 mila persone (un terzo della città), si calcola che l'esodo serale, e solo a mezzo delle Ferrovie dello Stato, non sia inferiore ai 10 mila viaggiatori, raggiungendo fino a 40 mila nei giorni di punta. Tale cifra va per lo meno triplicata, se si tien conto delle altre ferrovie e dei mezzi propri. Questo lato negativo del fenomeno, che assolve una notevole quantità di ore lavorative o di riposo, ha una contropartita positiva, oltre che nella naturale sicurezza, anche in un rinnovato contatto colla natura, che è destinato a lasciare tracce profonde nell'habitus cittadino.

È certo che nell'insieme il fenomeno dello sfollamento può produrre favorevoli correnti, atte a far detestare sempre più le caserme d'affitto e a desiderare vivamente la casa unifamigliare con orto; questo tipo di abitazione sarà domani maggiormente accolto e desiderato non solo dalle classi operaie per loro natura inclini a forme semplici di vita, ma anche dalle categorie più abbienti, maggiormente viziate dall'atmosfera cittadina e quindi anche più refrattarie ad un totale rinnovamento di costumi. Il secondo problema sollevato dalla guerra aerea è il «decentramento» delle industrie, come misura preventiva di sicurezza.

Il problema del decentramento industriale era da tempo nell'aria e meriterebbe da solo un'ampia cronistoria: vogliamo per ora limitarci ad alcune riflessioni sulla situazione presente

Le industrie, per quanto hanno potuto, hanno cercato anch'esse di sfollare; ma il problema del loro improvviso trasferimento ha urtato in numerose difficoltà, alcune delle quali insormontabili senza una preventiva meticolosa preparazione: i trasporti, i rifornimenti, i collegamenti ne risultano sconvolti, e per di più un eccessivo arbitrario decentramento corre sempre il rischio di frantumare e spezzettare tutta una somma di attività che è indispensabile stiano in fisico contatto.

Altro problema di non lieve entità è la sistemazione degli operai.

Fintanto che le industrie permangono nelle città o nelle immediate vicinanze, gli operai possono sfollare, ciascuno per proprio conto, gravando tutt'al più, fino al limite di capienza, sui pubblici trasporti; ma se l'industria si trasferisce in aperta campagna è indispensabile provvedere un adeguato e vicino alloggio agli operai, altrimenti li si costringe ad un inverso e illogico moto pendolare dalla città al luogo di lavoro, o ad adattarsi in sistemazioni di fortuna o in dormitori collettivi, con evidente scapito dell'unità familiare.

La insufficienza dei loculi disponibili e la impossibilità di provvedere ad adeguate sistemazioni in tempi eccezionali hanno spesso fermato sul nascere il desiderio del trasferimento: se esso è stato possibile per le piccole aziende, le grandi industrie hanno preferito limitarsi a decentrare generalmente solo qualche reparto, qualche magazzino, qualche ufficio importante.

Tuttavia da questo fenomeno ancora in gestazione una convinzione incomincia a farsi strada: le fabbriche devono assolutamente trasferirsi dalle loro sedi attuali.

Ma per dove? La risoluzione sta proprio in un letterale decentramento a distanza, ottenuto proiettando tutt'attorno quanto era concentrato nella città, o non risiede piuttosto in un decentramento in seno alla città stessa, nel senso di organizzare razionalmente nuove ed efficienti zone industriali, risolvendo in modo definitivo e radicale i più assillanti problemi urbanistici e di difesa passiva della popolazione civile? Affronteremo altra volta il problema, per ora ci basti constatare che un indiscusso fatto si sta verificando: la guerra aerea, pur attraverso distruzioni e tragici lutti, ha scosso la vecchia compagine cittadina, mettendo in movimento tutto l'insieme.

Questo moto appena iniziato può essere il punto di partenza di un vasto preordinato movimento futuro, il germe di una reale rinnovazione urbanistica: nostro compito è quello di non arrestare i sani movimenti naturali, ma convogliarli e dirigerli al giusto fine.

Sotto questo aspetto si riveste di nuova luce anche il problema della «ricostruzione». Senza voler minimamente entrare in discussione per quanto riguarda i monumenti storici danneggiati, per i quali tra le forme legittime di un dignitoso invecchiamento esiste pure la trasfigurazione in «rudere», ci interessa qui soprattutto il problema nei suoi aspetti più vivi e scottanti.

Non ci si deve assolutamente orientare nel gretto spirito del ripristino, nella sentimentale rivincita del «dove era, come era»: per questa strada si arriva inevitabilmente a ripetere l'errore già commesso dai belgi alla fine dell'altra guerra, colla ricostruzione meticolosamente fedele, quanto inutile, dell'intera città di Nieuwport e di altri villaggi distrutti.

L'errore poi sarebbe veramente imperdonabile se ci si ostinasse ancora una volta a far risorgere in seno alla città anche gli impianti industriali distrutti dalla guerra aerea.

I problemi della ricostruzione vanno visti da un più aperto angolo visuale: essi rientrano in quel totale programma urbanistico che costantemente invochiamo ed i cui fermenti abbiamo intravisto nella serena valutazione dei fatti più recenti.

