

QR giugno 1961

il verde in città

Abbiamo diritto al verde
senza dover
andare a cercarlo
in automobile.



VIETATO CALPESTARE I PRATI. Questo divieto, generale per tutti i giardini italiani, sta a significare come da noi, a differenza di quanto succede nelle città straniere, il verde è soltanto decorativo, e non assolve a nessuna funzione sociale pubblica (riposo, passeggiata, riposo, sport, eccetera).

Un'esigenza fondamentale della grande città moderna sono gli spazi liberi e verdi, destinati al gioco, alla ricreazione, alla passeggiata, allo sport, per bambini, ragazzi, giovani e adulti: quegli spazi liberi e verdi, sgombrati da ogni genere di costruzioni e appartati dal traffico, giardini, parchi, campi sportivi eccetera, che rientrano nella denominazione generale di «verde pubblico».

E' un'esigenza fondamentale che è stata purtroppo, in questi anni di convulsa ripresa edilizia, completamente trascurata dalle nostre amministrazioni pubbliche: così che oggi, a Milano come a Roma o a Napoli, trovare un giardino dove portare i bambini è diventato per le madri un problema veramente tormentoso. Si impongono faticose marce a piedi o lunghi tragitti sui mezzi pubblici, mentre l'automobile serve al capofamiglia per il suo lavoro: solo la domenica è talvolta possibile una vera gita in campagna; ma anche in questo caso, quanta fatica per trovare un posto adatto, sufficientemente lontano dalle grandi strade battute dal traffico, una pineta, un bosco, una radura che serva veramente alla distensione e all'esercizio fisico, e non obblighi a salire scarpate e scavalcare fili spinati, per poi trovarsi magari in un campo coltivato o comunque impraticabile.

Per capire cosa dev'essere il «verde pubblico» in una grande città, consigliamo a quei lettori che se lo possono permettere di andare a passare le vacanze a Copenaghen o a Londra, ad Amsterdam, in Scandinavia o in Svizzera: potranno così ammirare cosa hanno saputo fare quei paesi civili per l'igiene pubblica, per la salute fisica e mentale di tutti i cittadini. In quelle città giardini e parchi sono distribuiti capillarmente nel tessuto edilizio, costituiscono ingenti riserve naturali nel cuore della città e in immediata vicinanza con essa, sono dotati di tutte le attrezzature pos-

sibili per il gioco e lo sport, di laghi e piste per biciclette, sono gelosamente tenuti sgombrati da ogni genere di traffico motorizzato, mentre le loro immense distese a prato sono liberamente accessibili a tutti: così da offrire a tutti, e senza spesa, una vera e propria alternativa alla vita di città.

Cosa succede invece da noi? Nelle nostre grandi città abbiamo giardinetti mal tenuti e di dimensioni insufficienti, e anche quelli più grandi sono di regola fatti di prati che «è proibito calpestare» e di viali inghiottiti, dove alla rinfusa i più piccoli giocano con la terra, i più grandi al pallone o vanno in bicicletta, intralciandosi a vicenda, sollevando polvere e disturbando chi si sta riposando sulle panchine; senza dire che in moltissimi casi il verde pubblico si riduce a semplici aiuole in mezzo a strade e piazze, con la sola funzione di spartitraffico. Dove esistono parchi di una certa consistenza, questi sono di regola sprovvisti di qualunque impianto per il gioco e lo sport (recinti di sabbia, scivoli, altalene, campi di calcio e di tennis, ecc.), oppure sono tagliati da strade congestionate che aumentano i pericoli e l'insicurezza (come è il caso di Villa Borghese a Roma e del Parco a Milano): oltre ad essere isolati nel mare di case e distanti l'uno dall'altro, così da servire solo un piccolo numero di cittadini. Infine, nei nuovi immensi quartieri di espansione costruiti in questi ultimi dieci anni, il



Questa è una delle tante aiuole spartitraffico (Roma, Piazza Clodio), spartiate per «ar- din» pubblici». Qualche spar- to alberello, ghiaia e polvere, in mezzo a strade di grande traffico con tutti i pericoli im- maginabili: sullo sfondo sovra- sta la mole opprimente del pa- lazziotti intensivi. Roma è la ca- pitale più povera di verde pub- blico del mondo.



Anche nei nuovi quartieri, detti «siloti», costruiti negli ulti- mi anni a Roma, non esiste un solo giardino pubblico. Questa è un'altra aiuola spartitraffico a Monte Mario, di pochi metri di larghezza, stretta fra un par- cheggio, una strada, e chiusa tutt'intorno da alti casamenti. Si osservi dove sono costruite a sedere le madri e le balie.

La superficie di «verde» a disposizione di ogni abitante nelle principali metropoli.

Los Angeles:	154 mq
Boston:	117 »
Washington:	45 »
Amsterdam:	30 »
Stoccolma:	25 »
Colonia:	20 »
Monaco di Baviera:	16 »
Copenaghen:	12 »
Mosca:	11 »
Londra:	11 »
Parigi:	8 »
Roma:	2 »
Torino:	1,5 »
Milano:	1 »
Napoli:	0,58 »



Così vivono e passano il loro tempo libero decine di migliaia di bambini, nei quartieri periferici di Roma: una fotografia che non ha bisogno di commento.

verde pubblico è stato di regola dimenticato dalle amministrazioni: e i bambini giocano in spazi di terra bruciata, in mezzo alle strade, alla polvere e agli spunti.

Il risultato è che le città italiane, a quanto attestano le statistiche ufficiali, sono oggi le più povere di verde del mondo. Ecco la media di alcune città straniere: Washington ha 45 metri quadrati di verde pubblico per abitante, Amsterdam ne ha 30, Stoccolma 25, Colonia 20, Monaco di Baviera 16, Copenaghen 12, Londra 11, Parigi 8, e via dicendo. Di fronte a percentuali del genere, la situazione italiana appare addirittura catastrofica: Torino ha un metro quadrato e mezzo di verde pubblico per abitante, Milano ha un solo metro quadrato, Roma ha meno di due metri quadrati (e come tale è la capitale più povera di verde pubblico del mondo), Na-

poli ha mq. 0,58 per abitante (in alcuni suoi quartieri l'estensione disponibile di verde pubblico è pari alla superficie di una bustina di fiammiferi). Le città italiane hanno dunque una media enormemente inferiore, non solo a quella delle città straniere, ma anche a quella (6 metri quadrati) che gli urbanisti e gli igienisti indicano come la minima indispensabile per una grande città.

Questo è successo perché, come in altri campi, l'autorità pubblica non si è mostrata sensibile all'interesse generale, e non ha saputo prevedere in tempo i bisogni dei cittadini, fare in tempo un

programma, un piano organico del verde pubblico per le nostre città. Bisogna quindi che tutti ci rendiamo conto di alcune verità elementari. Che oggi il verde, i giardini, i parchi, i campi sportivi non sono altro che un servizio pubblico, come le strade, la luce e l'acqua, che i cittadini hanno diritto di pretendere dai loro amministratori: che il maggior valore che un privato intasca quando gli viene concesso di distruggere un parco e trasformarlo in cemento, è una autentica appropriazione indebita di denaro pubblico, perché quel maggior valore è stato creato dai servizi che il Co-

mune, col denaro di tutti, ha eseguito nella zona circostante; e che il solito pretesto messo avanti in questi casi, che cioè «mancano i fondi» per creare giardini e parchi, è un pretesto doppiamente bugiardo: in primo luogo perché ogni giorno assistiamo a colossali sperperi di denaro pubblico per l'esecuzione di opere spesso solamente monumentali e inutili, in secondo luogo perché anche le fogne sono, se prese isolatamente, un servizio passivo; ma il costo dei servizi pubblici, e quindi anche del verde, viene scontato e compensato dalle voci attive dell'intero quadro urbano, nell'economia

complessiva della città (il pareggio è sul totale).

E di un'altra cosa dobbiamo convincerci: che solo una forte pressione dal basso, solo una forte coscienza dei nostri diritti di cittadini può spingere le autorità a garantire condizioni di vita quotidiane meno penose, e quindi anche a realizzare giardini, parchi e campi sportivi per i nostri figli. Avere una casa, avere un'automobile è poco: occorre avere una città più umana per tutti, e in tale senso questa rivista intende farsi promotrice di una campagna di opinione pubblica.

ANTONIO CEDERNA



Questo è lo spettacolo offerto, domenica, dalla Via Appia Antica, che, invece di formare con la campagna circostante un grandioso parco pubblico, è oggi tutta di proprietà privata. Una città sull'Appia si risolve quindi in una sorta di mercato di una strada qualunque, battuta da centinaia di macchine, dove non esiste praticamente un solo metro quadrato per sedersi e giocare tranquillamente. Le automobili parcheggiano fra i ruderi, quando invece un piano ragionevole avrebbe dovuto prevedere la sistemazione di parcheggi a debita distanza, e riservare il godimento dell'Appia ai pedoni, ai bambini, ai ragazzi, ai turisti. Un principio elementare dell'urbanistica moderna è la distinzione delle funzioni nella città: verde pubblico e traffico automobilistico sono fra loro incompatibili.