



atelier 6

**URBAN DESIGN:
LA VIA ITALIANA**

Coordinatori: *Antonella Bruzzese e Laura Montedoro*

Discussant: *Paola Viganò*

La pubblicazione degli Atti della XVII Conferenza nazionale SIU è il risultato di tutti i papers accettati alla conferenza. Solo gli autori regolarmente iscritti alla conferenza sono stati inseriti nella presente pubblicazione. Ogni paper può essere citato come parte degli “Atti della XVII Conferenza nazionale SIU, L’urbanistica italiana nel mondo”, Milano 15-16 maggio 2014, Planum Publisher, Roma-Milano 2014.

© Copyright 2014



Roma-Milano

ISBN 9788899237004

Volume pubblicato digitalmente nel mese di Dicembre 2014

Pubblicazione disponibile su www.planum.net

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, anche ad uso interno e didattico, non autorizzata. Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

Antonella Bruzzese, Laura Montedoro¹

1. La rilevanza del tema

La cultura del progetto urbano in Italia affonda le proprie radici nel campo dell'architettura. Tuttavia, la specializzazione delle tradizioni disciplinari che di città si occupano – ispirata da una sempre più pervasiva settorializzazione dei saperi nel corso della seconda metà del Novecento – ha registrato nel nostro Paese una divaricazione piuttosto netta tra le previsioni di Piano e le ricadute delle trasformazioni fisiche dei contesti. L'ambito di ricerca sul progetto urbano, soprattutto se inteso senza cogliere il portato conoscitivo delle azioni preliminari e degli elementi processuali, risulta perciò essere un terreno scivoloso, insieme conteso e disertato: conteso, perché è anche il terreno su cui gli "architetti-demiurghi" rivendicano la titolarità esclusiva ad operare alla scala urbana; disertato, perché molto frequentemente questa scala intermedia, nella prassi, non è presidiata. Nel farsi reale della città, infatti, si registra un vuoto tra l'azione normativa e regolativa dell'urbanistica e la redazione del progetto di architettura, sempre più spesso rimandato agli strumenti attuativi. In altri termini, non risulta ancora sanata quella cesura che si consuma nella prima metà del secolo scorso tra la scala dell'edificio e la scala della città, quel «vasto vuoto teorico tra l'architettura degli edifici e l'urbanistica» che si produce nella modernità e nella divisione dei saperi (Solà Morales, 1989). D'altra parte, la necessità di trattare efficacemente le crescenti dimensioni dell'incertezza del contesto, della variabilità del sistema degli attori, della imprescindibile flessibilità delle previsioni ha dato luogo nel tempo a interessanti sperimentazioni urbanistiche per la definizione di nuove forme del progetto che si collocano ad una scala e in una posizione intermedia tra il piano e gli esiti definitivi delle trasformazioni. Linee guida, regole di progetto, indirizzi progettuali, progetti esplorativi, nuove forme di masterplan, hanno via via indagato e testato gli

strumenti adeguati per rispondere alle questioni poste.

L'Atelier si è proposto di stimolare la discussione intorno a questi temi, raccogliendo esperienze progettuali e riflessioni critiche, concentrandosi in particolare sulla possibile definizione di uno statuto disciplinare dell'Urban design, sui suoi strumenti e sul confronto con esperienze maturate in altri ambiti europei.

2. Strumenti e processi

Il progetto urbano, dunque, per sua natura, è un progetto complesso, per la scala intermedia a cui lavora, perché coinvolge diversi tipi di spazio e di funzioni, per gli interessi e i soggetti molteplici che mobilita. Forme eterogenee di masterplan, linee guida, indirizzi per la progettazione, progetti norma etc. sono alcuni dei dispositivi progettuali che hanno tentato di raccordare la dimensione della pianificazione con quella della progettazione di dettaglio negli ultimi trenta anni, da quando, alla fine degli anni ottanta, il progetto urbano è parso lo strumento più adeguato a rispondere in maniera efficace alla risoluzione di specifici problemi urbani.

Le condizioni del presente – scarsità di risorse, frammentarietà del sistema decisionale, difficoltà nella collaborazione tra settori, scarsa attitudine a un efficace coinvolgimento degli attori locali e limitata capacità di gestione dei conflitti – rendono la riflessione su questi temi ancora attuale e sempre più urgente. D'altro canto, diverse esperienze di progettazione urbana fallimentari nel metodo e nei contenuti mostrano sia i limiti di un modo di concepire i processi di pianificazione come esclusivo esercizio di funzioni di regolazione e controllo, sia la necessità di migliorare le "forme di mediazione e cooperazione" che coinvolgano attori pubblici e privati entro una definizione condivisa di co-determinazione delle scelte. A valle della discussione condotta nell'Atelier, alcuni temi, utili a delineare direzioni di lavoro,



appaiono particolarmente fertili: la definizione dello statuto disciplinare del progetto urbano e la necessità di spostarne l'accento dalla definizione del progetto a quella del processo di trasformazione urbana e in particolare i tempi e i modi del processo di trasformazione e le forme del dispositivo progettuale; quelle che riportano il discorso sulla rilevanza delle competenze non solo di processo - e dunque di metodo - ma di progetto - e dunque di merito- toccando questioni inerenti la qualità urbana e anche architettonica.

3. Temi e questioni

Prima della prefigurazione dell'assetto fisico alla scala dell'architettura, il progetto urbano si nutre del progetto di attività umane e dei modi d'uso a partire dalla lettura e dal riconoscimento delle risorse disponibili espresse nei contesti: ambisce a rispondere al bisogno di luoghi abitabili, socializzanti e ospitali per un'ampia pluralità di esperienze e di attori.

L'inerzia tipica delle grandi trasformazioni – processi di notevole complessità e interessati dalla presenza di molti soggetti – soprattutto in un Paese ad alta “viscosità” come l'Italia, suggerirebbe di praticare anche strade alternative e complementari alle previsioni di lungo termine, attraverso progetti più agili e parziali che reimmettano gli spazi negati o sottoutilizzati, chiusi o aperti, nel circuito dei beni accessibili della città, con ipotesi di uso temporaneo e gestione dello status transitorio, in attesa della realizzazione degli interventi più radicali e rifondativi², con una logica incrementale e adattiva. Ciò implicherebbe anche una parziale risposta al conflitto tra la percezione del tempo lungo e del tempo breve tra tecnici e cittadini³, che allude a un'altra forma della multiscalarità. La scala non è un riferimento esaustivo di definizione delle competenze per il disegno urbano; sono i modi in cui maturano le scelte progettuali e la definizione del masterplan a fare la

differenza. Una pratica del progetto multiscale deve prevedere un attraversamento delle dimensioni progettuali in modo non lineare e non deduttivo, quanto piuttosto in un andirivieni continuo di verifiche incrociate. Senza tale approccio alle modificazioni dello spazio urbano si consuma l'antagonismo tra logica oggettuale e tessitura delle relazioni (Consonni 2008). La qualità del sistema delle relazioni attraverso l'attenzione alla trasformazione fisica è, d'altra parte, alla radice dell'idea stessa di Urban design, nell'originaria accezione inaugurata da Sert e dalla scuola di Harvard nel noto primo convegno dedicato al tema nel 1956, laddove si ripartiva dal «cuore della città» (Rogers, Tyrwhitt, Sert 1952), dopo la registrazione dei primi fallimenti dell'urbanistica moderna così come definita dai CIAM tra le due guerre. Un'idea a cui la cultura italiana ha dato, tra gli anni cinquanta e gli anni ottanta, un importante contributo germinato dagli studi tipo-morfologici e dalla ricerca di un'«altra Modernità».

Il progetto urbano, sul piano del metodo, è indagine, oltre che risposta.

4. Per una via italiana all'Urban Design?

L'Atelier si è aperto con alcune domande. Esiste una specificità italiana nell'approccio e negli strumenti usati per una “scala intermedia” di intervento tra la città e l'edificio, e per un “tempo intermedio” della progettazione tra la pianificazione e la progettazione definitiva? Quale contributo l'approccio italiano all'Urban design può dare al dibattito internazionale sul tema? E in cosa può essere fertile alimentato da altre tradizioni? A conclusione provvisoria del confronto avviato con l'Atelier, di cui i paragrafi precedenti restituiscono i principali temi discussi, l'ipotesi di una “via italiana” all'Urban design mostra alcuni limiti e piuttosto fa emergere la necessità di rifondare su altre basi alcune tradizioni progettuali. Perché, se è vero che in

passato è stato possibile riconoscere una tradizione del progetto urbano radicata nella cultura architettonica, a oggi le esperienze più interessanti paiono quelle che hanno saputo reinterpretarla e innovarla, accompagnando gli indirizzi formali e morfologici al progetto con altre indicazioni capaci di includere ambiti di politiche e dimensioni di processo.

In Italia, però, questo campo di pratiche appare ancora poco frequentato e la scala e il tempo intermedi di progettazione stentano ad essere riconosciuti. Le esperienze internazionali con cui l'Atelier si è confrontato mostrano inoltre due differenze sostanziali rispetto alla situazione italiana⁴: da un lato, una capacità di governo e di indirizzo, presente in molti soggetti pubblici, in grado di dirigere con altra disponibilità di mezzi e risorse i processi di trasformazione come è apparso nei casi francesi citati⁵; dall'altro, strumenti innovativi messi al lavoro con una forte propensione alla sperimentazione, come in alcuni casi olandesi.⁶ Si tratta di elementi che alludono a direzioni di lavoro che non si esauriscono entro una riflessione propriamente disciplinare e che, al contrario, necessitano di mutamenti sul piano istituzionale e sul piano culturale dai quali non è possibile prescindere per un ragionamento sulla "via italiana" all'Urban design.

¹ Il testo è esito del lavoro congiunto dei due autori, tuttavia la redazione dei paragrafi 1 e 3 è da attribuire a Laura Montedoro, del 2 e del 4 ad Antonella Bruzzese.

² Non mancano importanti esperimenti di adozione di strumenti a due distinte velocità. Un'esperienza pilota come quella che fu di Barcellona tra la fine degli anni settanta e i primi anni ottanta, con la regia di Oriol Bohigas, lavorava precisamente sui due livelli: il Pla General Metropolità per il lungo periodo e, contemporaneamente, il Pla Especial de Reforma Interior (PERI) per il tempo breve.

³ "È la città a rifiutare il tempo breve", Pizzorno A. (2013, pp. 62-63.)

⁴ Paola Viganò, discussant nell'Atelier, ha portato un sostanziale contributo alla lettura comparativa dei contesti europei.

⁵ Si veda ad esempio il caso del Plan guide, Ile de Nantes citato da Stefano Pardini, *Forme del progetto urbano contemporaneo*, paper presentato nell'Atelier.

⁶ Si vedano il masterplan *Global Stedenbouwkundig Plan* la realizzazione di sei isole artificiali ad est di Amsterdam nell'IJmeer o il dispositivo progettuale messo a punto a Leidsche Rijn.

Riferimenti bibliografici

Bianchetti C. (2011), *Il Novecento è davvero finito*, Donzelli, Roma.

Consonni, (2008), *L'urbanità come risorsa*, Mimesis, Sesto San Giovanni.

Infussi F. (2007), "Fenomenologia del "progetto mite": per una pratica progettuale inclusiva delle diversità", in *Città e azione pubblica. Riformismo al plurale*, Carocci, Roma, pp. 63-74.

Pizzorno A. (2013), "La durata è un valore o un'ideologia?", in Balducci A., Bianchetti C. (a cura di), *Competenza e rappresentanza*, Donzelli, Roma.

Rogers E.N., Tyrwhitt J., Sert J.L. (1952), *Il Cuore della città*, Hoepli, Milano.

Secchi B. (1984) "Le condizioni sono cambiate" in *Casabella*, "Architettura come modificazione," n.498/9, gennaio-febbraio 1984

Solà de Morales M. (1989), "Un'altra tradizione moderna: dalla rottura dell'anno trenta al progetto urbano moderno", in *Lotus international*, n. 64, pp. 6-31.



Even on an urban scale, design culture in Italy is deeply rooted in the field of architecture. Nevertheless, the need to effectively deal with uncertainty over contextual conditions, the variability of the network of actors and the undeniable flexibility in planning has given rise over the years to interesting experimentations in defining new forms of design, which are halfway between planning and the final design both in terms of scale and in terms of its position in the design process. The production of different guidelines, design rules, exploratory designs and new forms of masterplan testify to this kind of research. Along the lines of other international traditions, urban design – a much more recently defined discipline – aims at occupying a similar scale in the design process. Even if similarities can be seen between urban design in international and in Italian tradition, it is worth asking whether there is an Italian specificity in the approach and in the tools used for this specific “intermediate scale” (halfway between city and building) and “intermediate time” (halfway between planning and the final design) in the design process. What contribution can the Italian approach to urban design make to the international debate on this subject? And how can it profitably acquire input from other traditions? The aim of the workshop has been to stimulate discussion on these topics, reflecting both on design experiences and critical contributions.



URBAN DESIGN: LA VIA ITALIANA

Coordinatori: Antonella Bruzzese e Laura Montedoro

Discussant: Paola Viganò

Ruben Baicco, Luca Velo

Città a traffico moderato, dall'isola ambientale al woonerf. Radici italiane contrastanti della modellazione dello spazio stradale

Luca Barbarossa, Daniele La Rosa, Francesco Martinico, Riccardo Privitera

La rigenerazione urbana come strumento per la costruzione della città sostenibile

Giovanna Bianchi

Costruire il piano per momenti diversi nel tempo e nello spazio: documenti preliminari alla progettazione e masterplans

Luisa Bravo

The urban design is dead, long live the urban design!

Daniela Cannatella, Giuliano Poli, Sabrina Sposito

La rifunzionalizzazione della Marittima per una Venezia città-porto

Natalina Carrà

Forme di urban design in contesti urbani storici

Federico D'Ascanio

Le nuove forme del progetto urbano. Proposte dal basso per una via italiana all'urban design

Nicole De Togni

Le convenzioni urbanistiche tra pianificazione e progettazione: Milano nel secondo dopoguerra

Federico Ferrari

Milano 2: "no alle auto, al cemento, allo smog"

Laura Valeria Ferretti, Carmela Mariano

Flessibilità e controllo nel progetto urbano

Vincenzo Gaglio

Oltre lo shopping center. Verso un sistema commerciale integrato

Enrica Gialanella, Sara Bindo

La domanda pubblica nei processi di trasformazione urbana. Il contributo delle procedure ad evidenza pubblica

Antonio Longo, Anna Moro, Grazia Concilio

Disegnare a distanza ravvicinata: prove tecniche per un masterplan non convenzionale

Alona Martinez Perez

The influence of Aldo Rossi's theory in "L'architettura della città" in the context of today's european periphery

Stefano Pardini

Forme del progetto urbano: un confronto europeo

Leonardo Rignanese

Urban design per un rinnovamento urbano e disciplinare

Annarita Teodosio

Agire per punti: l'urbanistica strategica di Bohigas a Salerno

Francesco Vescovi

Le nuove centralità del lavoro nel progetto urbano: appunti per una ricerca

Poster con relazione breve

Francesco Marocco, Silvana Milella, Marco Lucafò, Ilaria Marcario, Anna Mangione, Cristina Dicillo

Pianificazione territoriale e design urbano: i Piani Comunali Costieri in Puglia come occasioni di sperimentazione per un progetto di paesaggio transcalare

Silvana Milella, Francesco Marocco, Rosanna Rizzi

Sostenibilità e mediterraneità nel progetto delle spiagge: avalli e confutazioni su una possibile via italiana per l'urban design

Elisa Palazzo

Il centro della ecolsmart city di Wuhan: un nuovo approccio alla progettazione delle eco-città in Cina





Città a traffico moderato, dall'isola ambientale al woonerf. Radici italiane contrastanti della modellazione dello spazio stradale

Ruben Baiocco

Università Iuav di Venezia
DPPAC - Dipartimento di Progettazione e Pianificazione in Ambienti Complessi
Email: baiocco@iuav.it
Tel: +393319061802

Luca Velo

Università Iuav di Venezia
DCP- Dipartimento di Culture del Progetto
Email: lucaginliovelo@gmail.com

Abstract

Il contributo si propone di fornire una descrizione sintetica delle origini e dei presupposti teorici e tecnici, accompagnato da esempi, del progetto di modellazione dello spazio stradale in Europa, partendo dalle esperienze dalla *neighbourhood unit* di Clarence Perry, al *radburn principle* di Clarence Stein e Henry White, alla teoria della 7V di Le Corbusier, alle *environmental areas* di Colin Buchanan, tutte fondate sulla gerarchizzazione fra tipi di flusso e separazione delle diverse modalità di spostamento. Contestualmente si osserva il panorama italiano attraverso alcuni casi di modificazione dello spazio stradale in Veneto dai quali evincere riferimenti, banalizzazioni e sperimentazioni (dis)attese. Ciò, fra una necessità di innovazione sul fronte del progetto di modellazione stradale ed i limiti paradossalmente restrittivi di un codice della strada come quello italiano, che ad essa resiste (con riforme lente e non sostanziali), negando in buona parte la possibilità di sedimentare esperienze su una componente rilevante dell' *urban design* nazionale. Il paper si interroga anche su come una determinata stagione progettuale del secondo dopoguerra italiano abbia anche solo in parte potuto suggestionare una determinata cultura tecnocratica di matrice prevalentemente anglo-americana e continentale europea.

Parole chiave: mobility, urban design, urban environment.

1 | Parole chiave del disegno della mobilità: separazione, condivisione e integrazione.

1.1 | forme della mobilità/forme urbane

L'interesse per la mobilità e per il suo potere 'performante' nei confronti della forma urbana degli insediamenti, vecchi e nuovi, coinvolge la gran parte delle 'figure' adottate dal progetto moderno e contemporaneo di città.

La tesi di David Mangin (Mangin, 2004) è che all'ingresso nella storia della città dell'automobile corrisponde l'emergere di un modello occulto di pianificazione e progettazione urbana, trasversale anche alle più oppostive teorie e prassi urbanistiche: il cosiddetto 'settore'. Il 'settore' non è altro che lo spazio da urbanizzare ex-novo o da rimodellare sul piano dell'organizzazione degli spostamenti interni nelle diverse modalità, definito da strade a scorrimento veloce o di grande percorrenza. Seguendo le argomentazioni della tesi di Mangin, la motorizzazione del trasporto costituisce il movente condiviso dalla ricerca di differenti modelli disciplinari di organizzazione dello spazio abitato: dalla *neighbourhood unit* di Clarence Perry, al *radburn principle* di Clarence Stein e Henry White, alla teoria della 7V di Le Corbusier, alle

environmental areas di Colin Buchanan, tutti fondati sulla gerarchizzazione fra tipi di flusso e separazione delle diverse modalità di spostamento. Il 'settore' va considerato anche come mera prassi, in quanto verosimile critico di una certa idea di funzionalismo, che ha continuato a coinvolgere le urbanizzazioni contemporanee, in cui strade di scorrimento diventano il principio ordinatore di sistemi insediativi basati su connessione/disconnessione che tali infrastrutture producono. Il doppio volto che le infrastrutture del trasporto dedicate al traffico veicolare motorizzato hanno è ormai un fatto riconosciuto, fra potere di connettere e, allo stesso tempo, di frammentare lo spazio, dividendolo in parti non comunicanti, da un lato, o stabilendo legami escludenti fra punti discretizzandolo, dall'altro; così come altre contraddizioni legate all'uso dell'auto: l'estrema libertà di movimento che essa può offrire al singolo individuo può divenire critica quando è estesa in modo massivo, riducendo di molto quella garanzia di raggiungibilità dei luoghi, posti anche a grandi distanze e in tempi relativamente contenuti; L'impatto del traffico motorizzato sulla città ha da sempre coinvolto tanto l'opinione pubblica quanto la disciplina nel predisporre proposte di mitigazione diversamente orientate, che dobbiamo considerare, oggi più che mai, un argomento centrale di discussione sul piano degli argomenti che concerno il buon disegno delle parti della città e del quartiere, di un'area centrale o periferica. Allo stesso tempo, e in relazione a ciò, va considerata la costitutiva conflittualità fra le diverse modalità di spostamento, fra quella pedonale e ciclabile e quella con mezzi motorizzati. Già nelle esperienze di pianificazione del dopoguerra la possibilità di muoversi in bicicletta o a piedi, in libertà, fra casa e lavoro, fra luoghi per il tempo e i servizi, in primis quelli educativi, ha costituito un immaginario dal forte impatto comunicativo. Si pensi al documento animato "*Charlie in New Town*", prodotto dal *Central Office of Information for Ministry of Town and Country Planning* nel 1948 e realizzato per propagandare l'appena varato programma per le *New Towns* come spazio del nuovo welfare urbano (e del welfare state nascente), in cui la scena di apertura del film vede Charlie il protagonista, un londinese prima soggiogato dai mali della città industriale, aggirarsi in bicicletta lungo un viale alberato che prevede un percorso dedicato, dove le auto che incrocia sono rare mentre si reca al lavoro, fischiando e ingaggiando conversazioni con altri abitanti (Baiocco, 2013). Questa icona di città alla portata di bicicletta, o di "passeggiata", come un aspetto che ne sancisce la sua salubrità e vivibilità, fondata sulla relativa prossimità delle sue funzioni primarie, organizzata per unità, non è mai tramontata e si riscontra in molti progetti di riadeguamento dello spazio abitato contemporaneo e che motivano interventi di modellazione stradale.

1.2 | Dal macro al micro, e viceversa: dispositivi di modellazione stradale/ambiente urbano

È attorno ai suddetti nuclei conflittuali che s'incardina la ricerca 'di un buon ambiente di vita nonostante l'automobile', di cui la proposta di Colin Buchanan sulle *environmental areas* sembra costituire un orizzonte ancora perseguibile e all'origine di formulazioni esclusivamente tecniche come le 'isole ambientali'. Per Buchanan l'*environmental area*, derivata dalla proposta di *precinct* londinese - lo spazio definito da un recinto - del commissario di polizia Alker Tripp, consiste nella stanza primaria di una città, una sorta di cellula costitutiva dove è possibile grazie ad una struttura gerarchica dei tracciati, costruire un ambiente proprio in relazione alle funzioni che vi si collocheranno, qualsiasi esse siano. Anche in questo caso, in figura è il benessere di un ambiente - non a caso si parla di area ambientale -, in relazione alla sua facile raggiungibilità e al relativo peso della circolazione interna, dimostrando implicitamente la rilevanza dell'impatto che la mobilità ha sulla sua configurazione e sul suo relativo grado di comfort ambientale, ampiamente inteso. Va sottolineato però il significato non riduttivo del termine "*environmental*", che rimanda ad un insieme di fattori di varia natura - integrati - che concorrono a definire la funzionalità e qualità complessiva di un ambiente urbano. La città sempre e nel suo complesso - vecchia e nuova, da progettarsi o da costruirsi potrà essere interpretata da questo particolare punto di vista come un composto di *cells* servite da una rete gerarchica di strade, che ad eccetto del livello più inferiore, sono mantenute all'esterno di ogni cellula. Le *environmental areas* sono dei settori ambientalmente caratterizzati, che possono essere aggregati in *environmental groupings*.

Negli stessi anni in cui si diffondeva il rapporto Buchanan (1963), in alcune città nuove olandesi, come quella di Emmen, si sviluppa il concetto di *woonerf* (Kraay, 1986) - letteralmente "lo spazio vissuto attorno alla casa, ma anche traducibile come *living street* o strada vivente¹ -, applicato poi più radicalmente a Delft e

¹ In Italia è piuttosto recente l'interesse nei confronti del *woonerf*, tradotto anche come "strada abitabile", compare sempre più spesso nelle proposte progettuali di concorsi, ma, di fatto, non ha il sostegno normativo del codice della strada, e comunque si preferisce riferirsi direttamente ai singoli dispositivi della moderazione e modellazione del traffico piuttosto che ad una strada pensata come un ambiente integrato con lo spazio urbano e fondata sulla condivisione fra le diverse modalità dell'ambiente stradale.

successivamente estesa a gran parte delle città dei Paesi Bassi. Considerato anch'esso un derivato del *precinct* e convergente rispetto alla proposta della *environmental area*, il *woonerf* è una strada ripensata come uno spazio sociale dove le persone possono incontrarsi, i pedoni e i ciclisti possono muoversi liberamente e i bambini possono giocare in sicurezza, mettendo in atto una serie di condizionamenti ambientali nei confronti di un uso non accorto dell'automobile. In Olanda dove sono nati, i *woonerf* sono ambiti estesi a interi tratti di strada, in cui di norma, da codice della strada², – così come nelle aree ricreative - ciclisti e pedoni hanno la precedenza sulle automobili. Le auto sono ammesse, ma solo in condizioni che ne limitano l'accesso (traffico limitato), la velocità (zone 10, 15, 20 e 30) e il parcheggio (mai troppo invadente). Il design della strada pertanto, orientato a creare un particolare ambiente che permetta la co-presenza di tipi differenti di spostamento, tende a proporsi come una tattica in favore di una relativa autoregolazione. Molto estesi e prassi corrente nei Paesi Bassi (di cui oggi si propone una rivisitazione ancor più orientata verso *shared spaces* - spazi condivisi), la loro diffusione relativamente recente conta sperimentazioni ormai in tutto il mondo³. Una ulteriore evoluzione può essere considerata la riflessione recente in ambito europeo sulla “strada a misura di bambino”- *childstreet* – che avvicina tali proposte, in termini di obiettivi di sicurezza dei percorsi casa-scuola e vivibilità degli ambienti, ai principi costitutivi della *neighbourhood unit*.

Sempre per la volontà di riproporre la strada come un ambiente sicuro ‘da abitare’ e come una ‘spazio sociale’, così come lo era stata in tutto il mondo prima che le persone fossero state spinte al di fuori di essa a causa della crescita del traffico motorizzato, questa modalità di trattamento delle vie d'ingresso ai nuclei urbanizzati o di distribuzione alla residenza torna al centro dell'attenzione in Gran Bretagna con la denominazione di *home zone* (Biddulph, 2001) o con lo slogan, ri-utilizzato anche da Richard Rogers, di *play street* in opposizione a *park street*, volendo caratterizzare uno spazio vivibile e sostenibile come giocabile in sostituzione di uno consumato per il parcheggio delle automobili come invece avviene - un po' come le strade del centro dei piccoli centri italiani laddove, sino a tutti gli anni settanta, bambini e ragazzi giocavano e trascorrevano la maggior parte del tempo su strade o spazi pubblici seppur pur carrabili (Rogers, Gumuchdjan, 1997).

2 | La modellazione stradale vista dall'Italia: tre casi di studio in Veneto

Se lo si osserva più da vicino il problema di riorganizzare e riqualificare alcune parti della città esistente ha assunto una crescente rilevanza fino a divenire uno dei temi centrali dell'urbanistica contemporanea occidentale. La disciplina è stata posta di fronte alla necessità di rispondere all'inarrestabile incremento del tasso di motorizzazione della mobilità urbana e duplice è stato l'orientamento delle risposte alle quali sono state abbinate altrettante scelte strategiche. Da un lato la crescita del tasso di motorizzazione è stata letta come fenomeno non circoscrivibile ponendo la città in posizioni di profonda rimodellazione ed adeguamento, questo per giustificare la costruzione di infrastrutture per la mobilità efficienti, su larga scala, con la presunta aspettativa di evitare i fenomeni di congestione. A questo si è associata l'idea che la domanda sociale di mobilità dovesse ricevere una risposta diffusa, ad uso e consumo dei singoli utenti e paragonabile ad un bene. Dall'altro il problema è stato osservato da un punto di vista più ambientale. Si è recuperato ancora una volta un approccio generalizzato dell'uso dell'automobile come mezzo di trasporto urbano con il riconoscimento ed il bisogno di porvi alcune limitazioni entro soglie di ammissibilità predeterminate, incentivando il trasporto collettivo, in risposta ad una maggiore compatibilità ambientale sempre meno motorizzata ed individuale.

Gli studi condotti da Buchanan hanno influenzato profondamente la cultura tecnica europea anche italiana dei decenni successivi, dimostrando l'impraticabilità del primo tipo di approccio strategico, sia per ragioni ambientali e di tutela dei centri storici ed i valori artistici di alcune parti della città oltreché economici. Al di là di ogni considerazione sul disastroso impatto che il potenziamento infrastrutturale avrebbe avuto sull'ambiente e la città, il costo di un simile adeguamento sarebbe stato totalmente insostenibile per la finanza pubblica, soprattutto se confrontato con i benefici e le ricadute ad esso conseguenti (Ceccarelli et al.1968). Ma a questo punto ci sarebbe da domandarsi fino a che punto le esperienze di piano italiane dei decenni precedenti e immediatamente successivi al dopoguerra abbiano suggestionato una cultura tecnica di matrice anglosassone come quella di Buchanan. È questa una traccia interessante se osservata alla luce di un coinvolgimento dello stesso Buchanan per la prima fase di studio per il processo di pedonalizzazione

² Norma che poggia sulle indicazioni della *Conferenza di Vienna sulla circolazione stradale* del 1968 all'articolo 27 ter.

³ Nella sola Olanda si stima che più di due milioni di persone abitano una casa prospiciente un *woonerf*.

di Bergamo Alta nel 1973, evento per il quale è da ritenere che l'ingegnere del traffico britannico avesse studiato a fondo le carte della mobilità e le tavole di Piano di Astengo.

All'oggi si può rilevare come la maggior parte delle città italiane, pressoché di qualsiasi dimensione, presenti il problema di contenere il livello del traffico veicolare entro soglie adeguate sia per l'ambiente urbano, in senso complessivo, sia, ad una scala più puntuale, nel rapporto di incompatibilità dovuta ad inquinamento acustico ed atmosferico, nonché di sicurezza, che intercorre tra gli ambiti residenziali e le grandi arterie di traffico che penetrano nelle aree più dense, con non pochi problemi per la salute pubblica (Barp, 2009).

La rete delle strade di scorrimento e di penetrazione, all'interno di un tessuto urbano fatto anche non esclusivamente per isolati, permette di identificare alcune porzioni di città che rientrano in alcuni ambiti di natura prevalentemente residenziale. Si tratta di spazi privilegiati laddove poter ri-definire alcune azioni atte a contrastare i rischi fino ad ora descritti. Se da un lato infatti le strade di scorrimento non dovrebbero essere gravate da flussi di attraversamento, tantomeno dovrebbero essere gravate da flussi di traffico. In esse però risulta indispensabile agire sulla promozione di un trasporto collettivo e sulla permeabilità ai servizi. È in questo processo che lo spazio urbano subisce un'organizzazione secondo ambiti residenziali o, con un'accezione più legata all'idea di identità di quartiere: intesi come aggregati prevalentemente residenziali la cui viabilità è interessata solamente da traffico di accesso e dove la mobilità pedonale e ciclistica risulti privilegiata.

Le politiche comunitarie supportano le municipalità a compiere passi in questa direzione nella pianificazione sia urbanistica che della mobilità, garantendone effetti positivi nella salute, sicurezza ed economia. La situazione italiana ancora una volta si dimostra ambigua e forse con ancora molta strada da percorrere.

La normativa non precisa quali possano essere le specifiche cautele di comportamento da adottare nella zona residenziale, essa si presta ad essere interpretata in modi molto diversi da parte delle singole amministrazioni comunali, con interventi assai diversificati nei principi e nelle specifiche progettuali.

La regione Veneto risulta un osservatorio interessante di simili declinazioni e soprattutto un campo utile a definire alcune geografie interpretative degli interventi di moderazione del traffico in ambito residenziale (Passigato, 2012).

La città di Padova ha adottato una moderazione del traffico traducendola diffusamente in tutto il territorio comunale attraverso interventi tradizionali: piastre rialzate di attraversamenti pedonali e ciclabili, rotonde con precedenza all'anello per la bicicletta e potenziamento della rete ciclabile attraverso sedi dedicate, percorsi condivisi, itinerari consigliati e sommità arginali esclusive. Particolarità di un tale intervento è stata l'inclusione nei programmi di sviluppo di simili iniziative di percorsi partecipativi che coinvolgessero, maturandone identità e consapevolezza, i singoli quartieri, i tecnici comunali, gli studenti degli istituti d'arte e soprattutto i commercianti.

Il quartiere Magrè a Schio in provincia di Vicenza invece è stato dotato di una vera e propria 'isola ambientale' prevista da un Piano Urbano del Traffico orientato secondo i principi di vivibilità, riconoscibilità e valorizzazione dei luoghi interessati pur sempre garantendo collegamenti multimodali tra le parti più dense e le aree esterne della città. Il percorso partecipativo che anche in questo caso ha dato corpo alle prime fasi di progettazione, ha avuto modo di proseguire anche dopo la realizzazione con lo scopo di collaudare le soluzioni adottate, valutarne discrasie e comprendendone i principi. L' 'isola ambientale' in questo caso si è definita attraverso la creazione di zone 30 e strade residenziali, un puntuale inserimento di dispositivi di moderazione del traffico, ricucitura dei tracciali pedonali e ciclabili, riprogettazione del verde pubblico e degli spazi per la sosta pedonale.

Il Piraghetto a Mestre, Venezia, si potrebbe definire un 'quartiere esteso' ma a strade strette dopo un Piano Particolareggiato del Traffico Urbano specifico che lo ha di fatto diventare la prima zona 30 della città. Il progetto ha declinato molti aspetti tradizionali del repertorio sui dispositivi inerenti la moderazione del traffico e l'arredo urbano ma ad essi si sono accompagnati soluzioni legate all'abbattimento del rumore con l'imposizione di sensi unici e restringimenti di carreggiata, inserimenti di parcheggi più lontani dagli incroci per migliorarne la visibilità ed una particolare attenzione ai percorsi protetti dedicati alle biciclette. Del Piraghetto però meritano attenzione almeno due aspetti che lo rendono un progetto sensibile e probabilmente ben contestualizzato: da un lato infatti si è operato a mettere in sicurezza gli accessi alle scuole presenti nel quartiere, allontanando le soste prolungate dei veicoli a motore e sensibilizzando la popolazione al raggiungimento a piedi o in bicicletta dei plessi, dall'altro si è istruito in un processo di implementazione del senso di riconoscibilità e socialità dello spazio stradale definendo l'ambiente urbano,

che prima non esisteva, attraverso un sistematico ampliamento dei marciapiedi, un uso uniforme delle cromie delle superfici, dei dettagli, dei materiali e delle essenze arboree.

Nonostante la breve trattazione, è evidente che una lettura estensiva dei diversi casi di studio risulti complessa, ma non per questo si possono escludere alcune considerazioni critiche. Ciò che caratterizza questo genere di interventi è il fatto che si collochino come dei progetti a posteriori laddove la sensazione che spesso si avverte è che risultino talvolta episodi in cui le ragioni funzionaliste predominino sullo spazio. In altre parole sembra quasi che simili iniziative nella volontà performante di predeterminare taluni comportamenti, normati in tutte le loro parti, sia dimensionali che morfologiche, alla fine faticino ad integrarsi e restituire il senso reale e contemporaneo del luogo. Esiste la consapevolezza che alcuni tra i molti interventi di moderazione del traffico in ambito urbano che si incontrano senza troppa fatica nelle città italiane siano stati realizzati e pensati con qualità e sapienza di esecuzione. La domanda che sorge però ricade, se attualizzata, entro una dimensione economica, di investimento iniziale dapprima ed in seconda battuta di manutenzione, quest'ultimo aspetto difficile da commisurare. Riflessioni tutto sommato semplici ma che aprono forse una riflessione più intrigante e per certi versi provocatoria.

La pista che si indica coincide con la suggestione di riportare l'*urban design* entro una dimensione pianificatoria, che trascenda scale di progetto e che si ponga in una prospettiva di multifunzionalità del singolo oggetto, sia esso una pedana rialzata o un'aiuola, sensibile a usi meno convenzionali e forse più innovativi, che non rientrano unicamente nella dimensione di governo del flusso stradale, ma più flessibile ai diversi usi ed aperta a pratiche di socialità contemporanee. Questo emerge da un'idea di *urban design* in grado di modellarsi ad una realtà dinamica, più libero dalle prescrizioni di un codice forse troppo poco elastico, da un principio di economicità tutto realmente da valutare e soprattutto forse da una tradizione che continua a rimanere in subordine rispetto alla ormai lunga tradizione europea.

Attribuzioni

Il presente paper è esito del lavoro congiunto dei due autori, tuttavia la redazione del paragrafo 1 è da attribuire a Ruben Baiocco, il 2 a Luca Velo.

Riferimenti bibliografici

Baiocco R. (2013), "*Do it yourself New Town*", in Planum. The Journal of Urbanism (<http://www.planum.net/do-it-yourself-new-town>).

Barp A., Bolla D. (a cura di, 2009), *Spazi per camminare, camminare fa bene alla salute*, Marsilio, Venezia.

Biddulph M. (2001), *Home Zones: A Planning and Design Handbook*. Bristol.

Ceccarelli P., Gabrielli B., Rozzi R. (1968), *Traffico urbano che fare?*, Marsiglio, Padova.

Kraay J. H. (1986), "*Woonerven and Other Experiments in the Netherlands*", in *Built Environment*, no. 1/2, vol. 12, New Ways of Managing Traffic, pp. 20-29.

Passigato M. (a cura di, 2012), *La moderazione del Traffico*, Quaderni del Centro Studi FIAB Riccardo Gallimbeni, Cierre, Verona.

Rogers R., Gumuchdjan P. (1997) *Cities for a Small Planet*, Faber and Faber, London.



Atti della XVII Conferenza Nazionale SIU
Società italiana degli urbanisti
L'urbanistica italiana nel mondo
Milano, 15-16 maggio 2014

 Planum Publisher
ISBN 9788899237004

La rigenerazione urbana come strumento per la costruzione della città sostenibile

Luca Barbarossa

Università di Catania
Dipartimento Ingegneria Civile e Architettura
luca.barbarossa@darc.unict.it

Daniele La Rosa

Università di Catania
Dipartimento Ingegneria Civile e Architettura
dlarosa@darc.unict.it

Francesco Martinico

Università di Catania
Dipartimento Ingegneria Civile e Architettura
fmartinico2@gmail.com

Riccardo Privitera

Università di Catania
Dipartimento Ingegneria Civile e Architettura
riccardo.privitera@virgilio.it

Abstract

La letteratura scientifica degli ultimi anni sembra aver ampiamente sancito il ruolo fondante della sostenibilità alla base delle trasformazioni urbane e territoriali. In particolare, le pratiche di rigenerazione urbana costituiscono un potenziale strumento per orientare le trasformazioni della città verso criteri di sostenibilità ambientale. Per contro, pochi sono gli studi che hanno approfondito il ruolo effettivamente svolto dagli interventi di rigenerazione urbana nella costruzione della città sostenibile e le ricadute che tali processi innescano sull'intero sistema urbano.

Il presente studio approfondisce alcuni aspetti delle progetti di rigenerazione urbana, al fine di individuare regole e indirizzi progettuali per calibrare i contenuti dei progetti ed aumentare l'efficacia delle trasformazioni verso modelli di sostenibilità e di città resiliente. Questa prospettiva è discussa con particolare riferimento alla recente esperienza di revisione del piano urbanistico della città di Catania, che prevede anche la rigenerazione urbana di aree periferiche degradate, con precisi obiettivi di riqualificazione del patrimonio edilizio, dello spazio pubblico, di riduzione dei rischi (sismico e da cambiamenti climatici) di miglioramento della qualità ambientale. Partendo da questa esperienza, il contributo pone l'attenzione sulle modalità di progetto, evidenziando connotazione degli interventi, coerenza delle scelte con i presupposti strategici del piano, aspetti economici ed esigenze locali, e valutando, con riferimento alle azioni di progetto, il reale contributo di tali interventi per la costruzione della città sostenibile.

Il metodo seguito per la valutazione degli scenari di rigenerazione, si basa sulla lettura degli effetti del progetto e sull'analisi delle ripercussioni che le trasformazioni fisiche innescano in ambiti urbani più ampi rispetto alla singola area ove interviene la rigenerazione. A tal fine lo studio individua alcuni ambiti significativi per questa valutazione, che variano dalla singola area di rigenerazione fino alla scala del quartiere. Per tali ambiti a geometria variabile, si propone un metodo di valutazione delle trasformazioni previste dai progetti di rigenerazione, che tiene conto dei seguenti aspetti:

- riduzione del rischio sismico;

- mobilità e accessibilità;
- destinazioni d'uso e mix funzionale;
- attrezzature e spazi pubblici;

Ciascuna di queste componenti è valutata tramite alcuni indicatori calcolati con GIS, al fine di individuare gli effetti sull'ambiente urbano indotti, all'interno delle diverse unità geografiche considerate, dal singolo progetto di rigenerazione così come da combinazioni di progetti.

La valutazione di differenti scenari di attuazione dei progetti di rigenerazione consentirà di individuare quali combinazioni di progetti producono effetti di riqualificazione più significativi. Si propone così un metodo per valutare l'efficacia degli interventi puntuali all'interno della città consolidata in grado di ottimizzare gli effetti di riqualificazione sull'intero sistema urbano.

Parole chiave: rigenerazione urbana, sostenibilità, mitigazione dei rischi.

1 | Introduzione

Sviluppo sostenibile e sostenibilità ambientale hanno permeato, nel corso degli ultimi anni, il dibattito disciplinare legato agli studi urbani e territoriali. L'imponente produzione di letteratura scientifica sembra aver ampiamente sancito che i temi della sostenibilità urbana e dello sviluppo sostenibile rivestono un ruolo fondante per la costruzione delle strategie che stanno alla base delle trasformazioni urbane e territoriali. (Newman, Jennings, 2008)

Alcune ricerche individuano nelle pratiche di rigenerazione urbana, un potenziale strumento per orientare le trasformazioni verso criteri di sostenibilità ambientale: riuso di suoli urbani dismessi e di edifici degradati, riduzione della domanda di nuove urbanizzazioni in aree periferiche con conseguente riduzione del consumo di suolo, aumento di attrattività della città densa. Questi elementi costituiscono i cardini delle pratiche urbanistiche orientate alla costruzione della città sostenibile (Couch, Dennemann, 2000; Turcu, 2012; Campos Venuti, 2013).

Per contro, pochi sono gli studi che hanno approfondito, il ruolo effettivamente svolto dagli interventi di rigenerazione urbana nella costruzione della città sostenibile e le ricadute che tali processi innescano sull'intero sistema urbano, valutando la reale efficacia degli interventi, monitorando i risultati.

A partire da queste considerazioni, il presente contributo argomenta brevemente sulla necessità di approfondire alcuni aspetti delle politiche di rigenerazione urbana, e di valutare effetti e ripercussioni che le trasformazioni fisiche innescano in ambiti urbani più ampi rispetto alle aree interessate dai processi di rigenerazione. Il fine è quello di individuare regole e indirizzi progettuali, modalità e strumenti di intervento, per calibrare contenuti del progetto e meccanismi di attuazione, per aumentare l'efficacia dei progetti in una logica di costruzione della città sostenibile.

Questa prospettiva è qui accennata facendo anche riferimento ad un'esperienza concreta di pianificazione: la revisione del piano regolatore della città di Catania. Tra i meccanismi di trasformazione previsti in questa proposta vi è la rigenerazione urbana che interessa aree periferiche caratterizzate da incipienti fenomeni di degrado ambientale, urbanistico, sociale. Sono ambiti in prevalenza edificati per i quali il piano prevede profonde trasformazioni, con precisi obiettivi di sostituzione del patrimonio edilizio, ridisegno dello spazio pubblico per perseguire un miglioramento della qualità ambientale complessiva.

Il contributo proposto, attraverso l'analisi di un'esperienza progettuale concreta, pone l'attenzione su tali modalità di progetto, evidenziando in particolare la connotazione degli interventi, la coerenza delle scelte con i presupposti strategici del piano e proponendo un metodo per la valutazione dell'apporto di tali interventi per la costruzione della città sostenibile.

2 | Rigenerazione urbana e sostenibilità. Un nuovo approccio al progetto di città

La rigenerazione urbana è una modalità di intervento sviluppatasi in anni recenti in Europa prevalentemente al fine di raggiungere obiettivi di qualità urbana, affrontando i fenomeni di disuguaglianza e di degrado di parti di città. Essa si distingue per la complessità del processo che consiste nel reindirizzare simultaneamente obiettivi economici, sociali, politici e ambientali per mezzo di progetti di ricostruzione e riorganizzazione dello spazio urbano, (Paddison, 2012) distinguendosi in tal modo dai processi di rinnovamento urbano in genere legati alla sola dimensione della riqualificazione fisica di parti di città.

Il grado di complessità del processo, legato alle tipologie e alle modalità di intervento sulla città consolidata, impone che le politiche di rigenerazione, sebbene accomunate dai temi di progetto sopra enunciati, necessitano di essere declinate in modo differente in relazione a specificità fisiche, sociali,

culturali ed economiche delle aree urbane interessate (Kleinhaus, 2012) ed in relazione al modello di sviluppo complessivo di cui il sistema urbano si è dotato.

Nel caso specifico di processi di rigenerazione orientati al raggiungimento di obiettivi di sostenibilità urbana e di salvaguardia delle risorse energetiche, le componenti del progetto devono necessariamente essere strutturate e pensate alla scala urbana.

Il punto principale è quello legato alla necessità di individuare modalità di intervento orientate a rigenerare i tessuti urbani maggiormente degradati intervenendo su un patrimonio edilizio che si presenta obsoleto dal punto di vista funzionale, sia per prestazioni energetiche che per tenuta antisismica (Campos Venuti, 2013), prevedendo altresì interventi mirati a decongestionare, aumentare qualità e quantità dei servizi urbani, migliorare le prestazioni ambientali degli insediamenti urbani.

Proprio la scala dell'intervento diviene elemento fondante del progetto per la città sostenibile, nella misura in cui la scala urbana è la sola che consente di cogliere le interrelazioni tra le principali componenti strutturanti il sistema urbano che influenzano la condizione di sostenibilità. Queste comprendono aspetti come densità, usi del suolo, mobilità, gli elementi su cui è necessario concentrare l'attenzione delle scelte di pianificazione per orientarle alla sostenibilità (Callender, 2012).

Osservando come ciascuna di queste componenti della struttura urbana sottende a scenari futuri di sostenibilità, appare chiaro che le scelte strategiche di progetto orientate allo sviluppo sostenibile devono essere estese all'intero sistema urbano.

Per contro, le esperienze di rigenerazione urbana europee ed italiane, perlopiù legate alla stagione dei programmi complessi, spesso si sono rivelate settoriali, legate alla dimensione del rinnovamento urbano circoscritto ad interventi di ridotte dimensioni, pensati al di fuori delle strategie del piano urbanistico comunale e senza una precisa idea di sviluppo sostenibile di scala urbana¹.

Emerge a tal punto la necessità di abbandonare l'approccio settoriale, circoscritto ai singoli ambiti da rigenerare in favore di un nuovo approccio orientato non solo al raggiungimento di obiettivi di trasformazione fisica di parti circoscritte di città, ma anche mirato a considerare le trasformazioni come componenti di un disegno più ampio, le cui strategie e i cui temi siano realmente riconducibili all'idea di città sostenibile.

3 | Rigenerare la periferia. strategie di riqualificazione urbana nel PRGC di Catania

La riflessione su alcuni aspetti che riguardano la necessità di innescare processi di rigenerazione di ambiti urbani affetti da fenomeni di degrado generalizzato, appare particolarmente necessaria nel caso della città di Catania, in considerazione delle difficili condizioni che la caratterizzano. Tali riflessioni scaturiscono dagli approfondimenti, progettuali, condotti in occasione della redazione del piano regolatore generale della città e che sono alla base delle principali scelte strategiche che caratterizzano il progetto di piano.

A seguito delle macroscopiche carenze del sistema della mobilità, dell'eccessiva concentrazione di volumetrie edilizie nei tessuti dell'espansione della seconda metà del novecento, del deficit diffuso di spazi pubblici e di aree destinate ad attrezzature e servizi, con conseguenti carenze diffuse di standard qualitativi e ambientali, la città di Catania è considerata tra le città metropolitane più congestionate e meno sostenibili d'Italia² (La Greca et al, 2011).

A partire dalla consapevolezza che è necessario fornire soluzioni concrete ai problemi che caratterizzano in modo diffuso e generalizzato l'intero spazio urbano, l'individuazione di meccanismi in grado di promuovere la trasformazione, il recupero e la riqualificazione di parti di città che presentano condizioni di degrado fisico, ambientale e sociale, è stata una delle sfide più impegnative della proposta di nuovo strumento urbanistico. Tra le azioni previste dal nuovo piano, figura l'individuazione di ambiti urbani da sottoporre a processi di rigenerazione, al fine di porre rimedio ai problemi conseguenti ad un processo di crescita urbana incompiuto e spesso irrazionale e ridurre le condizioni di rischio che caratterizzano in modo consistente l'intero spazio urbano.

¹ Inoltre, le poche esperienze progettuali, orientate al miglioramento della sostenibilità urbana e alla riduzione di consumi energetici ed emissioni, hanno riguardato in prevalenza la dimensione edilizia, tralasciando del tutto la dimensione urbana. (Moccia, 2009)

² Ecosistema Urbano, l'annuale ricerca di Legambiente e dell'Istituto di Ricerche Ambiente Italia, sulle città italiane, condotta considerando 125 differenti parametri ambientali che vanno dalla mobilità alle politiche energetiche, alla dotazione di verde alla gestione dei rifiuti, ha assegnato per due anni consecutivi a Catania l'ultimo posto in classifica. Nel 2012 la città occupa il quindicesimo ed ultimo posto su 15 principali città italiane (popolazione superiore a 200.000 ab.) e la 97 esima posizione sul totale delle 104 città analizzate. (Legambiente, 2013)

Si introduce in tal modo la possibilità di avviare trasformazioni radicali di parti del tessuto urbano degradate e poco funzionali, offrendo significative opportunità di crescita della capacità insediativa senza impegnare nuovi suoli non ancora urbanizzati. *La città da rigenerare* diviene quindi il meccanismo di piano che consente di intervenire in modo incisivo nei principali punti di crisi del sistema urbano.

La possibilità di demolire e ricostruire interi isolati, introdotta nel nuovo Piano, attivando quindi un primo processo di sostituzione di parti del cospicuo patrimonio edilizio realizzato tra gli anni '40 e gli anni '80, consente non solo la sensibile riduzione del rischio sismico (considerato un tema centrale del nuovo Prg) ma anche la possibilità di migliorare le condizioni di vivibilità di parti consistenti del tessuto urbano, con incremento della dotazione di spazi e attrezzature pubbliche e diversificazione delle funzioni urbane.

Infine, la possibilità introdotta anche attraverso i meccanismi di rigenerazione³, di prevedere una dotazione di un sistema di verde connesso a rete, contribuisce a ridurre anche i rischi legati al cambiamento climatico, garantendo il mantenimento e l'ampliamento di aree ad elevata copertura vegetale capaci di limitare l'effetto "isola di calore" e di garantire una buona permeabilità del suolo.

La previsione, inoltre di una fitta rete di percorsi di mobilità dolce, strutturati con il duplice obiettivo di potenziare l'accessibilità alle nuove stazioni del trasporto pubblico su ferro e realizzare un connettivo tra i differenti ambiti di rigenerazione, consentirà anche di ridurre l'esigenza del trasporto privato, con conseguente riduzione di consumi energetici ed emissioni di CO².

Si sono individuati a tal fine, ambiti di rigenerazione "tematici"⁴, in funzione del tipo di obiettivo specifico da perseguire per l'ambito urbano in questione.

I temi prevalenti del progetto di piano, legati agli obiettivi strategici articolati alla scala urbana, divengono dunque le azioni di progetto delle singole rigenerazioni, i cui contenuti, in termini di funzioni, usi e disegno urbano, seppur legati alle specificità del singolo intervento, seguono una logica complessiva, di scala urbana. In tal modo si intende innescare processi di riqualificazione urbana la cui influenza va ben oltre l'ambito di rigenerazione e si estende alla scala urbana, contribuendo con efficacia alla costruzione della città sostenibile.

4 | Il metodo di valutazione e i risultati

A seguito del modello progettuale che caratterizza il nuovo piano urbanistico, i cui contenuti strategici sono basati su un approccio marcatamente orientato al raggiungimento di obiettivi di miglioramento della qualità urbana e della sostenibilità, da conseguire per mezzo di progetti attuativi alla scala urbana, la presente ricerca fornisce alcuni strumenti di valutazione delle scelte, al fine di valutare, per le aree di progetto, l'efficacia dei risultati attesi dai progetti di rigenerazione. A tal fine si è costruito un modello valutativo delle scelte basato sulla misurazione di alcuni indicatori per la valutazione delle principali azioni di progetto, in termini di ripercussioni su ambiti urbani appositamente individuati.

Su un totale di 49 aree di rigenerazione individuate dallo strumento urbanistico, ne sono state selezionate 6 localizzate alla periferia ovest della città in corrispondenza di uno dei quartieri maggiormente interessati da fenomeni di degrado diffuso, sia dell'edificato che dello spazio pubblico (fig. 1). Le sei aree, rappresentative delle diverse categorie di rigenerazione precedentemente illustrate, insistono su un ambito urbano di città densa a vocazione prevalentemente residenziale, la cui dotazione di attrezzature e spazi pubblici appare sottodimensionata in termini quantitativi e qualitativamente inadeguata.

La scelta delle aree di rigenerazione indagate è ricaduta su un ambito urbano con caratteristiche omogenee di degrado e bassa qualità architettonica e urbanistica, al fine di poter valutare le reali ripercussioni conseguenti all'attuazione dei progetti di rigenerazione urbana, sulla città costruita.

L'ambito di studio nel quale valutare gli effetti indotti dai progetti di rigenerazione è stato individuato considerando una sequenza di buffer, rispettivamente 500, 1000, 2000 m generati a partire da baricentro geometrico delle sei aree di rigenerazione oggetto di studio (fig. 1).

Il buffer più ampio, al netto delle aree che ricadono nei comuni limitrofi, circonda un'area di circa 12 kmq, pari a circa un sesto della superficie urbanizzata dell'intera città. In corrispondenza dei tre ambiti stabiliti, servendosi di indicatori appositamente costruiti, sono stati valutati gli effetti delle trasformazioni

³ Il piano individua comparti di rigenerazione la cui attuazione è regolata da procedure di perequazione urbanistica che tiene conto di incentivi volumetrici per le demolizioni e di trasferimento dei diritti edificatori. (Comune di Catania, 2012)

⁴ Il piano individua categorie le seguenti categorie di rigenerazione urbana: Recupero antisismico della città consolidata (Rs), In corrispondenza dei nodi delle grandi infrastrutture del trasporto pubblico (Rt), completamento delle reti viarie (Rv), Recupero di ambiti di edilizia pubblica (Rp), Recupero dei tessuti edilizi degradati (Rd), Recupero di ambiti artigianali degradati (Ra), Recupero di ambiti degradati con presenza di edificato storico (Res) (Comune di Catania, 2012)

fisiche indotte dai progetti di rigenerazione. In particolare sono stati valutati:

- la riduzione del rischio sismico,
- l'incremento del mix funzionale (in termini di numero e diversità di usi del suolo presenti negli ambiti considerati),
- l'incremento dell'accessibilità alle aree oggetto di rigenerazione.

La scelta degli indicatori è stata guidata dall'obiettivo di valutare in termini quantitativi i contenuti strategici e le azioni progettuali previste dai progetti delle aree di rigenerazione considerate.

u



Figura 1 | Ambito di studio. Inquadramento urbano e uso del suolo.

Riduzione dell'esposizione al rischio sismico

L'indicatore valuta la riduzione di popolazione esposta al rischio sismico a seguito degli interventi di rigenerazione che annullano di fatto la vulnerabilità sismica degli edifici presenti nelle aree e conseguentemente l'esposizione della relativa popolazione. L'indicatore è calcolato con la formula:

$$1 - (\text{PopE}_0 - \text{PopE}_r) / \text{PopT},$$

dove PopE_0 è la popolazione potenzialmente al rischio sismico allo stato attuale, PopE_r è la popolazione esposta a seguito del progetto di rigenerazione e PopT è la popolazione complessiva nell'ambito territoriale considerato. L'indicatore è calcolato attraverso GIS selezionando il numero di residenti nelle sezioni censuarie⁵ interne ai tre buffer di dimensione crescente, così come mostrato nell'esempio di figura 2 per il buffer di 500 m. La tabella I mostra inoltre come il peso in termini percentuali della diminuzione di popolazione esposta decada linearmente al crescere dell'ambito territoriale considerato, ma rimanga rilevante (18%) fino al buffer di 1000 m.

Tabella I | Popolazione esposta al rischio sismico.

Sub-Areas	PopE ₀	PopE _r	PopT	1 - (PopE ₀ -PopE _r)/PopT
Buffer 500 m	5002	608	5512	0.20
Buffer 1000 m	21416	2826	22607.5	0.18
Buffer 20000 m	72353	4576	73583.3	0.08

Incremento dell'accessibilità alle funzioni delle aree di rigenerazione

L'indicatore stima il numero di persone in grado di avere accesso alle funzioni urbane presenti nelle aree di

⁵ Sono stati utilizzati i dati del censimento Istat 2001.

rigenerazione e viene calcolato a partire dei buffer che, generati dalle aree di rigenerazione, tengono conto di diverse modalità di accesso: 300 m per spostamenti pedonali e 15000 m per spostamenti ciclabili (fig. 3). Vengono quindi selezionate quelle sezioni censuarie che siano interne a questi buffer. Tali sezioni sono poi intersecate geograficamente con gli ambiti a geometria variabile utilizzati nel punto precedente come unità geografiche di calcolo degli indicatori, in modo da stimare il numero di persone (contenute nelle sezioni censuarie) che potrebbero avere accesso alle aree di rigenerazione all'interno dei due buffer di 300 e 1500 m e che fossero contemporaneamente presenti in uno dei tre ambiti considerati. La figura 2 mostra un esempio della procedura per il buffer di 300 dalle aree di rigenerazione (distanza pedonale) ed all'interno del buffer di 500 m. I risultati ottenuti sono mostrati in tab. II.

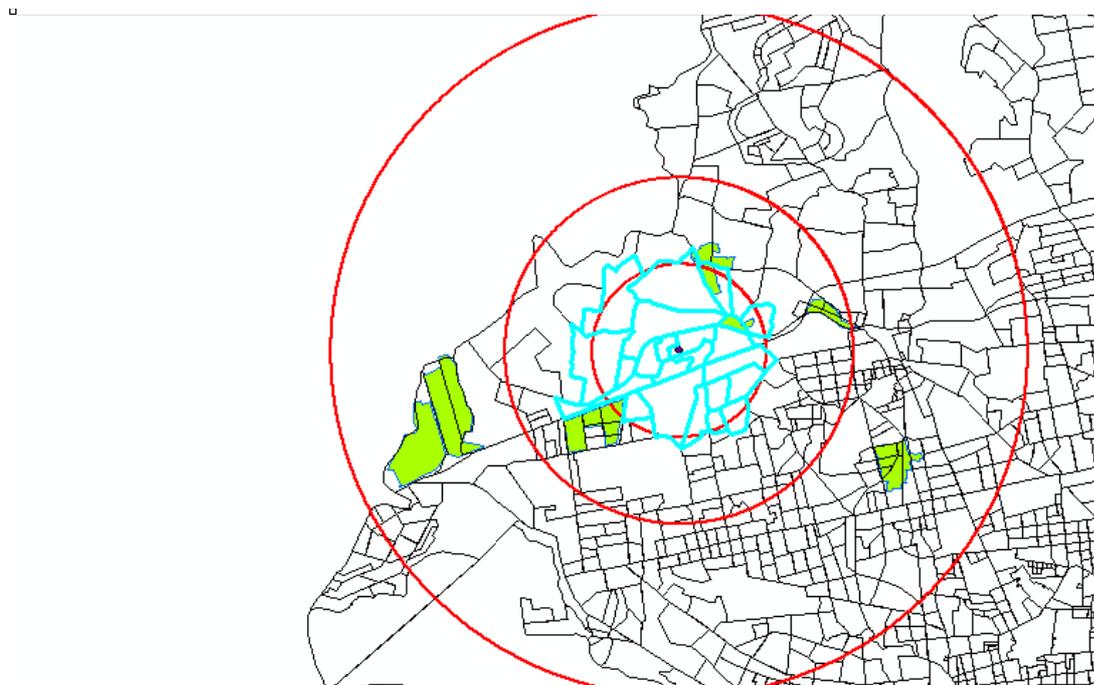


Figura 2 | Ambito di studio. Sezioni censuarie selezionate.

Tabella II | Popolazione esposta al rischio sismico.

Sub-Areas	Pop in 300 m buffer	Pop in 1500 m buffer
Buffer 500 m	3397	4553
Buffer 1000 m	9579	17394
Buffer 20000 m	23438	65234

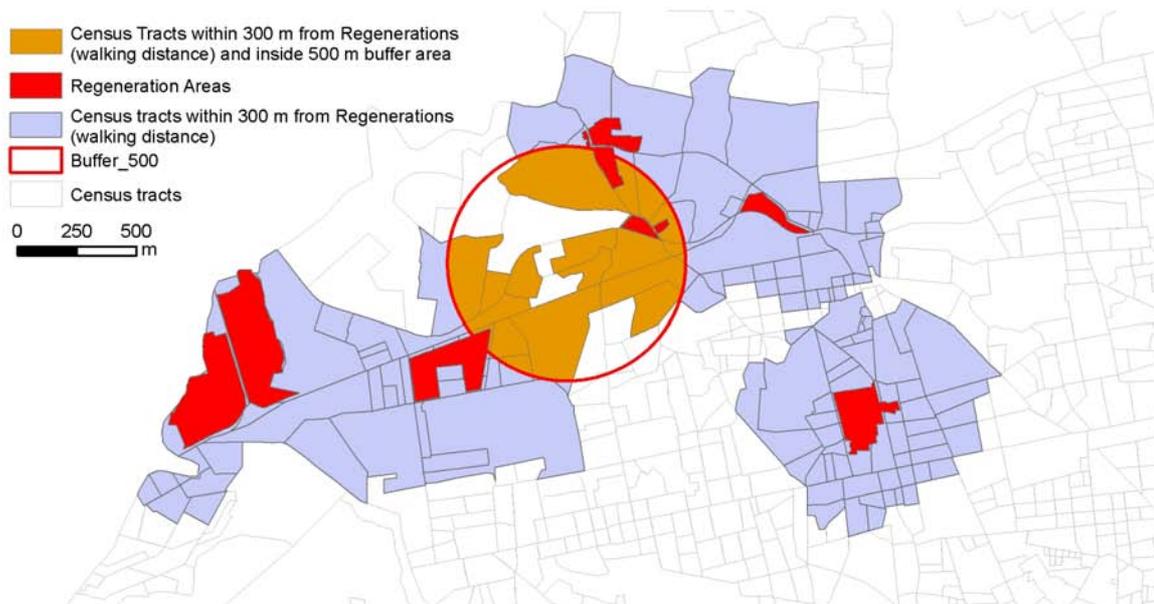


Figura 3 | Accessibilità alle aree di rigenerazione.

Incremento del mix di usi del suolo

I proposti interventi di rigenerazione si innestano in un tessuto urbano consolidato a destinazione prevalentemente residenziale. All'interno dei 3 ambiti considerati, è stato calcolato l'aumento di diversità di usi del suolo prodotti da tali interventi, in termini sia di numero complessivo di tipi di usi del suolo, sia, in termini di diversità di questi usi. Per questo è stato utilizzato l'indice di entropia di Shannon-Wiever (1948), che trova frequente applicazioni nell'analisi spaziale della distribuzione e diversità degli usi del suolo (Yoshida e Tanaka, 2005; La Rosa, 2003).

In figura 4, è riportato gli usi del suolo allo stato attuale e dopo gli interventi di rigenerazione. In tabella III sono riportati i valori degli indicatori, evidenziando come, all'aumentare della dimensione dell'ambito territoriale, la diversità aumenti e come i maggiori incrementi tra la situazione corrente e quella dopo le rigenerazioni si riscontrano all'interno del buffer di 1000 m.

Buffer	# land uses (current)	Shannon Diversity (current)	# land uses (after regenerations)	Shannon Diversity (after regenerations)	Shannon's increase (%)
Buffer 500 m	5	1.114	7	1.170	0.05
Buffer 1000 m	6	1.293	8	1.412	0.08
Buffer 20000 m	7	1.450	10	1.497	0.03

Tabella III | Incremento del mix funzionale

5 | Verso un nuovo modello di pianificazione urbana resiliente

Il caso presentato in questo contributo conferma la necessità e utilità di attivare nuovi approcci al progetto di rigenerazione urbana, che se inseriti in un quadro di coerenza delle scelte complessive del PRG, assumono valore fondante in seno allo strumento urbanistico comunale, e possono sostituire il tradizionale meccanismo dell'espansione edilizia, contribuendo in tal modo alla salvaguardia dei suoli non urbanizzati e alla limitazione del consumo di suolo. I primi risultati dell'uso degli indicatori sopra proposti evidenzia come gli effetti dei progetti di rigenerazione siano riscontrabili in ambiti che vanno oltre le aree da essi effettivamente interessate e come un rilevante numero di abitanti e porzione di città possano trarre beneficio direttamente degli effetti indotti da tali progetti. Inoltre, gli indicatori proposti sono in grado di quantificare l'effettiva ricaduta di differenti scenari di attuazione dei progetti di rigenerazione, consentendo di individuare quali combinazioni di progetti producono effetti di riqualificazione più significativi. Si propone così un metodo per valutare l'efficacia degli interventi puntuali all'interno della città consolidata

in grado ottimizzare gli effetti di riqualificazione sull'intero sistema urbano.

u

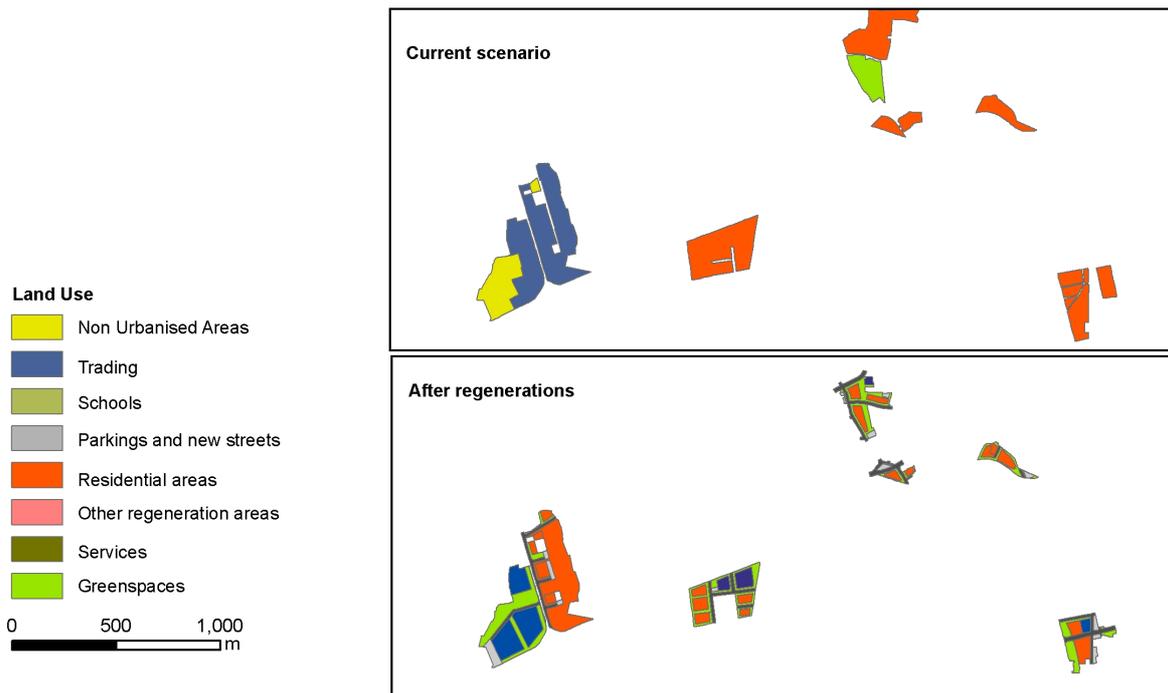


Figura 4 | Aree di rigenerazione. Variazioni dell'uso del suolo.

È questa una modalità di progetto urbanistico che, superando l'idea della rigenerazione urbana legata esclusivamente a programmi complessi e a forme di finanziamento esterno dei progetti che spesso ne condizionano modalità, consente di riportare i processi in un quadro di coerenza alla scala urbana, garantendo altresì una regia pubblica nella programmazione interventi, requisito essenziale per produrre un buon livello di qualità urbana e garantire gli interessi pubblici. (Cecchini, 2010)

Un tale approccio al progetto urbanistico consente inoltre, da un canto di abbandonare definitivamente la logica dell'espansione urbana, in favore del riutilizzo di ambiti già urbanizzati, dall'altro di ripensare, in un quadro strategico complessivo orientato alla costruzione della città sostenibile, parti di città caratterizzate da carenze del sistema dei servizi e dello spazio pubblico e da oggettive condizioni di rischio, nonché da un patrimonio edilizio non più idoneo a soddisfare l'attuale domanda abitativa, il cui funzionamento è subordinato a consumi di risorse energetiche non più congruenti con le nuove ridotte disponibilità.

Si tratta, in definitiva, di individuare il contributo che la questione ambientale può dare al progetto della forma e dell'organizzazione della città, andando ben oltre, l'approccio prevalente basato sulla sostanziale condivisione dell'attuale modello urbano. Questo modo di operare richiede la definizione di azioni di progetto mitigatrici, compatibili con l'insediamento esistente, mirate ad una più radicale trasformazione e coerenti con nuovi modelli urbani, basati sulla salvaguardia delle risorse ambientali e sull'abbattimento dei consumi energetici (Moccia, 2009).

Si tratta in definitiva di individuare processi di trasformazione, i cui obiettivi principali devono essere legati alla creazione di un modello di città resiliente, in cui la componenti della sostenibilità, della salvaguardia delle risorse ambientali e della mitigazione degli effetti del cambiamento climatico, divengano i temi guida del nuovo modello urbano verso cui far tendere le nostre città.

Riferimenti bibliografici

- Callender J. (2012), *Sustainable Urban Development* in International Encyclopedia of Housing and Home, pp 129 -133. Elsevier.
- Campos Venuti G. (2013), Patrimonio edilizio. Rigenerazione vs espansione, *Inforum* no. 42.
- Cecchini D. (2010), Una nuova stagione in *Urbanistica* no. 141.
- Comune di Catania (2012), Ufficio del Piano Regolatore Generale *Relazione del PRG*, Catania.
- Couch C, Dennemann A. (2000), Urban Regeneration and sustainable development, *Britain Cities*, vol. 17,

- no. 2, pp. 137 - 147.
- La Greca, P., Barbarossa, L., Ignaccolo, M., Inturri, G., Martinico, F. (2011), The density dilemma. A proposal for introducing smart growth principles in a sprawling settlements within Catania Metropolitan Area, *Cities*, no. 28, 527-535.
- Kleinhaus RJ. (2012), Housing policies and regeneration in *International Encyclopedia of Housing and Home*, pp 590-595. Elsevier.
- Legambiente, (2013), Ecosistema Urbano Edizione 2013 Legambiente, disponibile online (accesso 15.03.2014) : http://www.legambiente.it/sites/default/files/docs/eu2012_senza_schede_citta.pdf.
- Moccia F. D. (2009), L'urbanistica nella fase dei cambiamenti climatici in *Urbanistica* no. 140.
- Newman P., Jenning I. (2008), *Cities as sustainable ecosystem Principles and Practices*. Washington, DC: Island Press.
- Paddison R. (2012), Housing and Neighbourhood Quality: Urban Regeneration in *International Encyclopedia of Housing and Home*, pp 288 -293. Elsevier.
- Turcu C. (2012), *Local experiences of urban sustainability: Researching Housing Market Renewal interventions in three English neighbourhoods*, *Progress in Planning* 78 (2012), pp. 101 - 150.
- Shannon, C. E. (1948) A mathematical theory of communication, *The Bell System Technical Journal*, no. 27, 379 - 423 and 623 - 656.
- La Rosa D., (2003), Indicatori per la valutazione di sostenibilità dei processi urbanizzativi alla scala territoriale: applicazioni in aree valtelinesi, in Paolillo P.L. a cura di, (2003), *Acque, suolo, territorio. Esercizi di pianificazione sostenibile*, Franco Angeli, Milano.
- Yoshida T, Tanaka K, (2005) Land-use diversity index: a new means of detecting diversity at landscape level, *Landscape and Ecological Engineering* November 1, pp. 201 - 206.



Costruire il piano per momenti diversi nel tempo e nello spazio: documenti preliminari alla progettazione e masterplans

Giovanna Bianchi

Sapienza Università di Roma
Dipartimento di Pianificazione, Design, Tecnologia dell'Architettura
Email: giovanna.bianchi@uniroma1.it

Abstract

E' ipotizzabile che il fare urbanistica nella città contemporanea richieda sostanzialmente il ricorso a visioni di insieme, pratiche contestualizzate anche minute e strategie incrementali. Ne deriva la necessità di costruire il piano per momenti diversi nel tempo e nello spazio, a partire da un piano strutturale 'essenziale' che rinuncia a qualsiasi rappresentazione sinottica di un presunto stato finale, di natura programmatica. Tale ipotesi comporta, necessariamente, una revisione profonda anche della pianificazione operativa in favore di un insieme di strumenti diversi non solo e non tanto come attuativi del piano ma come costruttori di un percorso di conoscenza, ideazione e progetto della città, attivabili per contesti e/o temi che, di volta in volta, si ritiene di dover affrontare. Ed è in tale cornice che si collocano, a pieno titolo, i documenti preliminari alla progettazione e i masterplans, sperimentati nel nostro Paese con contributi di originalità rispetto alla tradizione culturale dell'*urban design*, alla ricerca di percorsi operativi, concreti e fattibili.

Parole chiave: plans & projects, tools and techniques, local plan.

Strumenti 'regolativi' e processi di produzione dello spazio

Due sono i punti di partenza del ragionamento che propongo¹ su un insieme di strumenti 'regolativi' che intrattengono un rapporto variabile con il piano.

Il primo: che, almeno in parte (e senz'altro per quanto è di competenza di chi si misura con la trasformazione dello spazio), il 'buon abitare' dipenda anche dalla qualità morfologico-funzionale e che sia necessario interrogarsi su come ottenerla nei processi di produzione dello spazio alla scala locale. E, ancora, che il piano urbanistico, per scala e contenuti tecnici, non sia in grado di produrre direttamente o controllare preventivamente la qualità morfologico-funzionale degli interventi ma ne possa porre solo i presupposti (Nigro, 2006).

Il secondo: che i caratteri della città contemporanea – frammentazione dello spazio, insieme discontinuo e disetaneo di spazi costruiti e aperti, fenomeni molecolari di abbandono o sottoutilizzo e pluralizzazione delle pratiche dell'abitare ma anche disuguaglianze nell'accesso al 'capitale spaziale' (Secchi, 2013) – pongano alla disciplina la necessità di aderire a contesti molto differenziati e di saper intercettare le opportunità e le esigenze di intervento.

Ambedue i punti di partenza mettono in 'tensione' reciproca strumenti (il piano), tecniche (i dispositivi analitici e progettuali) e politiche (il campo dell'operatività). Ambedue i punti di partenza richiedono infatti:

¹ Ho sviluppato questo ragionamento più dettagliatamente, in più momenti e con diverse angolazioni in alcuni miei scritti cui rinvio nei riferimenti bibliografici, evitando il continuo richiamo nel testo.

1. di adottare un approccio sperimentale, pragmatico e incrementale per costruire strategie articolate e contestualizzate, accettando la discontinuità della città contemporanea;
2. di riconoscere che se, oggi, il progetto urbanistico è spesso l'istruttoria o la messa a sistema di un insieme discontinuo di azioni provvisorie e parziali (Banchetti, 2011), nondimeno non vuol dire che viene meno la necessità di una cornice di senso ma che deve cambiare il modo di costruirla;
3. di re-interpretare la dimensione attuativa del piano in senso progettuale e adottare (al di là dei piani esecutivi) un ventaglio di pratiche progettuali, operazioni e prodotti 'a base urbanistica' (Gabellini, 2010) costruiti su misura per i diversi contesti;
4. di costruire operazioni di trasformazione che rispondano concretamente, direi con una 'filiera' breve sotto il profilo decisionale, procedurale e tecnico-progettuale, in termini di produzione di spazio che viene effettivamente abitato (Bricocoli, 2009);
5. di usare dispositivi descrittivo-interpretativi e tecnico-progettuali, costruiti in modo tecnicamente e localmente pertinente, diversamente combinati e selettivamente attivabili.

Questa 'tensione' è però possibile declinarla anche in una sorta di 'linea del tempo' in cui è possibile leggere nelle diverse accezioni – da strumenti e procedure di guida alla progettazione a interpretazioni più strategiche che usano le tecniche della progettazione dello spazio al progressivo staccarsi da ogni configurazione – l'affermarsi anche nel nostro Paese di strumenti – come documenti preliminari alla progettazione, linee guida e masterplans – che fanno riferimento a tradizioni europee, specificatamente anglosassoni nel campo dell'*urban design*, ma che mostrano alcune declinazioni originali, legate a tradizioni disciplinari, a pratiche sperimentali e riflessioni teoriche sul progetto urbanistico come modalità di interrogare, descrivere, concettualizzare, prefigurare e riorganizzare la realtà (Viganò, 2010), profondamente radicate nel fare urbanistica del nostro Paese.

Mi sembra, infatti, di poter dire che questo insieme di pratiche, pur se molto eterogenee sotto il profilo sia del prodotto che del processo:

1. 'accompagnano' il piano e dunque sono strumenti del processo e non del piano;
2. propongono di innovare le politiche urbane 'anche' a partire dal progetto urbanistico, in quanto modalità di prendere una decisione complessa e di valutarne gli esiti spaziali (Palazzo, 2008). In tale accezione, il progetto urbanistico non è solo un prodotto (la 'messa in forma' di un tema urbano) ma piuttosto un'azione continua di progettazione, una 'forma di azione' che va dall'idea di trasformazione allo spazio realmente prodotto;
3. accettano la complessità del progetto urbanistico che lavora per aggiustamenti continui;
4. lavorano sulla compenetrazione tra aspetti pianificatori e pratica del controllo morfologico (Latini, 2007) vale a dire sia sul processo di definizione dello spazio che sulla forma prodotta da questo processo (Palazzo, 2008);
5. indagano sul rapporto tra il piano che stabilisce la norma, ponendo le condizioni e le premesse per il progetto, e le regole che alludono e orientano ad una configurazione fisico-funzionale.

Tre casi paradigmatici

Per argomentare questa mia ipotesi, userò tre casi paradigmatici e ben noti e proprio per questo utili ad essere tematizzati sinteticamente per quello che qui mi è funzionale, senza doversi attardare in descrizioni e contestualizzazioni o voler introdurre valutazioni sugli esiti: il documento preliminare alla progettazione del concorso internazionale *Abitare a Milano* (2005); il masterplan per Bovisa (2006); il masterplan della città pubblica di Schio (2013). Un arco di osservazione, dunque, che copre quasi dieci anni.

Il concorso internazionale 'Abitare a Milano'² apre, con profili innovativi dal punto di vista disciplinare, metodologico e procedurale, la 'stagione' delle linee guida e dei masterplan. L'amministrazione, come è noto, mette a bando la progettazione preliminare di otto aree per interventi di housing sociale, il cui iter si sarebbe dovuto concludere con la redazione dei relativi programmi integrati di intervento³. Il bando è integrato, per ognuna delle aree, da un documento preliminare alla progettazione che si articola sostanzialmente in due parti: la prima, comune a tutte, che spiega le 'ragioni' programmatiche e culturali della procedura adottata e la seconda costituita da un masterplan con contenuti specifici in funzione dei

² Il primo è del 2005 ed è stato seguito da altre due edizioni (*Abitare II* e *Abitare III*) nonché con caratteri simili da *Abitare Sociale*.

³ Il masterplan viene assunto dal programma integrato come «elemento che restituisce le regole e i principi di progettazione urbana» e come quadro di riferimento al quale riferire le eventuali varianti.

caratteri del luogo, del quartiere di contesto, degli obiettivi e delle prestazioni di progetto. Diversi i motivi di interesse e, anche, di originalità.

Da una parte, il ricorso ad una pratica concorsuale quale metodo per attivare un processo negoziale e di costruzione graduale delle scelte di trasformazione a livello locale e quale percorso per lasciare ai progettisti margini interpretativi e propositivi all'interno di un sistema di decisioni dove il soggetto pubblico stabilisce i temi rilevanti di scala urbana e definisce le prestazioni dimensionali e morfologico-funzionali che devono essere soddisfatte.

Dall'altra, il ricorso ad una pratica concorsuale dove assume rilievo e consistenza tecnica – sotto il profilo del linguaggio verbo-visivo, della rappresentazione, del 'confezionamento' – la definizione di criteri e requisiti di natura spaziale tramite, appunto, la redazione di un masterplan che fornisce gli elementi istruttori della progettazione, al contempo requisiti di valutazione delle proposte. Ciò consente di porre l'attenzione sugli esiti spaziali di una scelta di trasformazione con forte anticipo sulla pianificazione esecutiva, adottando una forma di regolazione che superi la definizione ex ante delle regole di assetto.

Non da ultimo segnalerei anche il fatto di promuovere una pratica sperimentale, come detto innovativa, per interventi di dimensioni contenute, di complessità minore, di spazi del quotidiano tra cui la residenza o i servizi di quartiere che possono diventare occasioni di riqualificazione qualora progettati come interventi urbani che rispondano non solo al fabbisogno di 'casa' ma alla domanda di 'abitare'.

Simile⁴ è il 'Masterplan per la realizzazione di un parco scientifico e una città per i giovani a Bovisa', ma con alcuni elementi di diversità dovuti anche al fatto che in questo caso il documento risponde alla costruzione di una strategia complessa di trasformazione per una parte di città. Cosicché, rispetto alla funzione di orientamento di un processo di decisione pubblica, prevale la natura esplorativa per innescare un processo, per stabilire l'orientamento degli attori in gioco, per delineare il campo di opportunità praticabili (Infussi, 2007). D'altra parte, il masterplan non deve orientare successive proposte ma è esso stesso 'proposta', visione di insieme che dovrà poi alla fine dell'iter confluire in un Programma integrato di intervento. Proposta, però, che non assume il linguaggio della configurazione definitiva di un progetto urbano – come in un masterplan nella tradizione dell'*urban design* – ma si struttura tecnicamente come un *concept*, con un linguaggio di rappresentazione che 'allude' agli esiti spaziali auspicabili ma non li definisce e lascia aperti margini di interpretazione; delinea, invece, con precisione le prestazioni rispetto alle quali avanza una serie di simulazioni in merito ad alcune questioni nodali, proprio per dimostrare la pluralità di percorsi di trasformazione possibili, utilizzando i medesimi ingredienti.

Un elemento di discontinuità nell'uso del masterplan è, invece, introdotto con il terzo caso: il 'Masterplan per la città pubblica' di Schio. Qui il distacco dal masterplan 'di tradizione' è profondo: lungi dall'essere una configurazione fisica né definitiva né allusiva di una trasformazione di un'area o di una parte di città, il termine assume piuttosto il significato di un documento programmatico che 'istruisce' un tema e che, a tal fine, ricorre a un linguaggio eclettico di testi scritti, di tabelle, di schemi a varie scale, di disegni che individuano aree da sottoporre a progettazione prioritaria e rispetto alle quali si delineano dei *concepts*, ricorrendo anche a buone pratiche. Il tutto con una forte e prevalente valenza comunicativa.

Molto potremmo dire sia rispetto al 'portato' del contributo alla costruzione di un sapere tecnico e sia rispetto all'interesse nel ricostruire con maggior spessore teorico e anche storicamente le 'matrici' delle modalità con cui si sperimentano questi strumenti nel nostro Paese. Qui, mi preme tornare invece all'ipotesi iniziale. Se si concorda con l'affermazione che il fare urbanistica nella città contemporanea richieda sostanzialmente il ricorso a visioni di insieme, pratiche contestualizzate anche minute e strategie incrementali, ne deriva la necessità di costruire il piano per momenti diversi nel tempo e nello spazio, a partire da un piano strutturale 'essenziale' che rinuncia a qualsiasi rappresentazione sinottica di un presunto stato finale, di natura programmatica. Tale ipotesi comporta, necessariamente, una revisione profonda anche della pianificazione operativa in favore di un insieme di strumenti diversi non solo e non tanto come attuativi del piano ma come costruttori di un percorso di conoscenza, ideazione e progetto della città, attivabili per contesti e/o temi che, di volta in volta, si ritiene di dover affrontare. Ed è in tale cornice che si collocano, a pieno titolo, i documenti preliminari alla progettazione e i masterplan con le diverse accezioni che ho brevemente delineato, nella sperimentazione di percorsi operativi, concreti e fattibili.

⁴ Come è ben noto la sede di elaborazione teorica e disciplinare è, per ambedue i casi, il Politecnico di Milano. Per quanto riguarda Bovisa, infatti, in questa sede faccio riferimento esclusivamente alla proposta del Politecnico del 2006 e non ai successivi 'masterplan' che, più tradizionalmente, configurano l'intervento con i caratteri di un planovolumetrico.

Riferimenti bibliografici

- Bianchetti C. (2011), *Il Novecento è davvero finito*, Donzelli Editore, Roma.
- Bianchi G. (2008), “La qualità dello ‘spazio del quotidiano’: pratiche e strumenti di accompagnamento”, *Urbanistica* no.136, pp. 79 - 86.
- Bianchi G. (2010), “Progettazione urbanistica e spazi della quotidianità: alcune direzioni di lavoro” in G. Bianchi (a cura). *Progettare la qualità nella città di tutti i giorni*, Orienta Edizioni, pp. 9 - 20.
- Bianchi G. (2014), “Sapere tecnico e progetto urbanistico per la città contemporanea” in Dipartimento di Pianificazione, Design, Tecnologia dell’architettura, *Lectures # 1*, designpress, Roma (in stampa).
- Bricocoli M. (2009), “Lo sguardo acquietato dell’urbanista sull’architettura dell’abitare”, *ASUR* no. 94, pp 91-103.
- Gabellini P. (2010), *Fare urbanistica*, Carocci, Roma.
- Infussi F. (2007), “L’esplorazione di un’opportunità e l’orientamento di un processo”, *Territorio* no. 40, pp. 35 - 41.
- Latini A.P. (2007), “I ‘territori’ della progettazione urbana” in Colarossi P. e Latini A.P. (a cura di), *La progettazione urbana- Principi e storie*, Il Sole 24Ore, Milano, pp.28 - 271.
- Nigro G. (2006), “Tre riflessioni su Progetto Urbano e Centralità nel nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) di Roma” in Risorse-RpR SpA, *Metodologia e criticità per la costruzione del Progetto Urbano*, Quaderni Risorse, Gangemi Editore, pp. 68 - 70.
- Palazzo D. (2008), *Urban Design*, Mondadori, Milano.
- Secchi B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.
- Viganò P. (2010), *I territori dell’urbanistica*, Officina Edizioni, Roma.



The urban design is dead, long live the urban design!

Luisa Bravo

Università degli studi di Firenze
Dipartimento di Architettura DiDA
Email: luisa.bravo@unifi.it

Abstract

Nel 1956 l'Harvard's Graduate School of Design promuove la prima conferenza di Urban Design, per poi inaugurare nel 1960 il primo corso di studi di Urban Design. Negli stessi anni in Italia inizia ad operare un gruppo di 'architetti-urbanisti' che contribuiscono a promuovere la cultura del 'disegno urbano', cioè il disegno della città attraverso l'architettura, fino ad imporre un modello di progettualità tutta italiana nel panorama internazionale. Ma all'inizio degli anni Ottanta il dibattito sul 'progetto urbano' si esaurisce, confondendosi nella tecnica e pianificazione urbanistica e trasformandosi in temi diversi e lontani dagli iniziali presupposti teorici.

Nel 2006, cinquant'anni dopo la prima conferenza di Urban Design, l'Harvard Design Magazine dedica due numeri alle origini e all'evoluzione della disciplina e avvia una discussione sullo stato dell'arte. «Urban design has reached a dead end»: così scrive Micheal Sorkin, direttore del New York Institute for Urban Design decretando la fine di una stagione di sperimentazione e innovazione. Negli anni recenti si è tornato a parlare di urban design: finita la stagione dei grandi progetti, si apre un nuovo capitolo di riflessione. Le città sono cambiate, sono più complesse e problematiche, i territori ospitano condizioni urbane eterogenee, non riconducibili a modelli predefiniti. Le nuove forme di urbanità sono sempre meno legate all'espressività dell'architettura: lo spazio pubblico è il luogo urbano per eccellenza, quello su cui proporre interventi capaci di riattivare sinergie a scala maggiore o di nutrire potenzialità latenti.

Parole chiave: urban design, open spaces, public spaces.

A definition of Urban Design: the Italian influence

Nel 1956 il direttore dell'Harvard's Graduate School of Design José Luis Sert, presidente CIAM dal 1947, promuove la prima conferenza di Urban Design, coinvolgendo illustri architetti, progettisti, storici e critici. Tra di essi siedono Richard Neutra, Lewis Mumford, Edmund Bacon, Victor Gruen, alcuni esponenti del Team 10 e Jane Jacobs, che solo cinque anni più tardi pubblicherà il celebrato *The Death and Life of Great American Cities*. Superando le impostazioni progettuali derivate dal movimento 'City Beautiful', ispirato alle teorie di Ebenezer Howard e Patrick Geddes, che aveva prosperato nell'architettura e nell'urbanistica del Nord America già a partire dalla fine dell'Ottocento, la conferenza mira a conferire validità ad un nuovo approccio che all'inizio degli anni Cinquanta era stato definito da José Luis Sert e da Sigfried Giedion come 'urban design', in riferimento a quell'attività della progettazione che a che fare con la forma fisica della città.

L'urbanista, nel modello proposto e discusso ad Harvard, deve prima di tutto credere nelle città e nella loro importanza e valore per il progresso e la cultura dell'uomo. Già all'inizio degli anni Quaranta, negli Stati Uniti e in Europa, attraverso il CIAM, si stavano sviluppando riflessioni circa la necessità di una specifica disciplina espressamente dedicata allo studio del fenomeno dell'urbanizzazione e al progetto della città. «We must be urban minded», sostiene Sert, all'apertura della conferenza ad Harvard (Sert, 1956): applicando un approccio riformista che tenta di reinterpretare la suddivisione delle quattro funzioni – abitare, lavorare, muoversi, ricrearsi – promossa dal CIAM, lavorando nell'ambito di uno spazio di

mediazione, inteso come *common ground*, tra *architecture*, *landscape architecture* e *city planning*, Sert propone una riorganizzazione dell'*everyday life* e dei *living environments*, focalizzando l'attenzione sul rafforzamento delle comunità urbane e sul senso di *civic engagement*, mediante la definizione di *a new way of thinking*. L' 'urban designer' opera quindi nell'intersezione tra pianificazione e architettura, attraverso un *collaborative and continuous process*: l'obiettivo non è di separare o di semplificare le competenze sulla città, piuttosto di provare a fare una sintesi, di definire un approccio olistico, oltre la frammentazione delle distinzioni disciplinari.

Alla prima conferenza del 1956, ne seguiranno altre dodici, sempre ad Harvard, l'ultima si tiene nel 1970. Nel 1959 Lloyd Rodwin, autore insieme a Kevin Lynch di *A theory of urban form*, fonda il MIT-Harvard Joint Center for Urban Studies. Nel 1960 la Harvard University inaugura il primo corso di studi di Urban Design¹ (Marshall, 2006). In quegli stessi anni in Italia è in corso un dibattito che mira ad investigare il ruolo dell'architettura e dell'urbanistica, intese come disciplina e come professionalità. Ernesto N. Rogers, esponente italiano CIAM, nella collaborazione avviata con Sert ad Harvard² influenza attivamente la costruzione di una nuova cultura urbana, prima con la redazione del piano AR (Architetti Riuniti) per Milano del 1946, successivamente con l'elaborazione concettuale dell'idea di 'continuità' tra tradizione e modernità, intesa come «coscienza storica», che divulga attraverso la rivista Casabella³ negli anni della sua direzione (1953-1965). Alla fine degli anni Cinquanta, inizia ad operare un gruppo di 'architetti-urbanisti', che, attraverso una stagione eroica di concorsi e di piani, contribuiscono a promuovere la cultura del 'disegno urbano', cioè il disegno della città attraverso l'architettura. «Traducendo alla lettera, o quasi, gli inglesi e americani *Town Design* o *Urban Design*» (Quaroni, 1983: 86), questi *designers* riescono ad imporre un modello di progettualità tutta italiana nel panorama internazionale, mediante l'avvio di una prosperosa attività di ricerca. Il 1963 è la data più certa in cui collocare la nascita del disegno urbano in Italia (Ferrari, 2005: 63): Ludovico Quaroni raccoglie intorno a sé un gruppo consistente di progettisti che promuovono un nuovo approccio all'architettura che, pur chiamandosi 'composizione', è di fatto 'progetto urbano'. Dalle pagine della rivista Casabella⁴, le ricerche e i progetti di Quaroni riportano al centro dell'attenzione progettuale il problema della città e del territorio, secondo un modello di continuità tra piano e progetto capace di saldare fra loro l'architettura e l'urbanistica: dalla X Triennale di Milano⁵ del 1954, che Quaroni cura insieme a Giancarlo De Carlo e Carlo Doglio, presentando in maniera innovativa i nuovi valori dell'urbanistica, al testo di Giuseppe Samonà *L'urbanistica e l'avvenire della città* (1959), che Quaroni recensisce come «il primo libro italiano di urbanistica» (Casabella, n. 236, 1960, p. 19-20), perché promotore di uno specifico lessico del progetto urbano, dalla costituzione del 'Centro studi Casabella', in cui operano attivamente brillanti architetti, sostenitori di studi e progetti di 'architettura urbana', fino alle esperienze americane di Quaroni come *visiting professor* presso l'MIT di Boston - in cui entra in contatto, tra gli altri, con Kevin Lynch (*L'immagine della città* verrà pubblicato nel 1964) - che confluono poi nei suoi corsi di Composizione Architettonica a Roma.

Gli architetti-urbanisti avviano una linea di ricerca autonoma e innovativa, basata su sperimentazioni e proficui scambi culturali con l'estero, tra le più avanzate in Europa, che prolifera, fra dibattiti, convegni e una straordinaria produzione editoriale, fino all'inizio degli anni Settanta. Dalla metà del 1970, il tema del 'disegno urbano' trova nuove declinazioni, in particolare nelle posizioni di Colin Rowe, con il notissimo *Collage city* (con Fred Koetter, 1978), sviluppato presso il Dipartimento di Architettura della Cornell University, e di Robert Krier, con il suo *Urban space* (1979), e di suo fratello Leon, che introducono una sorta di classificazione degli elementi che definiscono lo spazio urbano e la sua architettura, in una dimensione tipologica e morfologica che ha a che fare con i «fatti urbani» di cui parla Aldo Rossi ne *L'architettura della città* (1966)⁶.

¹ Già nel 1954 il concetto di 'urban design' era entrato nella programmazione didattica di Harvard, con due corsi, uno, 'History of Urban Design', tenuto da Sigfried Giedion, l'altro, 'Urban Design', tenuto da José Luis Sert, Hideo Sasaki e Jean-Paul Carlhian.

² Rogers nel 1954-55 insegna ad Harvard 'Theory of Architectural Composition'.

³ Rogers aggiunge la parola *continuità* al nome della rivista Casabella, come spiega nell'editoriale di apertura al numero 199 del 1953.

⁴ La rivista 'Urbanistica' diretta da Giovanni Astengo è piuttosto lontana dai dibattiti promossi dagli architetti-urbanisti, appare più interessata all'urbanistica come pianificazione e gestione del territorio, cioè al concetto di *planning*.

⁵ La mostra si articola in tre sezioni: la prima dedicata allo 'spazio in cui si vive', la seconda dedicata a 'spazio e società', la terza presenta immagini tratte da tre cortometraggi, dal titolo 'Cronache dell'urbanistica italiana', 'La città degli uomini', 'Una lezione di urbanistica'. La scelta del mezzo cinematografico come strumento di comunicazione è l'esito delle influenze di 'The city' di Lewis Mumford (1939).

⁶ Il testo di Aldo Rossi, tradotto in inglese nel 1978, diventerà molto noto e discusso negli Stati Uniti, grazie soprattutto agli sforzi di Peter Eisenmann e alla rivista 'Oppositions', che lo stesso Eisenmann fonda nel 1973.

Ma all'inizio degli anni Ottanta, l'architettura e l'urbanistica in Italia sembrano divergere e trovare ognuna un'autonomia disciplinare propria. Il dibattito sul progetto urbano si esaurisce, confondendosi nella tecnica e pianificazione urbanistica e trasformandosi in temi, definizioni e teorie diversi e lontani dagli iniziali presupposti teorici.

Urban Design is about giving shape to urbanism

Nel 1979 il *Battery Park City Masterplan* a New York, di Alexander Cooper e Stanton Eckstut si impone come paradigma di progetto urbano a grande scala nel Nord America, come primo esempio di *urban design practice* ispirato ai modelli di analisi teorica di Rossi, Rowe e Krier. Pochi anni dopo, verso la metà degli anni Ottanta, diversi architetti americani iniziano a sviluppare progetti di *urban design* applicando la teoria *figure-ground*, derivata dalla mappa di Roma-città ideale disegnata da Giambattista Nolli (1748), e la tecnica dell'*urban poche*, derivata dall'École des Beaux Art: lo studio dei pieni e dei vuoti, cioè di *building mass* (solid poche) e *open space* (void), mette in relazione gli elementi volumetrici, le forme dell'isolato e la densità urbana con le strade, le piazze e i parchi, in una rappresentazione bidimensionale di tipo positivo/negativo che prelude ad una più dettagliata progettualità tridimensionale dello spazio urbano. Lo studio delle forme e dei *patterns* si associa ad una ricerca estetica nel disegno e nel progetto urbano, che trae ispirazione dalla tradizione delle città europee, così come descritte nei testi di Camillo Sitte (1889) e di Werner Hegemann e Elbert Peets (1922) e dalle piazze delle città italiane. Il progetto urbano diventa occasione di crescita intelligente della città, *smart growth*, di crescita organica, *the idea of a growing whole* (Alexander et al., 1987), alla ricerca di uno standard abitativo di qualità, a misura d'uomo.

Nel 1993 il libro *New Urbanism. Towards an Architecture of Community*, a cura di Peter Katz, con un'introduzione di Vincent Scully, e un Congresso tenutosi ad Alexandria (Virginia), celebrano la nascita del New Urbanism. Il progetto della città di Seaside in Florida (1981), ad opera degli architetti Andrés Duany ed Elizabeth Plater-Zyberg, basato sul *traditional neighborhood development*, assurge a simbolo di una nuova stagione urbana: nel 1990 Time Magazine lo celebra come 'Best of the Decade'. Il New Urbanism si diffonde rapidamente negli Stati Uniti, anche grazie al coinvolgimento di diverse scuole, tra cui la Notre Dame University (Indiana) e la Miami University, e in Europa, attraverso la Prince's Foundation for the Built Environment con sede a Londra, e di studiosi e stimati professionisti, tra cui Peter Calthorpe (Berkeley), e costruttori operanti nel settore dell'edilizia pubblica e privata. Dopo il primo Congresso del 1993, si costituisce il Congress for the New Urbanism (CNU), a cui aderiscono progettisti da tutto il mondo. Al primo incontro sono presenti circa 100 partecipanti, nel 2008 saranno circa 3000. Nei primi anni Novanta nasce il capitolo italiano del New Urbanism, denominato Rinascimento Urbano, che contribuirà attivamente alla stesura della *Charter of the New Urbanism*, pubblicata nel 2000 dal CNU.

Nel 2004 Douglas Kelbaugh, professore presso il Taubman College of Architecture and Urbanism, University of Michigan, apre un dibattito, il *Michigan Debate on Urbanism* (poi confluito in una pubblicazione in tre volumi), in merito ai tre nuovi paradigmi dell'urbanistica contemporanea, il New Urbanism, l'Everyday Urbanism e il Post Urbanism, intesi come tre diversi modelli di impostazione teorica e progettuale riferiti al 'pensare' e 'fare' urbanistica, alla scala globale e nella dimensione contemporanea. Accanto ai Nuovi Urbanisti, all'inizio del terzo Millennio si impongono protagonisti, approcci e progettualità alternativi: in particolare l'Everyday Urbanism (Chase et al., 2008), cerca di riconnettere i valori umani e sociali con gli interventi di progettazione e pianificazione urbana. Questo avviene attraverso la concettualizzazione dell'*everyday space*, inteso come tessuto connettivo capace di legare insieme le esigenze della vita quotidiana, spazio pubblico di possibilità e di trasformazione, molto diverso dallo spazio esteticamente definito del New Urbanism o dal nichilista *junk space* di Rem Koolhaas, che assurge a massimo esponente del Post Urbanism. Lo spazio pubblico, inteso come spazio di relazione sociale fra gli individui, era stato studiato con successo da Jan Gehl (1987) e William Whyte (1980), ponendosi come valido strumento e guida agli interventi di urban design. Ma l'Everyday Urbanism è piuttosto un approccio, un'attitudine alla città, è una pratica che lavora in determinate condizioni e circostanze, non confluisce necessariamente in un'attività progettuale, ma lavora con essa, intervenendo su di essa o dopo di essa, lontana da schematismi e regole scritte, in grado di adattare lo spazio alle necessità della vita quotidiana, con piccoli ma significativi interventi. L'Everyday Urbanism può esprimersi attraverso differenti forme e risultati, è un'attività mutevole, tale da non produrre un singolo risultato formale: la sua massima espressione è nella molteplicità e nell'eterogeneità, nell'applicazione empirica piuttosto che normativa (Bravo, 2014).

Urban design is the process that produces or enhances urbanity

Nel 2006 l'Harvard Design Magazine, cinquant'anni dopo la prima conferenza, dedica due numeri (24 e 25) alle origini e all'evoluzione dell'Urban Design e avvia una discussione sullo stato dell'arte. «Urban design has reached a dead end», così scrive Micheal Sorkin (2006), direttore del New York Institute for Urban Design, denunciando una situazione tra la nostalgia e l'inevitabile, sempre più incapace di fronteggiare i bisogni delle città e dei suoi cittadini. La crisi di cui parla Sorkin sembra essere la conclusione di un ciclo, riferito principalmente al New Urbanism, che ha esaurito la sua dose di sperimentazione e innovazione.

Finita la stagione dei grandi progetti, si apre un nuovo capitolo di riflessione: le città sono cambiate, sono più complesse e problematiche, i territori ospitano condizioni urbane eterogenee non riconducibili a modelli predefiniti. Nel 1950 New York era la città più popolata al mondo, con poco più di 12 milioni di abitanti, a seguire Londra con 8 milioni, Tokyo con 7 e Parigi con 4. Le previsioni suggeriscono che nel 2015 Tokyo sarà la città più grande al mondo con 27 milioni di abitanti. Metà della popolazione mondiale oggi vive nelle città. Il rapporto delle Nazioni Unite, *State of the world's cities 2006/7*, prevede che nel 2050 il 75% degli abitanti del pianeta vivrà nelle città quando appena un secolo fa solo il 10% viveva nelle aree urbanizzate. Questi nuovi cittadini urbani abiteranno quartieri molto più simili ad una periferia che alle aree centrali di Londra, Parigi e New York, per cui il significato dell'urban design sarà sempre meno legato alla qualità ed espressività dell'architettura e necessariamente aperto ad altre e nuove prospettive. Le proposte di definizione di un nuovo lessico urbano (Indovina, 2006) si arricchiscono oggi di spunti di innovazione che derivano sempre più da una matrice sociale, come testimoniato da diverse esperienze recenti sviluppate soprattutto in Spagna, tra cui il Glosario Abierto di [vic] vivero de iniciativas ciudadanas. Il padiglione USA, alla 13. Mostra di Architettura di Venezia (2012), con *Spontaneous interventions | Design actions for the common good*⁷, promosso dal New York Institute for Urban Design, ha celebrato un nuovo inizio, indicando una strada di sperimentazione creativa, alla scala locale, nutrita di contaminazioni globali. Basata su un approccio di tipo *bottom-up*, l'urban design diventa espressione di un *do-it-yourself urbanism*, aperto a tutti i potenziali *city changers*, quindi non solo agli 'architetti-urbanisti', ma a diversi soggetti, per lo più privati, che a vario titolo, sono interessati a promuovere azioni di trasformazione o valorizzazione della città, intesa come bene comune. Lo spazio pubblico è il luogo urbano per eccellenza, per la sperimentazione di nuovi usi e pratiche, ma è sempre più uno spazio di complessità. Già nel 1993 la rivista *Casabella* dedicava un numero doppio a "Il disegno degli spazi aperti", interrogandosi su quali e quanti spazi aperti della città moderna possano essere qualificati come spazi di interazione sociale (Gregotti, 1993).

Molte delle sperimentazioni condotte in questa direzione in Italia negli ultimi anni, sono confluite nella Biennale dello Spazio pubblico, iniziativa promossa dall'Istituto Nazionale di Urbanistica nel 2011, che ha avuto il merito di intercettare questa nuova direzione, intesa come aspetto strategico di tipo micro, capace di attivare sinergie o di nutrire potenzialità latenti e di avviare al contempo processi a scala maggiore, di tipo macro. La logica progettuale impone di entrare nella specificità dei luoghi, di leggerli, interpretarli e rappresentarli secondo metodi non necessariamente codificati, applicando un procedimento che dal luogo si muove al contesto, alla città e infine al territorio, di tipo inverso quindi rispetto alla consolidata prassi della progettazione urbana. Il successo della Biennale, già a partire dalla prima edizione, è testimoniato dalla nascita della 'Public Space Biennial of the Americas', svoltasi nell'ambito della conferenza nazionale dell'American Planning Association (Chicago, 2013), come parte del programma 'Great Places in America', annunciata nel 2012 da Paul Farmer⁸, relatore invitato alla Biennale di Roma del 2011.

Le pubbliche amministrazioni hanno già da diverso tempo avviato politiche innovative, volte a sostenere queste nuove progettualità. Il Comune di Bologna, all'interno del programma 'Di nuovo in centro', avviato nel 2011 e tutt'ora in corso, nell'ambito di una serie di interventi di riqualificazione dello spazio pubblico, integrati con servizi per una mobilità sostenibile e per un'accessibilità e continuità pedonale, supporta

⁷ Il padiglione USA è stato premiato con una Menzione speciale dalla giuria della 13. Mostra Internazionale di architettura, Biennale di Venezia 2012. Dal 24 maggio 2013 (e fino al 1 settembre) la mostra *Spontaneous Interventions* è stata presentata per la prima volta negli Stati Uniti presso il Chicago Cultural Center. I contenuti sono stati aggiornati con 84 progetti, di cui alcuni dall'area di Chicago e altri selezionati dall'esposizione di Venezia, e con una 'outdoor living room' nel Millennium Park, progettata da MAS Studio.

⁸ Il fermento culturale emerso dalle numerose discussioni e dai progetti proposti è stata fonte di generosa ispirazione per Farmer, *chief executive officer* dell'American Planning Association (APA), tanto da convincerlo a promuovere un evento analogo negli Stati Uniti (da una intervista concessa all'autore, American Planning Association National Conference, Los Angeles, 14 aprile 2012).

iniziative finalizzate alla realizzazione di luoghi di aggregazione, vale a dire azioni informali di design urbano e interventi spontanei di micro-urbanistica, per riattivare luoghi anonimi o banali, aree vuote non compiutamente progettate o spazi non immediatamente percepibili per un uso collettivo, come marciapiedi, cortili, aree di parcheggio. All'inizio del 2014 il Comune di Bologna presenta alla cittadinanza il 'Regolamento sulla collaborazione tra cittadini e amministrazione per la cura e la rigenerazione dei beni comuni urbani', in collaborazione con Labsus – Laboratorio per la sussidiarietà, in applicazione alla Costituzione italiana⁹: ai 'cittadini attivi' (art. 4) viene riconosciuto un ruolo, al fianco degli architetti e dei progettisti in generale. Prendersi cura della strada di fronte alla propria casa, promuovere campagne di intervento per la riqualificazione di un giardino o di un parcheggio, organizzare eventi creativi di uso e consumo comunitario dello spazio pubblico non richiede nessuna specifica competenza, ma solo una generosità disinteressata rivolta al benessere dell'intera collettività.

«Creativity starts when you cut one zero from the budget», afferma Jaime Lerner, sindaco di Curitiba e governatore dello Stato del Paraná, Brasile, urbanista visionario e amministratore pubblico di straordinario successo. L'urban design oggi, nella dimensione contemporanea, in tempo di crisi, svela nuove pratiche e inaspettati *performers* per nuove urbanità, oltre i grandi progetti di trasformazione, oltre l'espressività del disegno urbano morfologico, oltre la figura dell'architetto-urbanista o *archistar*.

L'urban design è morto, ma è già risorto. Lunga vita all'urban design!

Riferimenti bibliografici

- Alexander C., Neis H., Anninou A., King I. (1987), *A new theory of urban design*, Oxford University Press, New York, Oxford.
- Bravo L. (2014), "Spazi urbani e vita pubblica. Azioni ed esperimenti di social engagement", in *Urbanistica Dossier on line*, "Città Open Source", a cura di Ilaria Vitellio, in corso di pubblicazione.
- Ferrari M. (2005), *Il progetto urbano in Italia. 1940-1990*, Alinea, Firenze.
- Chase, J. L., Crawford, M., Kaliski, J. (a cura di, 2008), *Everyday urbanism*, Monacelli Press, New York.
- Gehl, J. (1987), *Life between buildings. Using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York (prima edizione in danese, 1971).
- Gregotti V. (1993), "Gli spazi aperti urbani: fenomenologia di un problema progettuale", in *Casabella*, no. 597-598, pp. 2 - 4.
- Marshall R. (2006), "The elusiveness of urban design", in *Harvard Design Magazine*, no. 24, pp. 21 - 32.
- Hegemann W. & Peets E. (1922), *The American Vitruvius: an architects' handbook of Civic Art*, The Architectural Book Publishing Company, New York.
- Indovina F. (a cura di, 2006), con Fregolent, L. e Savino, M., *Nuovo lessico urbano*, Franco Angeli, Milano.
- Kelbaugh D. (2000), "Three Paradigms: New Urbanism, Everyday Urbanism, Post Urbanism. An Excerpt From The Essential Common Place", in *Bulletin of Science, Technology & Society*, no. 4, vol. 20, pp. 285 - 289.
- Lynch K. e Rodwin, L. (1958), *A theory of urban form*, in *Journal of American Institute of Planners*, no. 4, vol.24, pp. 201-214.
- Quaroni L., "I principi del disegno urbano nell'Italia degli anni '60 e '70", in *Casabella* no. 487- 88/1983, p. 82 - 89.
- Sert, José Luis (1956), "Urban Design", in *Progressive Architecture*, no. 8, vol. 37, pp. 97-112.
- Sitte C. (1889), *L'arte di costruire le città: l'urbanistica secondo i suoi fondamenti artistici* (edizione italiana di Jaca Book, Milano, 1981).
- Sorkin M. (2006), "The End(s) of Urban Design", in *Harvard Design Magazine*, no. 25, pp. 4 - 18.
- Whyte, W. H. (1980), *The social life of small urban spaces*, The Conservation Foundation, Washington DC.

⁹ 'Stato, Regioni, Province, Città metropolitane e Comuni favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà' (Costituzione, art. 118, ultimo comma).



Atti della XVII Conferenza Nazionale SIU
Società italiana degli urbanisti
L'urbanistica italiana nel mondo
Milano, 15-16 maggio 2014

 Planum Publisher
ISBN 9788899237004

La rifunzionalizzazione della Marittima per una Venezia città-porto

Daniele Cannatella

Scuola Politecnica e delle Scienze di Base | Università degli Studi di Napoli Federico II
DiARC - Dipartimento di Architettura
Email: daniele.cannatella@gmail.com
Tel: 393.108.4209

Giuliano Poli

Scuola Politecnica e delle Scienze di Base | Università degli Studi di Napoli Federico II
Centro Interdipartimentale di Ricerca in Urbanistica Alberto Calza Bini
Email: giulianopoli84@gmail.com
Tel: 334.276.8471

Sabrina Sposito

Scuola Politecnica e delle Scienze di Base | Università degli Studi di Napoli Federico II
DiARC - Dipartimento di Architettura
Email: sposito.sabrina86@gmail.com
Tel: 366.812.8484

Abstract

L'articolo intende indagare sulle conseguenze che la perdita progressiva di resilienza di determinate componenti socio-ecologiche genera all'interno di un sistema urbano complesso come Venezia, individuando strategie sostenibili integrate per migliorarne la capacità di risposta.

Venezia è un sistema urbano caratterizzato da componenti tangibili e intangibili, flussi dinamici che interagiscono tra di loro e stabiliscono una stretta correlazione con l'ambito lagunare, basato sugli equilibri ambientali tra terre emerse e acqua e su rapporti di interdipendenza socio-economici tra isole e terraferma. Alla luce di tali considerazioni, Venezia viene qui considerata una 'regione' territoriale in cui le componenti acquatiche e umane insieme configurano un'unità spaziale e sociale complessa. Il processo di massimizzazione delle istanze economiche, iniziato nel 1900 con lo sviluppo industriale e acuitosi a partire dagli anni '70 a causa di forme di turismo non sostenibili, sta alterando gli equilibri dinamici raggiunti dalla *regione* veneziana nel corso dei secoli attraverso l'azione congiunta di fattori antropici e naturali. Le conseguenze di tali alterazioni generano molteplici criticità sul territorio, fra le più significative si annoverano: il superamento della capacità di carico turistica della città, lo spopolamento del centro storico e il relativo indebolimento dei caratteri identitari, l'incremento dei fattori di fragilità ambientale legati all'aumento delle maree, ai fenomeni di erosione, al deterioramento degli edifici, all'inquinamento atmosferico e acustico.

Parole chiave: waterfront & harbors, urban design, sustainability.

Introduzione

L'articolo adotta un approccio multi-scalare e multi-dimensionale coniugando la dimensione cognitiva e valutativa con gli aspetti economici e tecnici, per definire possibili strategie di azione.

La messa a punto di strategie integrate che sappiano attraversare le scale di osservazione e interpretazione del territorio, d'altronde, appare indispensabile se si considera il processo di metropolizzazione a cui le

città devono oggi far fronte (F. Indovina, 2003). L'espansione urbana incontrollata ha difatti generato una geografia territoriale ad alto grado di antropizzazione, che moltiplica le zone di contatto tra aree naturali e artificiali rendendo le città più vulnerabili alla variabilità della natura e agli effetti del *Climate Change*. La nuova dimensione della città-regione, città-territorio, ipercittà (A. Corboz, 1998) ha richiesto nuovi paradigmi e nuove categorie concettuali atti a definire e re-immaginare una condizione urbana del tutto inusitata, facendo ricorso a metodologie e strumenti propri di altri campi disciplinari, primi fra tutti quelli dell'ecologia del paesaggio.

McHarg descrive la natura come un processo governato da leggi proprie e soggetta ad una mutevolezza che l'uomo deve imparare a comprendere e fronteggiare con tecniche adeguate. La terra viene intesa come un insieme interconnesso di diversità in cui uomo e natura vivono a stretto contatto, influenzandosi vicendevolmente. Nell'irrefrenabile sviluppo delle città, il delicato ruolo dei designer è, dunque, quello di predire i trend di sviluppo costruendo spazi che possano funzionare nel presente così come nel futuro (McHarg, 1967).

Nel grande mosaico territoriale, rappresentato dalla *landscape ecology*, diventa fondamentale l'esplorazione dei processi spaziali che collegano comunità adiacenti o ecosistemi (T.T. Forman, 1995, 2008). Lo stesso concetto di paesaggio cambia, identificandosi come sistema dinamico caratterizzato da diverse istanze che riguardano non soltanto le componenti ecologiche, ma anche quelle sociali, economiche, culturali, morfologiche, urbane, etc. (A. Bartel, 2000: 87-94). La concezione sistemica, quindi, è essenzialmente olistica, nel senso che considera «il tutto come più della somma delle singole parti» (F. Capra, 1996) ed è in questo assioma che si traduce l'importanza di avere una visione d'insieme, ampia e integrata, nell'ambito di un progetto urbano.

Il passaggio da *terra firma* a *terra fluxus* compiuto dal *landscape urbanism* sigla il nuovo carattere multi-scalare e stratigrafico del progetto, per cui l'attenzione va spostata dalla qualità oggettiva dello spazio al sistema che condiziona la distribuzione e la densità della forma urbana (J. Corner, C. Waldheim, 2006). La città, in tal senso, richiede 'resilienza' – capacità di un sistema di reagire ad una perturbazione, accogliere il cambiamento e raggiungere una nuova condizione di equilibrio – e quindi 'adattabilità' alle continue variazioni dell'ambiente. L'*adaptive design* è una risposta, in termini di resilienza, alla crescente urbanizzazione dei territori e si pone come una strategia sostenibile di lungo termine (N. M. Lister, 2010).

Se la dilatazione dello sguardo, atto a cogliere la complessità dei fenomeni urbani a partire dalle relazioni con il contesto, è divenuto presupposto fondamentale nel progetto della città contemporanea, esso è ancora più imperativo in un modello di città unico come quello veneziano. Venezia è parte della grande metropoli diffusa veneta, ma è altresì un'isola abitata all'interno di un arcipelago lagunare, in cui le persistenze storiche si mescolano e stratificano con oggetti e usi nuovi, lambita e attraversata da una laguna in continua evoluzione. È un patchwork di paesaggi ibridi, dove la terraferma, il centro storico, il porto, la laguna condividono il medesimo destino incerto, dominato dalle dinamiche idrauliche e dagli intensivi processi di trasformazione spaziale, economica, sociale.

Quadro conoscitivo

Dinamiche demografiche e socio-economiche

Il centro storico di Venezia oggi è abitato da meno di 60.000 persone, poco meno di un terzo della popolazione presente nel 1950, anno della maggiore espansione demografica. Per contro, ogni giorno a Venezia giungono a lavorare o a studiare almeno 50.000 persone e, più in generale, 150.000 city users (F. Mancuso, 2009). Sono interessanti però i risultati di una indagine svolta dal COSES (Consorzio per la ricerca e la formazione) nel 2007, secondo i quali il 60% dei 4000 veneziani che hanno lasciato la città storica nei quattro anni precedenti alla ricerca non se ne sarebbe andato, mentre il 50% sarebbe disposto a tornare previa determinate condizioni. Al contempo, il fenomeno del turismo presenta dati impressionanti. In media, i turisti che giungono a Venezia in un anno sono più di 21 milioni, con i disagi che ciò consegue in termini di vivibilità della città. La ricettività turistica si è adeguata a questo incredibile boom, utilizzando sempre di più edifici e spazi un tempo destinati alla residenza. Il turismo è dunque forte e vitale, e produce un consumo anche fisico della città. I segni – la folla, le insegne, il consumo effimero – sono manifestazioni visibili di un fenomeno che ha effetti più profondi, che modifica il senso della città. Tutto ciò genera pesanti e acuti conflitti, come la trasformazione del commercio e dell'artigianato, e il manifestarsi di una congestione sempre più elevata.

Studi recenti sottolineano la presenza di una relazione tra la diminuzione della popolazione e l'aumento esponenziale del turismo. Diversi sono i motivi imputabili all'aumento del turismo: l'elevata

concentrazione di turisti nel centro storico è legata alla difficoltà nei collegamenti tra il centro storico, la terraferma e il Lido; altro fattore determinante è l'eccessivo numero di strutture ricettive presenti nel centro storico rispetto a quelle presenti nelle altre zone; infine, la decadenza del Lido, un tempo meta turistica affermata a livello internazionale, oggi divenuto quartiere residenziale della città. Qualunque sia il motivo, è certamente vero che la soglia di capacità di carico turistica¹ della città è da anni ampiamente superata.

La capacità di carico turistica di Venezia fu calcolata all'inizio degli anni '90 da Paolo Costa, allora docente dell'Università Ca'Foscari. Secondo Costa, il limite di visitatori sostenibile doveva aggirarsi attorno ai 22.000 visitatori giornalieri. Negli ultimi anni si è arrivati ad una media di 60.000 turisti giornalieri con punte di 100.000 turisti. È vero che in venti anni sono stati fatti numerosi investimenti in strutture e infrastrutture turistiche e che l'offerta ricettiva è stata largamente ampliata, ma nonostante ciò il numero di turisti e soprattutto di escursionisti, i quali si aggirano intorno ai venti milioni all'anno, rimane troppo elevato e la pressione esercitata sul territorio urbano è decisamente critica (V. Ferri, E. Guarnaroli, 2012).

Turismo crocieristico

L'incremento del turismo a Venezia sembra essere inevitabilmente legato all'aumento del fenomeno del turismo crocieristico nella città. Non è un caso che rispetto ad altre città d'arte, come Roma o Firenze, Venezia registri una stagionalità più marcata, con un picco di presenze da maggio ad ottobre, determinate in gran parte dalle partenze e dagli arrivi delle crociere nel porto di Venezia.

Venezia è attualmente il primo *Homeport* del Mediterraneo assieme a Barcellona. Dal 1999 al 2010 il numero di crociere transitate nel Porto di Venezia è quintuplicato, passando da 98 a ben 629, ed il numero di passeggeri è aumentato di ben 16 volte, passando da 97.398 a 1.617.011.

Molti sono gli impatti negativi legati a questo tipo di turismo. In primis, il passaggio continuo delle grandi navi in prossimità del centro storico, oltre a rappresentare un pericolo in caso di incidenti, causerebbe grandi danni ambientali alla città e alla laguna, contribuendo all'erosione e al dissesto delle rive e all'aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico. Venezia, inoltre, è forse l'unico porto al mondo che richiede che, per attraccare, le navi attraversino tutta la città storica. Questa struttura portuale, ereditata dai secoli passati, richiede canali sempre più profondi in relazione al progressivo gigantismo delle navi da crociera, con scavi che alterano l'equilibrio morfologico lagunare, aumentando progressivamente la profondità media della laguna, dei suoi canali, la velocità delle correnti. Attraversare il centro storico costituisce un pericolo diretto in caso di errore umano e rende allo stesso tempo più gravosi i problemi collegati all'inquinamento atmosferico, marino, acustico ed elettromagnetico. Ne sono colpiti i monumenti della città storica che sono sottoposti a forte deterioramento, e le vite dei residenti che risentono sia dell'inquinamento dell'aria e del mare che del turismo addizionale portato dalle crociere, nei mesi di maggiore afflusso, in una città che è satura di turismo.

È stato calcolato che, a fronte dei 290 milioni di euro circa all'anno di ricavi prodotti dal turismo crocieristico, le esternalità negative legate all'inquinamento dell'aria, del mare e più in generale del cambiamento climatico ammontano ad un totale di 278 milioni di euro all'anno, per una media di 6.000 euro annui pro capite per i residenti nella città storica di Venezia. Un costo che misura un peggioramento della qualità della vita, in tutte le sue accezioni, e in un aumento della fiscalità a livello locale e nazionale (G. Tattara, 2013).

Strategie di intervento sostenibili per un progetto di porto turistico a Venezia

La proposta progettuale suggerisce la riconversione dell'attuale terminal-crociere di Venezia in porto turistico per maxi-yacht, delocalizzando a Marghera le funzioni logistiche e crocieristiche al fine di ridurre gli impatti ambientali, inclusi i rischi su persone e manufatti, generati dal transito e dalla sosta delle grandi navi (Fig.1).

¹ Secondo l'Organizzazione Mondiale del Turismo (WTO), la capacità di carico turistica è costituita dal numero massimo di persone che visita, nello stesso periodo, una determinata località senza compromettere le sue caratteristiche ambientali, fisiche, economiche e socioculturali e senza ridurre la soddisfazione dei turisti.



Figura 1 | L'area di intervento nel contesto territoriale.

L'obiettivo prefisso è quello di dare un contributo significativo in termini di incremento di resilienza alla 'regione' veneziana dal punto di vista sociale, economico ed ambientale, non solo limitando e razionalizzando il quotidiano superamento della capacità di carico turistica dell'isola, ma anche generando un attrattore che sia in grado di polarizzare i flussi turistici, di creare un nuovo indotto e di compensare gli impatti ecologici attraverso l'uso del verde e di materiali sostenibili.

In accordo con una visione sistemica del territorio e sulla base di un approccio multi-scalare, sono state effettuate delle scelte, maturate dalla costruzione e dall'interpretazione del quadro conoscitivo di riferimento, che hanno portato alla considerazione della valenza strategica del porto della Marittima quale importante snodo infrastrutturale e porta di accesso privilegiata alla città storica dalla terraferma e dal mare. A tal proposito, sono stati individuati tre sistemi, fondamentali e strettamente correlati fra di loro, che caratterizzano l'area di progetto: il 'sistema della mobilità', il 'sistema del verde' e il 'sistema degli spazi aperti' (Fig.2).



Figura 2 | I tre sistemi strutturanti dell'ipotesi di intervento.

Il sistema della 'mobilità' è stato concepito per favorire il depotenziamento del traffico su gomma, al fine di limitare il più possibile l'accesso all'isola consentendolo esclusivamente ai residenti e ai mezzi di servizio. Tale azione si accompagna necessariamente al potenziamento del trasporto pubblico, attraverso la creazione di nodi intermodali con parcheggi di interscambio in prossimità dei punti nevralgici di accesso a Venezia, quali la stazione 'S. Lucia' e le fermate del people-mover 'Tronchetto-Marittima-Piazzale Roma'. Nel perseguire gli obiettivi di sostenibilità economica e ambientale si propone la realizzazione di un Transit-point merci all'interno di un edificio dismesso localizzato nell'area settentrionale del Tronchetto. Lo scopo di tale centro di smistamento è il deposito e la successiva distribuzione, mediante un sistema di navette ecologiche, delle merci funzionali alla Marina maxi-yacht e a tutte le strutture che compongono il porto. Il Transit-point, in un primo tempo utile alla sola area portuale, potrebbe in futuro servire l'intera città riconvertendo a deposito 'ultimo miglio' anche altre aree sottoutilizzate del Tronchetto e completando il processo di razionalizzazione logistica suggerito nella proposta progettuale.

Il 'sistema del verde' è costituito dalla proposta di generare all'interno dell'area di intervento un parco urbano che, attraverso connessioni verdi costruite lungo via della Libertà e fino ai tracciati dei binari dismessi e alle banchine della Marittima, colleghi spazialmente o idealmente le aree verdi presenti sulla terraferma (Parco San Giuliano) a quelle dell'isola (Campo Marte, Giardini della Biennale) e dell'ambiente lagunare (velme e barene). La realizzazione di questo sistema a rete, realizzabile progressivamente nel tempo, fornisce un contributo significativo alla mitigazione delle emissioni atmosferiche grazie anche all'utilizzo di specifiche piantumazioni.

Il 'sistema degli spazi aperti' studia la conformazione del porto quale affaccio attrezzato dell'isola sulla laguna, capace di offrire un'apertura di ampio respiro ad una città saturata e introvertita, fatta tradizionalmente di piazze minute e pochi percorsi di bordo. Tale sistema è stato concepito in stretta relazione con quello insediativo e le scelte progettuali sono state fatte in accordo con la regola insediativa preesistente, mantenendo il carattere di apertura del tessuto edificatorio e preservando i numerosi punti di vista panoramici verso l'isola e la terraferma. A tal proposito, l'utilizzo del container come elemento modulare tende ad essere favorevole alla riorganizzazione di tali spazi e per la realizzazione di interventi leggeri di nuova edificazione, in accordo con la morfologia dell'area di intervento, con la flessibilità degli usi e con i principi di sostenibilità economica prefissati. Un ulteriore punto riguarda la realizzazione di *landmark* che siano in grado di conferire al porto turistico quei caratteri di riconoscibilità e unicità fondati sul rispetto dell'identità dei luoghi e della specificità del territorio veneziano, lavorando non in contrapposizione agli elementi simbolici della città, ma in modo complementare ad essi.

I tre sistemi individuati, in conclusione, si compongono in una macro-area corrispondente all'intera insula della Marittima, la quale, a sua volta, è stata suddivisa concettualmente in tre ambiti morfologico-funzionali: l'area retro-portuale, il porto turistico e l'area di connessione porto-città (Fig.3). In ciascuno di questi ambiti gli obiettivi e gli indirizzi strategici generali assumono declinazioni di volta in volta differenti. Le indicazioni progettuali vengono fornite considerando un'area di influenza ampia sulla quale l'intervento può avere impatti diretti o indiretti o con la quale esistono relazioni di stretta interdipendenza, dilatando o restringendo lo sguardo al mutare dei temi e degli oggetti di interesse.

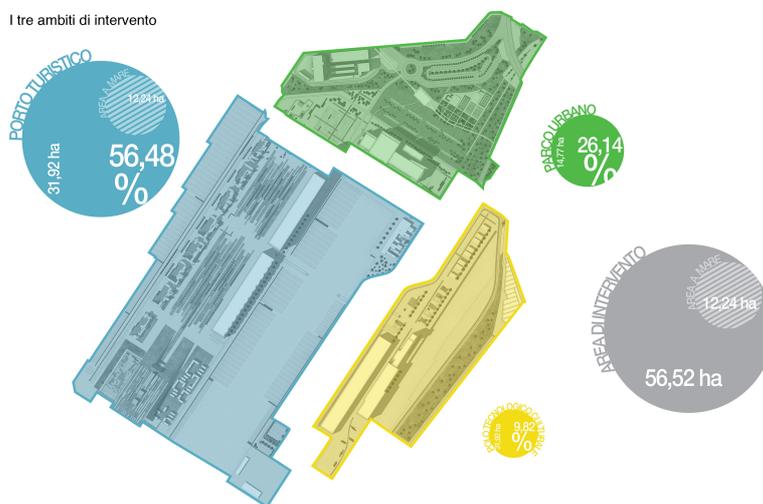


Figura 3 | I tre ambiti morfologico-funzionali.

In sintesi, la riorganizzazione spaziale della Marittima partirà dall'ottimizzazione della rete viaria e dalla limitazione del traffico su gomma nel porto turistico, che consentirà di snellire i flussi in entrata da via della Libertà, preservando esclusivamente la bretella di collegamento al mercato ittico e al Tronchetto e creando dei prolungamenti di gronda lungo le banchine a servizio delle imbarcazioni e del terziario. I restanti flussi si attesteranno nel parcheggio di interscambio collocato al margine nord. A seguito della demolizione di alcuni manufatti, inoltre, si svilupperà il grande parco attrezzato che, percorso in tutta la sua lunghezza da piste ciclo-pedonali, farà da collante fra i tre ambiti funzionali e la terraferma, e da filtro tra aree pubbliche e private. Il culmine del sistema viario e del parco lineare sarà caratterizzato da un *landmark*, costituito dall'edificio che accoglierà le attività e le funzioni prevalenti della Marina maxi-yacht. I servizi per la nautica da diporto e le attrezzature per il parco, infine, verranno insediati nei terminal crociere opportunamente ristrutturati e adeguati al cambio di destinazione d'uso o in *container* assemblati e adattati a nuovi usi temporanei (Fig.4 e Fig.5).



Figura 4 | Dettaglio del progetto in area Marittima.



Figura 5 | Masterplan.

Conclusioni

Lo studio qui presentato, che culmina nella proposta di un porto turistico per maxi-yacht, mette in luce i disequilibri sociali, ambientali, economici di una città la cui unicità nel mondo è frutto di una particolare attenzione nei confronti del territorio che la ospita, con una lungimiranza che la ha accompagnata per secoli. Al contempo, risalta le problematiche legate all'ambiente a cui è soggetta e a cui cerca di riparare in maniera forse troppo frettolosa e grossolana, e il peggioramento delle condizioni di vivibilità del suo centro storico, di cui lo spopolamento altro non è che un sintomo per le sue scelte di puntare ad un turismo che non è più sostenibile da tempo.

Di certo la proposta di spostare il porto crocieristico a Marghera per far spazio ad un porto turistico non può risolvere da sola il sovraccarico del centro storico. È più realistico pensare che il porto, da solo, può aiutare a decomprimere Venezia dallo stress a cui è quotidianamente sottoposta; sarebbe auspicabile accompagnare una proposta di tale portata ad una serie di politiche atte a diminuire la pressione turistica sull'isola.

Una proposta del genere, tuttavia, può mettere a fuoco anche altri aspetti, di certo non irrilevanti: innanzitutto ridare alla città una sua area – quella della Marittima – considerata a tutti gli effetti periferia dai cittadini. Un paradosso, per una città che storicamente ha visto sviluppare la sua periferia lontano da sé, sulla terraferma e lungo il cordone litoraneo della laguna. La Marittima è un pezzo di città che stride con il tessuto minuto e compatto del centro storico, goffo e sproporzionato qual è; praticamente inaccessibile ai cittadini, tagliato su misura della funzione madre che ospita: il turismo crocieristico. Poi, ancora, sgravare Venezia dalla sproporzione delle navi da crociera che quasi quotidianamente attraversano il canale della Giudecca per attestarsi alla Marittima. Infine, consentire alla città di riappropriarsi della sua natura che la contraddistingue da tutte le altre città di mare: l'essere una città-porto.

Riferimenti bibliografici

- Bartel A. (2000), "Analysis of landscape pattern: towards a top down indicator for evaluation of land use", in *Ecological Modelling*, no. 130.
- Capra F. (1996), *La rete della vita*, Bur Rizzoli, Pordenone.
- Forman R. T. T. (1995), *Land Mosaic. The Ecology of Landscape and Region*, Cambridge University Press, New York.
- Forman R. T. T. (2008), *Urban Regions*, Cambridge University Press, New York.
- Indovina F. (2003), "La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali", in *Economia e Società regionale – Oltre il Ponte*, n. 3 - 4.
- Mancuso F. (2009), *Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive*, Corte del Fontego, Venezia.
- Mostafavi M. with G. Doherty (2010), *Ecological Urbanism*, Mass.: Harvard University Graduate School of Design, Lars Muller Publishers, Cambridge, Baden, Switzerland.
- Tattara G. (2013) "É solo la punta dell'iceberg! Costi e ricavi del crocierismo a Venezia", in *Note di Lavoro*, no. 2.
- Waldheim C. (2006), *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press, New York.

Sitografia

- Ferri V., Guarnaroli E., Politiche per il turismo e sostenibilità: il caso Venezia, 2012, disponibile su RTBicocca,
www.rtbicocca.it
Statistiche sul porto di Venezia, Terminal passeggeri,
<http://www.vtp.it>

Riconoscimenti

Si ringrazia il corpo docente del Master in 'Pianificazione e Progettazione sostenibile delle aree portuali' dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, nell'ambito del quale è stato sviluppato questo studio.



Forme di urban design in contesti urbani storici

Natalina Carrà

Università degli studi Mediterranea di Reggio Calabria

Dipartimento PAU

Email: ncarra@unirc.it

Tel: 0965 3223.120

Abstract

Lo stato di elaborazione teorica delle metodiche del progetto urbano attraverso l'esplicitazione di alcune tematiche specifiche (analisi, processi economici, elementi morfologici) e il confronto con le esperienze esemplari portano a poter sostenere che la specificità italiana dell'urban design deve oggi più che mai confrontarsi con un "fenomeno urbano" di grande valore e prerogativa esclusiva del contesto mediterraneo, europeo, italiano: la città storica, il centro storico, il patrimonio urbano di pregio. Il grande valore del patrimonio urbano storico deve essere dispiegato attraverso operazioni di trasformazione/metamorfosi tese ad incentivare l'estensione di attività e strategie capaci di contrastare il declino e/o la mercificazione di tali contesti, attraverso la produzione di qualità fisica e funzionale che da qui si propaga all'intero organismo urbano. La ri-progettazione dei contesti urbani esistenti (storici e/o di pregio) insieme di cura, riqualificazione, rigenerazione, è l'obiettivo a cui la città italiana (europea) contemporanea deve tendere per un futuro plausibile, il progresso delle città non sarà più sviluppo dimensionale, ma riuso, riciclo e rinnovo dell'esistente.

La riflessione prende le mosse dalla volontà di affiancare alle tipiche forme di riorganizzazione, con apparati progettuali (masterplan, codici, guide urbane, ecc.), in grado di organizzare le differenti dimensioni (infrastrutturali, ambientali, insediative), che contraddistinguono il progetto urbano, con una nuova sensibilità alla realizzabilità attuativa e alla dimensione della cura (processuale e gestionale) della rigenerazione urbana.

Parole chiave: historic centers, urban regeneration, [sustainability](#).

Premesse

Il raffronto che deriva dalle metodiche del progetto contemporaneo con i contesti storici ci obbliga a riflettere su alcune questioni fondamentali: da un lato la difficoltà/complessità di definire una correlazione tra tutela e trasformazione del patrimonio esistente, dall'altro la necessità di definire il ruolo che i contesti storici possono avere nelle dinamiche evolutive della città contemporanea. Ciò implica in primo luogo di ripercorrere il senso di alcuni concetti in uso nella disciplina per ridefinire il significato e l'efficacia degli strumenti operativi. Il percorso evolutivo del progetto di città, le teorie dell'urbanizzazione moderna, le strategie in atto per il progetto urbano sostenibile, esplicitate anche attraverso l'osservazione critica delle prassi progettuali, rappresentano le questioni con cui confrontarsi.

Le sperimentazioni fatte a partire dal 1960 in poi in tema di progettazione della città, metodologicamente definite progetto urbano, pongono l'attenzione alla città costruita, nella volontà di superare la separazione tra progetto urbanistico e progetto di architettura, rivolgendo particolare attenzione allo spazio pubblico e alla sua configurazione morfologica, e confrontandosi con le modalità d'uso, la multiscalarità e la modificabilità temporale del progetto. Ma è possibile, negli anni e in contesti geografici diversi, rilevare almeno tre componenti diverse che sostanziano il tema e il dibattito che si anima attorno ad esso. Una componente, di chiaro stampo britannico, privilegia l'esplicitazione degli assetti dinamici, più che gli aspetti costruttivi ed edilizi dei luoghi urbani, le relazioni che li legano, cioè il *towndesign* e il *townscape* non si

occupano tanto delle cose fisiche, quanto delle connessioni relazionali che intercorrono tra di esse. La seconda, tutta italiana, prende spunto dalle teorie muratoriane, focalizzate sulle relazioni tra tipologie edilizie e morfologia della città, per la conoscenza e l'interpretazione dei complessi fenomeni che caratterizzano le trasformazioni urbane. E, infine, la terza di diretta derivazione olivettiana che porta in se una forte componente sociale (Ferrari 2005). Queste componenti che hanno animato il dibattito italiano negli anni passati, rappresentano l'eredità odierna con cui confrontarsi per andare avanti nell'evoluzione della prassi, che oggi affronta nuovi e diversi fenomeni.

Il progetto urbano, come oggi lo intendiamo, nasce quando il tema dell'espansione urbana, lo sviluppo dimensionale, non è più oggetto delle politiche, dei piani e dei progetti, ma ci si deve raffrontare con le nuove problematiche della trasformazione dell'esistente e della qualità dei luoghi; il tema della qualità dei luoghi prende il posto della quantità edificatoria, il confronto è, quindi, con la città esistente. Si affronta, perciò, l'aspetto spaziale e morfologico della città; a tale proposito, il progetto urbano si deve confrontare con l'intera complessità urbana per realizzare un programma di interventi, per i quali deve garantire risorse e soggetti attuatori, capaci di completare e integrare reti e servizi, realizzare standard passati e moderni, dare forma e ricreare spazi e strutture pubbliche di qualità. In sostanza, il progetto urbano, per come esso si configura, oggi, trova la sua ragione di esistere nell'evoluzione storica della città e nelle sue modificazioni. Questo è comprovato anche dal fatto che numerosi progetti di trasformazione delle città europee nell'ultimo trentennio, sono stati realizzati nella città consolidata, esistente, spesso coincidente con le parti storico-identitarie dell'organismo urbano. Poche realizzazioni sono ex novo e questo indica il sempre più diretto confronto, che questi processi devono avere con la 'storia', cioè con i contesti urbani storici, collocandosi all'interno del complesso processo che intercorre tra tutela e innovazione e ricercando gli elementi spaziali e morfologici derivanti dall'osservazione attenta della città, del territorio e della loro storicizzazione.

Tutela e innovazione una dialettica irrisolta

Gli atteggiamenti di fondo che hanno nel tempo presieduto alle prassi applicate alla città storica possono essere semplificati secondo tre condotte: quella riguardante la riforma della città antica, quella relativa alla salvaguardia del centro storico e infine quella della riqualificazione della città esistente.

L'atteggiamento di "riforma", inteso come miglioramento della città antica, è collocato tra il primo periodo postunitario e la seconda guerra mondiale, esso affronta le problematiche legate alle parti antiche, con una concezione che domina il progetto urbanistico, che è quella che la città antica è un ostacolo alla modernità. Il tema quindi è come ricondurre la città storica alle regole di funzionamento della città moderna: come adattare, 'omologare' la città vecchia alla città nuova. I caratteri salienti di questi progetti affrontano questo 'adeguamento' attraverso una ridefinizione/ricomposizione di relazioni, una ristrutturazione dell'assetto urbanistico preesistente, con lo spazio aperto; il connettivo: strade e piazze sono al centro dell'intervento urbanistico. I tessuti storici, cioè l'edificato, sono trattati come elemento plasmabile, cioè incline alla trasformazione, spesso sinonimo di distruzione, demolizione, che produce modelli progettuali poco rispettosi di tessuti e forme identitarie.

La salvaguardia del centro storico, investe temporalmente il progetto urbanistico dai primi anni del secondo dopoguerra fino alla fine degli anni settanta del 1900. La città antica, riconosciuta e individuata nel suo centro storico, costituisce un 'monumento unitario' da conservare. Le tematiche affrontate in questi progetti, riguardano la necessità di salvare questi contesti dall'aggressione subita nella fase precedente, il progetto diviene una sorta di progetto di 'sottrazione', dove i tessuti non sono più malleabili e disponibili alla trasformazione, poiché detentori di valori identitari, intesi come le qualità differenziali di questi contesti, che portano a sperimentare una sorta di 'progetto insulare' governato da regole speciali. Infine, la riqualificazione della città esistente che si impone a partire dagli anni ottanta del secolo scorso: la città storica è intesa come 'risorsa' per migliorare la città contemporanea; la città storica diviene una delle componenti con cui praticare la riorganizzazione della città e del territorio contemporaneo.

Morfologia, identità, sostenibilità culturale nel progetto urbano per la città storica oggi

Le considerazioni odierne nel rapporto tra il progetto urbano e la città storica, dopo anni di politiche e progetti di espansione urbana, relativi ampliamenti e consumo di suolo, non può che passare attraverso il ripensamento di sé stessa, di ciò che la costituisce, la compone, sia dal punto di vista morfologico che funzionale. Questo implica un'attenta esplorazione dello spazio urbano così da potere recepire l'eredità

spaziale di cui è permeata la città e inserirla nelle nuove configurazioni fisiche e funzionali dotati di nuovi valori, nuovi significati e diverse forme. La questione di fondo su cui interrogarsi è se la città storica possa sottrarsi ad un uso esclusivamente circoscritto, settoriale imperniato unicamente sul suo valore culturale/patrimoniale, sul valore eccezionale dei suoi beni, e quindi sul turismo e sulle attività culturali connesse, o possa svolgere il ruolo di struttura urbana vitale e reale, dotata di una mescolanza funzionale e di attività legate al vivere quotidiano.

Da un lato si tratta di trovare 'nuovi' usi per questi particolari contesti, secondo la logica della trasformazione compatibile e dello sviluppo sostenibile, dall'altro si delinea un problema legato alle relazioni tra le parti e della trasformazione di questi rapporti nel tempo, che non può essere trattato se non in relazione al complessivo fenomeno urbano, e che può essere declinato sia in termini strategico-urbanistici, che sul piano del progetto urbano. Dunque, nella logica della trasformazione di questi contesti, è necessario stabilire una nuova corrispondenza e capacità di relazione tra questi ultimi e la città nel suo complesso. Costruire nuove relazioni, interne ed esterne, significa ri-definire l'identità e ri-significare i luoghi in una prospettiva di senso allargata e aperta ai cambiamenti e alle trasformazioni; attribuirgli la capacità propria di accogliere nuovi significati, evocati dagli elementi identitari e di differenza, attraverso i propri limiti spaziali e gli stessi elementi della sua morfologia.

Il patrimonio urbano costituisce, soprattutto nei territori di più stratificata sedimentazione storica, un palinsesto di valore inestimabile per l'identità stessa dei luoghi e la cosiddetta città storica deve essere per definizione contemporanea, superando l'annosa diatriba fino a quanto può esserlo, cioè fino a quanto può accogliere segni della contemporaneità.

Il patrimonio urbano è qui assunto nella sua accezione maggiormente inclusiva che non si limita a ciò che si eredita dal passato, ma che al contrario continua a costruirsi nel tempo. È in questa prospettiva che il patrimonio urbano diviene possibile ambito di trasformazione operata attraverso il progetto, nonché palinsesto di segni e memorie disvelate attraverso la sua lettura.

Un buon impianto urbano è in grado di resistere al tempo e alle modificazioni che lo attraversano (funzionali, tipologiche, morfologiche): alcuni tessuti urbani trasmessi da epoche e culture passate ne sono esempi significativi. Il progetto urbano, attraverso le connessioni tra morfologia, sostenibilità culturale e dimensioni immateriali delle identità, dove la morfologia -intesa nel suo ruolo positivo, che sostituisce all'idea della forma finita e statica della città storica quella di forma come 'processo' dello sviluppo urbano contemporaneo- è lo strumento di connessione tra le tecnologie sostenibili e le istanze culturali, sociali, civili e formali della città.

Lo sfondo teorico del progetto urbano è costituito dalla dimensione fisica delle tracce del passato, che rievocano le dimensioni della modificazione come 'cura' atta a riesaminare il rapporto tra storia e progetto, inteso come azione interpretativa, capace di leggere/comprendere per modificare o trasformare le relazioni e i valori nella città storica. Queste metodiche analitiche, alla base di questi 'nuovi' interventi, pongono l'attenzione sugli aspetti qualitativi, per cogliere le specificità dei luoghi, cioè, si impiegano metodi di studio capaci di coniugare la sfera percettiva con le strutture socio-economiche e funzionali dei contesti urbani. Queste letture/descrizioni divengono lo schema di riferimento per un particolare approccio conoscitivo della città da trasformare e ri-progettare, come metodo cognitivo che mira a comprendere la città visibile ed invisibile, materiale e immateriale valutando con interesse le molteplici forme della realtà esistente; in tal senso esse divengono uno strumento di conoscenza e di progetto, che mettono in discussione il rapporto tra progetto e città esistente. E, al contrario di ciò che avviene per i processi e i progetti di espansione, in cui lo stato di fatto, la realtà è l'assenza di tessuto, il vuoto, da ricondurre ad un ordine spaziale attraverso il progetto; per la città esistente, la presenza di una struttura fisica e culturale da interpretare in relazione a processi di trasformazione con finalità di salvaguardia, necessita di attente azioni di studio consapevole e di selezione dei valori depositati e stratificati.

La conoscenza e la percezione di questi contesti non è più finalizzata alla lettura delle funzioni d'uso, ma richiede la valutazione e la scelta dei valori condivisi, la cui conservazione rappresenta il legame, la relazione tra il contesto e la sua storia, ovvero «mentre l'espansione usa la descrizione per prevedere, la conservazione usa la descrizione del luogo per indicare cosa e come deve essere conservato e, al tempo stesso, la conservazione è prodotta dalla descrizione stessa del luogo, in quanto maturata consapevolezza dello stesso» (Mazza 1997).

Urban design, il progetto come strumento di strategia urbana

Progettare, pianificare sull'esistente, inteso come contesto storico non può prescindere da una approfondita conoscenza della sua storia e del processo identitario alla base della sua struttura fisica e sociale, cioè da un riconoscimento della memoria da cui è stato prodotto e composto.

In quest'ottica le pratiche di recupero, rinnovamento e trasformazione della città storica, modificando le condizioni dell'esistente, riportando al centro dell'attenzione la qualità urbana e la salvaguardia dell'ambiente quali valori unici ed irrinunciabili –da qui il concetto di sostenibilità culturale, relativo alla non riproducibilità dei beni e dei valori del patrimonio urbano- divengono veri strumenti di modificazione e metamorfosi urbana. La città assume, dunque, un nuovo valore all'interno del processo di progettazione e pianificazione: non più solo scenario creativo, ma oggetto del progetto stesso, come sistema complesso da conoscere e descrivere criticamente, nei suoi aspetti materiali e attraverso la rilettura delle permanenze, per reinventare le relazioni fra le persone, le attività e i manufatti.

I modelli verso cui tendere, oggi, oltre al mantenimento dell'esistente devono, quindi, indirizzare a un progresso sostenibile che produca progetti con un notevole livello di adattabilità e propensione al cambiamento. Gli impianti urbani rinnovati faticano a raggiungere prestazioni efficienti, infatti è proprio durante il funzionamento che si verificano i possibili insuccessi o si generano danni, ostacoli, difetti. I processi di rigenerazione e ri-progettazione urbana dovrebbero avere le facoltà di alcuni esseri viventi che ricostituiscono la loro integrità fisica dopo un trauma, per esempio, come le lucertole che rigenerano che la propria coda mozzata o come il tritone che riforma le zampe amputate o anche come le stelle marine in grado di rigenerare i bracci che perde, anche se in scala ridotta (i bracci rigenerati sono più piccoli degli originali). Questa forma di autorigenerazione tipica del mondo animale, potrebbe essere assimilata alle odierne teorie sulla 'resilienza urbana' che è storicamente comprovata in questi luoghi, spesso teatro e culla di molte civiltà e in grado di assorbire, amalgamare e riorganizzare, nelle loro storie millenarie, una pluralità di culture urbane e sociali che progressivamente li hanno interessati e modificati, e ai quali hanno quasi sempre saputo rispondere (resilienza) producendo nuove e più elaborate sintesi socio-culturali e forme urbane.

Le trasformazioni di questi luoghi sono oggi in una sorta di ipotetico scenario evolutivo di transizione - con il termine transizione si identifica un processo di trasformazione che potrà svilupparsi per rispondere ad un ipotetico scenario di cambiamento a noi prossimo- nel quale si manifesteranno in modo preponderante le emergenti problematiche funzionali, ecologiche e sociali.

Per rendere meno traumatico questo passaggio (transizione) occorre sapere riconoscere e promuovere i processi che danno vita alla resilienza, cioè la capacità di adeguamento alle trasformazioni, sia negli stili di vita delle persone, sia nei caratteri costitutivi del contesto urbano (struttura, forma, funzioni), tramite un progressivo e graduale adattamento ai cambiamenti dell'ambiente urbano nella sua globalità.

È quindi necessario alle soglie del XXI secolo, che al cambiamento nelle strategie di trasformazione urbana corrisponda un rinnovamento consapevole dei valori urbani. «Una città resiliente cambia la sua identità storica con il cambiamento, i vecchi e i nuovi valori, razionalità ed emozioni, conservazione e sviluppo» (Fusco Girard 2010), una città ispirata al principio della resilienza è, quindi, una città che si evolve in funzione delle condizioni culturali di partenza, accogliendo gli elementi di novità imposti dal cambiamento, aumentando, attraverso la consapevolezza, la propria capacità di adattamento; in questo senso resilienza assume il significato di flessibilità, adeguamento, che non implica, quindi, il ripristino ad uno stato iniziale, ma il ripristino della funzionalità attraverso il mutamento e l'adattamento. Una rigenerazione intesa come resilienza, è, cioè, un processo più attento all'ambiente e al consumo di risorse, va oltre la mera riqualificazione.

Il progetto urbano deve, perciò, essere inteso come un progetto d'azione, un 'disegno strategico' di trasformazione urbana resiliente, che affronta tematiche differenti, in generale complesse e multisettoriali, che coinvolgano direttamente o indirettamente molteplici attori, pubblici e privati, così come i portatori di interessi specifici espressi dalla società civile. Per ottimizzare l'articolazione del processo e per affrontare la ri-progettazione di questi contesti si devono, perciò, perseguire: una visione strategica che favorisca la flessibilità del processo attraverso l'orientamento delle scelte pubbliche e private; l'integrazione funzionale per qualificare l'offerta complessiva; l'individuazione di sistemi omogenei per valorizzare e rivitalizzare i diversi livelli di attrazione e offerta con condivisione di programmi e progetti, ma anche partecipazione dei soggetti, attori, strumenti e interventi; la costruzione di un'impalcatura finanziaria per garantire continuità al processo di gestione/funzionamento.

La realizzazione degli obiettivi, attraverso una molteplicità di interventi e in tempi e fasi diverse, che dipendono dagli operatori coinvolti e dalle risorse disponibili, impone una dimensione programmatica, flessibile che diviene fondamentale e richiede forme di concertazione tra i vari attori e operatori pubblici e privati, così come forme di partecipazione attraverso le quali coinvolgere la società civile.

Il complesso portato di questo processo è sintetizzato nel nucleo essenziale della progettazione dello spazio fisico e della sua configurazione morfologica. Individuare i valori impliciti nel patrimonio e nelle relazioni tra questo e la città, significa, quindi, individuare strategie e metodi per il loro mantenimento e la loro continuità, in relazione ai significati che le tracce del passato assumono rispetto a nuove esigenze ed a nuove forme della vita contemporanea. L'estensione concettuale di tale processo è dovuto al passaggio da una cultura settoriale, legata essenzialmente al valore storico/museale del patrimonio, ad una cultura integrata, in cui la sopravvivenza dei valori della storia è connessa all'idea di progetto.

Riferimenti bibliografici

Ferrari M. (2005), *Il progetto urbano in Italia: 1940-1990*, Alinea Editrice, Firenze.

Fusco Girard L. (2010), *Sustainability, Creativity, Resilience: Toward New Development Strategies of Port Areas through Evaluation Processes*, International Journal of Sustainable Development.

Mazza L. (1997), *Trasformazione del Piano*, Franco Angeli, Milano.



Le nuove forme del progetto urbano. Proposte dal basso per una via italiana all'urban design

Federico D'Ascanio

Università degli Studi di L'Aquila
DICEAA - Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile - Architettura, Ambientale
Email: dascanio.federico@gmail.com
Tel: 348.1406074

Parole chiave: urban design, strategie, masterplan.

Il contesto di riferimento nazionale

La crescente necessità da parte delle Amministrazioni di doversi confrontare con temi quali il riuso di spazi urbani, la rigenerazione urbana o la riqualificazione di parti degradate di città, necessita un approccio sia progettuale che gestionale innovativo rispetto all'evoluzione degli assetti normativi in materia di urbanistica e pianificazione anche alle scale della progettazione architettonica definitiva.

I temi legati al disegno urbano, ovvero quell'insieme di invarianti che resta fissata nelle città su cui impostare il più dinamico argomento della gestione degli spazi urbani, mancano ad oggi di opportuni riferimenti legislativi nell'urbanistica italiana cadendo a cavallo tra i temi strettamente urbanistici legati alla città e quelli progettuali relativi ai singoli oggetti edilizi.

La tradizione italiana, fino a pochi anni fa priva di riferimenti sul tema, oggi sposa l'*urban design* attraverso Programmi Complessi e Masterplan, strumenti funzionali al ridisegno della morfologia di quelle parti di città che intende trasformare, delegando al disegno degli stessi strumenti le decisioni sulle infrastrutture, sui percorsi, sulle dimensioni degli edifici, sui rapporti che intercorrono tra le parti, sugli spazi pubblici e privati.

L'introduzione del processo negoziale rappresenta la vera novità che potrebbe (o vorrebbe) sopperire al vuoto normativo di scala, consentendo alle diverse istanze di trasformazione delle città e delle forze sociali che ne sono coinvolte, o che intendono esserlo, di potervi prendere parte attraverso privati investitori, cittadini o operatori sociali.

Le esperienze europee che ci precedono sono rappresentate da un proliferare di proposte di trasformazione urbana di media scala avanzate e gestite direttamente dai privati, in una visione bottom-up che tuttavia non risulta facilmente traducibile in una visione piramidale quale quella del nostro ordinamento legislativo.

Per tale discrasia, in Italia molte pubbliche amministrazioni, soprattutto nelle realtà di provincia e avulse da logiche metropolitane, faticano a trovare gli strumenti di controllo necessari ad un corretto sviluppo dei piani di trasformazione urbana, correndo il rischio di trovarsi a gestire uno strumento molto efficiente senza tuttavia poterlo inserire in una strategia di ampia scala, con la conseguenza inevitabile di una crescita della città per comparti autonomi, quasi delle microubanità indipendenti ognuna dotata di regole efficaci, ma slegate le une dalle altre.

L'elemento innovatore per la prassi italiana è rappresentato dai casi in cui ad operare e promuovere la trasformazione delle aree non erano le imprese di costruzione o le amministrazioni, ma le stesse aziende proprietarie dei siti in oggetto, organizzatesi autonomamente per sfruttare in modo diretto il vantaggio

delle proprietà dei suoli. È il caso della Pirelli per l'area Bicocca di Milano, della Fiat per l'area del Lingotto di Torino, o di Firenze con l'operazione di Viale Guidoni sull'area Mercatir ed ex-Longinotti.

La comparsa di specifici settori e rami d'azienda da parte degli operatori economici privati in Italia coincide con una crescente responsabilità nello sviluppo del patrimonio edilizio: da un lato la spinta a portare un contributo determinante nelle espansioni e nelle riqualificazioni urbane, con progetti in cui possano convivere spazi commerciali, per il terziario, servizi pubblici e privati, strutture residenziali, dall'altro la risoluzione di problematiche infrastrutturali, legate alla dotazione di servizi e spazi di qualità offrendo un importante contributo nei confronti delle amministrazioni in sede di accordi strategici.

Gli operatori pubblici e privati, attraverso strumenti quali i Masterplan, si propongono di affrontare (e risolvere) l'ormai condiviso tema dell'impossibilità attraverso gli strumenti ordinari di sviluppare porzioni significative di città affidandosi ai requisiti minimi di norma in termini di standard ed aree pubbliche da cedere alla collettività, stante l'esiguità delle risorse economiche disponibili nelle casse delle Amministrazioni Pubbliche, offrendo l'opportunità di disegnare nuovi territori urbani con l'introduzione di soluzioni qualitativamente alte sia in termini di connessioni tra vuoti e tessuti costruiti che di vivibilità e sostenibilità ambientale.

La ricerca di una semplificazione procedurale, considerate le ordinarie difficoltà amministrative riscontrabili nell'urbanistica tradizionale, ha reso sempre più frequente il ricorso a strumenti quali i Masterplan, capaci di una governance indubbiamente maggiore rispetto al piano.

La ricerca tuttavia dovrebbe indirizzarsi verso le carenze palesate da tale strumento che molto spesso diviene pretesto per strategie locali, non inserite in una visione di sviluppo urbano, non supportato adeguatamente da un quadro conoscitivo che ne consenta l'inserimento in un disegno più ampio.

Il rischio di localismi e di uno sviluppo della città non *per parti* ma *a pezzi* incombe su tali percorsi semplificati e sempre più rappresentano una tentazione per le Amministrazioni che sfuggono dall'assunzione di responsabilità territoriali.

Strategie urbane e piani attuativi

Alla base della riflessione sui progetti urbani e sulla necessità di connessione tra questi, resta la convinzione che lo spazio pubblico rappresenti un elemento costitutivo dei fenomeni sociali e un aspetto importante del conflitto urbano.

Di fronte al crescere delle condizioni di marginalità subita dalla parte più fragile della popolazione, l'urbanistica è chiamata a prendere una posizione riscoprendo le sue responsabilità etiche.

I modelli disciplinari spesso non mettono in discussione, ma esasperano la frattura tra il centro e il margine, favorendo forme di individualizzazione nell'accesso alle risorse sia attraverso la negazione dello spazio come bene collettivo, sia promuovendo interventi che hanno come esclusivo riferimento i soggetti promotori delle iniziative economiche.

Le città sono molto cambiate negli ultimi anni, si sono trasformate dal punto di vista economico e sociale ma anche nella forma e nella struttura.

La forma urbana si è adeguata lentamente alla metamorfosi in atto e continua a farlo senza mai fermarsi.

I principali attori della sua trasformazione sono molteplici: la crisi dell'industria tradizionale ha prodotto spazi inutilizzati ai margini dei centri storici, parallelamente il fenomeno della terziarizzazione dell'economia e della internazionalizzazione delle imprese (che sono diventate dei network complessi) ha costretto le città ad avviare dei processi di ristrutturazione delle aree dismesse, delle periferie, delle aree marginali per mutarle in ambienti favorevoli ai processi economici in atto.

Le città che hanno saputo controllare con equilibrio ed equità lo sviluppo urbano nella fase dell'espansione e che hanno utilizzato con razionalità ed efficienza le risorse a propria disposizione sono anche quelle con le migliori possibilità di affermazione nella nuova fase dell'economia cognitiva e reticolare.

I fattori che stanno trasformando le città dipendono anche da elementi ecologici e da una nuova attenzione nei confronti dell'ambiente e una sempre più diffusa domanda di qualità della vita in ambiente urbano.

Le città, infatti, dopo il violento sviluppo degli anni '60, si sono ritrovate ad essere aree segregate dal punto di vista sociale, con profonde differenze di trattamento dei cittadini in termini di qualità degli spazi pubblici e disponibilità di risorse naturali.

Il progetto della città contemporanea, quindi, si presenta come un disegno multidimensionale che gli operatori del settore, gli amministratori locali, dovrebbero conoscere alla perfezione in termini di strategie urbane per lo sviluppo per poter affrontare con competenza il ventaglio di soluzioni proposte relative al

progetto urbano come disegno di trasformazione relativo ad una parte circoscritta della città, tendente a tradurre in pratica gli indirizzi generali assunti.

Il significato più semplice e letterale del "progetto urbano" è quello di costruttore di complessità urbana, edificatore di città.

Le città di oggi, per funzionare al meglio, hanno bisogno di due elementi imprescindibili e tra loro strettamente connessi: una visione d'insieme e un programma di interventi che realizzano e arricchiscono quella visione.

È questo il doppio significato del progetto urbano nella città contemporanea che attraverso le nuove forme del questo strumento lasciano intravedere una possibilità di rinnovare l'urbanistica italiana, ormai sclerotizzata e da molti anni incapace di dare risposta alle rapide trasformazioni urbane.

Non solo il progetto urbano si rileva lo strumento più idoneo ad integrare nell'urbanistica i temi della sostenibilità ma esso consente anche di dare una nuova profondità all'azione di governo delle città, condividendo visione globale e trasformazione locale, tessendo una trama di relazioni tra grandi politiche di sviluppo e cura per la qualità del dettaglio.

Questi due aspetti del progetto urbano, tuttavia sono sempre in relazione tra loro: nella prima parte è affrontato il progetto urbano come piano strategico; nella seconda il progetto urbano è invece considerato come intervento di trasformazione su parti urbane delimitate.

L'obiettivo di rendere operativi e interagenti questi due aspetti indissolubili del discorso urbanistico è il compito di una riforma dell'urbanistica in Italia, in gestazione almeno dal 1995.

Il Piano di tradizione, quindi, non ha fino ad oggi risolto questa dualità, fornendo talvolta perfino gli strumenti per legalizzare con espedienti interpretativi gli abusi e la speculazione.

Se nel controllo della città occorre tener conto, da un lato, della configurazione fisica e rappresentativa, e, dall'altro, di quei parametri politici che sono soliti variare con ritmi pressoché aleatori, si dovrà accettare che gli ambiti di attuazione rispondano a due condizioni: essere di dimensione ragionevole e offrire soluzioni precise e sicure in intervalli temporali altrettanto ragionevoli.

Da ciò derivano due conseguenze: la città deve essere analizzata per parti formalmente e socialmente determinate con una certa autonomia, secondo un processo intelligibile che consenta la partecipazione degli utenti al momento opportuno.

A tale risultato difficilmente si perviene attraverso la pianificazione generale omnicomprensiva, quanto piuttosto per il tramite di una serie di progetti urbani facenti capo ad un disegno strategico comune, ad una visione urbana capace di dare risposta alle istanze sociali ed economiche che caratterizzano i rapidi mutamenti in corso.

Il lavoro di elaborazione di un nuovo piano urbanistico generale dovrebbe pertanto essere preceduto e accompagnato da alcuni progetti urbani relativi a diverse aree strategiche della città, avviati a realizzazione a prescindere dall'approvazione definitiva del nuovo piano generale.

Ciò costituirebbe una prassi innovativa nel panorama urbanistico italiano, caratterizzato tradizionalmente da un marcato determinismo gerarchico tra piano generale e realizzazioni attuative, che si è sovente tradotto in fenomeni di paralisi, abusivismo e degrado urbano.

In un contesto estremamente frammentato e problematico come quello urbano-territoriale dell'Aquila post-sisma, ma anche di tante città italiane caratterizzate da fenomeni di metropolizzazione, è ancora maggiore la richiesta di uno strumento in grado di risolvere in sé tutte le criticità e le contrapposizioni insite nei rigidi e statici sistemi di pianificazione tradizionali.

Si necessita pertanto di un approccio che affronti i problemi urbani in una Visione che può essere rappresentata in un Masterplan, per applicare poi, anche a scala di dettaglio, gli strumenti propri dell'urbanistica (e non ci si riferisce alla zonizzazione funzionale), lavorando ad esempio sui tessuti (completezza, coerenza, etc.), sulla densità (densificazione, infilling), ma anche sulle prospettive o sulla tematizzazione della Città.

Il progetto di una parte di città inevitabilmente si riferisce ad una Visione che non riduce la soluzione del problema all'intervento su una parte, ma che tratta quella parte in un contesto più ampio, riferito al complesso della Città stessa.

Il Progetto urbano (o forse più propriamente urbanistico) è un progetto di forme e di intenti che può lasciare il limite spaziale indefinito e una dimensione temporale indeterminata.

Tale proposta accoglie una vasta gamma di elementi da considerare nella fase di elaborazione progettuale; pur affrontando l'aspetto spaziale e morfologico della città si deve confrontare con l'intera complessità urbana.

Si tratta di un progetto progressivo, praticabile nella sua strategicità per parti e nel rispetto delle coerenze strutturali e delle compatibilità ambientali che un Progetto urbanistico può garantire.

E' un progetto che si pone come riferimento il territorio, accogliendo l'indeterminatezza spaziale e temporale quali componenti indispensabili per la riuscita delle strategie e contenendo in sé tutti quegli elementi capaci di garantire la tutela dell'ambiente e del paesaggio in qualsiasi momento.

progetto urbano". Esso può infatti designare una visione strategica della città nel suo complesso e, nello stesso tempo, l'azione concreta di trasformazione di parti urbane delimitate. La continua oscillazione del "projet urbain" da un significato all'altro sottolinea la relazione indissolubile tra questi due aspetti del discorso "progetto urbano". Esso può infatti designare una visione strategica della città nel suo complesso e, nello stesso tempo, l'azione concreta di trasformazione di parti urbane delimitate. La continua oscillazione del "projet urbain" da un significato all'altro sottolinea la relazione indissolubile tra questi due aspetti del discorso urbanistico., avviato oltre 15 anni fa dall'urbanista catalano Oriol Bohigas sulla base di un programma politico strategico (dessein) attuato attraverso progetti urbani (dessins) precisamente delimitati, e subito avviati a realizzazione. In quest'ottica è analizzato il processo di trasformazione della città di Salerno, avviato oltre 15 anni fa dall'urbanista catalano Oriol Bohigas sulla base di un programma politico strategico (dessein) attuato attraverso progetti urbani (dessins) precisamente delimitati, e subito avviati a realizzazione.

Questa concezione del progetto urbano tra visione globale e trasformazione locale è tradotta nei termini giuridici appropriati di un nuovo "piano urbanistico generale", in stretto rapporto con le proposte attuali di riforma della disciplina in Italia. processo di trasformazione della città di Salerno, avviato oltre 15 anni fa dall'urbanista catalano Oriol Bohigas sulla base di un programma politico strategico (dessein) attuato attraverso progetti urbani (dessins) precisamente delimitati, e subito avviati a realizzazione.

Questa concezione del progetto urbano tra visione globale e trasformazione locale è tradotta nei termini giuridici appropriati di un nuovo "piano urbanistico generale", in stretto rapporto con le proposte attuali di riforma della disciplina in Italia. processo di trasformazione della città di Salerno, avviato oltre 15 anni fa dall'urbanista catalano Oriol Bohigas sulla base di un programma politico strategico (dessein) attuato attraverso progetti urbani (dessins) precisamente delimitati, e subito avviati a realizzazione. processo di trasformazione della città di Salerno, avviato oltre 15 anni fa dall'urbanista catalano Oriol Bohigas sulla base di un programma politico strategico (dessein) attuato attraverso progetti urbani (dessins) precisamente delimitati, e subito avviati a realizzazione.

La ricostruzione (mancata) della città di L'Aquila

Vale la pena, a tal proposito, soffermarsi poi sul caso della ricostruzione post sisma della città di L'Aquila, in cui il disastro naturale ha evidenziato le già forti criticità urbane che caratterizzavano il capoluogo abruzzese.

Le criticità diffuse sul territorio aquilano colpito dal sisma del 6 aprile 2009 sono riconducibili essenzialmente a tre diverse famiglie di problemi.

La prima riguarda il consistente stato di danneggiamento del patrimonio edilizio esistente, con particolare riferimento ai centri storici consolidati; la seconda riguarda il contesto, ossia le relazioni tra gli spazi abitati e gli spazi limitrofi pubblici e privati; la terza coinvolge le infrastrutture urbane.

L'insieme di tali criticità, diffuse sull'intero territorio aquilano, necessiterebbe di piano d'azione condiviso all'interno del quale poter operare strategie di ricostruzione fisica ma anche socio economica.

Un Masterplan, per l'appunto.

Stante tuttavia la mancanza di proposte e offerte provenienti dalle Amministrazioni, concentrate sulla ricostruzione esclusivamente fisica dei volumi danneggiati nei loro contenitori edilizi, si è costituito autonomamente, da un'iniziativa dell'Istituto Nazionale di Urbanistica (INU) e dell'Associazione Nazionale Centri Storici Artistici (ANCSA), il Laboratorio Urbanistico L'Aquila, espressione operativa dell'intesa Scientifico-Operativa siglata a L'Aquila l'8 aprile 2010, ad un anno dal sisma aquilano (6 aprile 2009), che prevede attività che impegnano la cultura urbanistica italiana e internazionale sul tema del tutto nuovo della ricostruzione di una capitale regionale con un eccezionale centro storico ed un sistema insediativo complesso e articolato in una pluralità di centri minori spesso di altissimo valore storico, ambientale e paesaggistico.

Il programma operativo del LAURAq (<http://www.laboratoriourbanisticoaquila.eu>), dopo una prima fase (2009-2010) durante la quale è stata organizzata una serie di Workshops che hanno raccolto idee e progetti proposti da tutti coloro (associazioni, accademici, privati cittadini) che hanno voluto dare un contributo

culturale e disciplinare alla ricostruzione dell'Aquila, con l'obiettivo di mettere bene in luce i problemi della ricostruzione, ha dato vita ad un primo ciclo di Workshops in cui si sono sviluppate e dibattute le principali tematiche emerse.

La seconda fase è stata incentrata sull'organizzazione degli Atelier per la Ricostruzione, sviluppo progettuale dei Workshop e pubblicazioni scientifiche, di cui una prima esperienza è stata condotta nel luglio 2011 mentre una seconda è programmata per il mese di aprile 2014.

Nel contempo il Laboratorio si è impegnato in una costante attività di supporto alle amministrazioni pubbliche, sviluppata nel tempo sia tramite la messa a disposizione delle proposte nate e costruite nell'ambito del Laboratorio, sia tramite confronti critici e costruttivi condotti in sedi autorevoli (come, ad esempio, l'esperienza condotta ad Urban Promo 2011).

Rifacendosi pertanto al contesto descritto in precedenza, il Laboratorio si pone come luogo di confronto tra attori, operatori ed esigenze differenziate che contribuiscono con ruoli e pesi differenti ad un duplice obiettivo condiviso, approfondire le tematiche connesse al sisma che aveva colpito l'aquilano nel 2009 e sollecitare la comunità scientifica a fornire il proprio contributo, nell'ottica di un approccio integrato al tema della ricostruzione, capace di cogliere appieno la complessità dei problemi e le potenzialità di una corretta e lungimirante impostazione delle soluzioni.

Vuole questa proporsi pertanto come una buona pratica in cui operare attivamente nonostante la complessa situazione socio economica locale e la testimonianza di come solo attraverso la concertazione e la condivisione di strategie e procedure operative sia possibile individuare una via italiana all'urban design.

Riferimenti bibliografici

- Camagni R. (2003), *Piano strategico, capitale relazionale e community governance*, in Pugliese T. e Spaziantè A. (a cura di), *Pianificazione strategica per le città: riflessioni pratiche*, Franco Angeli, Milano.
- D'Albergo E., Lefreuve C. (a cura di) (2007), *Le strategie internazionali delle città. Dieci metropoli a confronto*, il Mulino, Bologna.
- Gibelli M. C. (2005), *Flessibilità e regole nella pianificazione strategica: buone pratiche alla prova in ambito internazionale*, in Martinelli F. 2005 (cur.), *La pianificazione strategica in Italia e in Europa. Metodologie ed esiti a confronto*, Franco Angeli, Milano.
- Giberti M. (2008), *Masterplan. La trasformazione di una parte di città*, Alinea Editrice, Firenze.
- Perulli P. (2004), *Piani strategici: governare le città europee*, Milano, Franco Angeli, Milano.
- Romano M. (1997), *L'Estetica della città europea*, Einaudi, Torino.
- Russo M. (2011), *Il progetto urbano nella città contemporanea. L'esperienza di Salerno nel panorama europeo*, CLEAN - Cooperativa Libreria Editrice Architettura, Napoli.

Sitografia

Laboratorio Urbanistico per la Ricostruzione dell'Aquila
<http://www.laboratoriourbanisticoaquila.eu/index.html>



Le convenzioni urbanistiche tra pianificazione e progettazione: Milano nel secondo dopoguerra

Nicole De Togni

Politecnico di Torino / Politecnico di Milano

DAD - Dipartimento di Architettura e Design

Email: nicole.detogni@polito.it

Abstract

L'intervento discute le convenzioni urbanistiche come strumento di pianificazione e progettazione ad una scala intermedia tra piano e progetto edilizio, al centro di un variegato sistema di attori, consuetudini d'uso e posizioni critiche. La discussione si articola in relazione a tematiche disciplinari quali l'uso di altri strumenti pianificatori, la relazione con atti amministrativi e interventi legislativi, le interpretazioni giuridiche, la concezione di funzioni e soggetti pubblici e privati, il regime giuridico della proprietà urbana. Si problematizza il tema delle convenzioni urbanistiche in relazione al dibattito storico-critico su genesi e conseguenze del Piano Regolatore Generale di Milano del 1953, che nell'ambito di una generale posizione legata ai temi dell'occasione mancata, della modernità tradita e della Ricostruzione fallita ha ridotto significato e rilevanza delle convenzioni urbanistiche a semplice strumento di speculazione e scardinamento delle politiche pianificatorie senza indagare il loro ruolo di terreno di confronto e mediazione tra le culture della pianificazione e della progettazione urbana ed i relativi e molteplici attori. Alla luce di un'analisi quali/quantitativa della schedatura completa ed originale delle convenzioni riguardanti il centro storico di Milano, si propone una riflessione trasversale sul processo di costruzione della città alla scala dell'urban design e sulle modalità e le potenzialità di contrattazione ed intervento nel tessuto urbano consolidato, nel contesto specificamente italiano della discussione disciplinare sui centri storici nel secondo dopoguerra.

Parole chiave: urban design, historic centres, tools and techniques.

Le convenzioni tra piano e progetto

Le convenzioni urbanistiche si possono definire come accordi di tipo privato tra l'amministrazione pubblica e proprietari o concessionari privati, finalizzati a sancire diritti e doveri legati ad attività edilizie e di urbanizzazione. Nacquero come conseguenza dell'adozione dei piani regolatori a partire dall'unificazione amministrativa dello stato italiano, anche se derivate da ordinamenti preunitari (Insolera, 1973: 441). Originariamente il termine aveva valore analogo a quello di 'contratto', in riferimento ad accordi da siglare con atto pubblico o scrittura privata alla presenza di un pubblico ufficiale che coinvolgevano necessariamente l'amministrazione comunale ed il soggetto privato intenzionato ad urbanizzare l'area di sua proprietà, con la rara partecipazione di appaltatori o garanti.

Questo intervento intende discutere le convenzioni nella loro specifica declinazione di strumenti di pianificazione e progettazione ad una scala intermedia tra piano e progetto edilizio, in particolare in riferimento al secondo dopoguerra. Ad una lettura del carattere che esse hanno assunto nel tempo in base alla legislazione e alle interpretazioni giuridiche si affianca la proposta di una riflessione sul ruolo giocato nel disegno della città contemporanea in quanto strumenti operativi dal chiaro profilo organizzativo e valore tecnico-urbanistico.

Mentre la storia dell'urbanistica canonica delega lo studio del disegno urbano alla lettura del piano, le convenzioni sono qui proposte come fonte alternativa di definizione ed esplorazione dell'urban design, in

dialogo con il piano ma al centro di un autonomo sistema di attori, linguaggi, consuetudini d'uso e posizioni critiche che caratterizza l'ambiente disciplinare italiano dopo la seconda guerra mondiale. Dal punto di vista della storia urbana, l'uso delle convenzioni implica un modello di negoziazione ben diverso dalla concertazione offerta dai Piani Regolatori Generali e dal meccanismo delle osservazioni e della loro ricezione. I Piani esprimono un immaginario urbano ed un'idea di committenza propri dell'amministrazione e dell'élite urbana, a cui si risponde dal punto di vista politico ed urbanistico. Le convenzioni coinvolgono invece i tecnici comunali ed i proprietari privati, facendo riferimento ad un diverso bagaglio di strumenti e linguaggi e adeguandosi alla scala urbanistica così come a quella dell'oggetto architettonico, dialogando con l'emergente idea di uno sviluppo urbano basato sull'incontro tra interessi pubblici e privati.

Interpretazione giuridica e prassi

Attraverso le convenzioni, fino alla fine del XIX secolo l'urbanizzazione primaria fu spesso affidata a proprietari privati senza che ci fosse nulla da eccepire. In un periodo in cui l'urbanistica era concepita come politica organica di lavori pubblici per garantire la stabilità del governo, con l'uso delle convenzioni si aprì consciamente la stagione della realizzazione di impianti pubblici da parte di soggetti privati. Sia che si trattasse di definizione del disegno urbanistico in zone interessate dal piano regolatore, di deroghe ad esso o di azioni in zone non ancora coperte (Mazzarelli, 1975: 1175), nei documenti erano sempre sottolineate le ragioni di pubblica utilità come premesse necessarie per l'adozione da parte dell'amministrazione municipale. Il fine era identificato con la realizzazione o ristrutturazione – in analogia, rispettivamente, ai piani di ampliamento e ai piani edilizi di risanamento – di manufatti edilizi e opere di urbanizzazione, generalmente su porzioni di territorio comunale piuttosto ampie considerando che in quel momento i piani erano spesso concepiti alla scala del singolo quartiere.

Almeno fino alla prima guerra mondiale, le convenzioni sembrano essere state utilizzate solo dalle amministrazioni che adottavano piani regolatori o erano in procinto di farlo, agendo quindi come strumenti di urbanizzazione e veri e propri atti programmatici di rilevanza pubblica.

Il primo quindicennio del Novecento fu caratterizzato da una politica contraria alla speculazione e dalla rilevanza del problema dell'avocazione alla collettività della rendita fondiaria urbana. In questo contesto, le convenzioni furono adottate con l'accortezza di evidenziarne sempre il valore di strumenti urbanistici chiarendone il rapporto con il piano regolatore. Le convenzioni iniziarono ad includere, oltre al programma e alle modalità di attuazione, la descrizione della relazione con gli altri strumenti urbanistici comunali ed il resoconto degli atti preparatori e di verifica, mentre perse di importanza l'evidenza della reciprocità delle prestazioni che aveva caratterizzato il primo periodo di utilizzo. Divenne tipica la previsione della licenza edilizia, a sottintendere la rilevanza pubblica degli interessi, assoggettando il diritto edificatorio a un provvedimento amministrativo di disciplina della proprietà edilizia.

Nella fase di urbanizzazione disordinata che seguì alla prima guerra mondiale venne meno il collegamento tra convenzioni e piani regolatori, essendo adottate molte di esse sulla base dei soli regolamenti edilizi o in riferimento a procedure non di piano come quelle per la realizzazione delle case popolari. Anche in caso di riferimento al piano, l'ambito interessato era generalmente poco esteso, con tendenza opposta a quella dei piani che interessavano porzioni sempre più ampie del territorio comunale e incrementavano il loro contenuto programmatico. La piccola borghesia entrò così nella speculazione immobiliare, attirata dal capitale ridotto necessario in un momento di scarsità di investimenti e dalla considerazione dell'approvazione comunale alla convenzione come pre-licenza edilizia (Mazzarelli, 1976: 964).

Caratteristico degli anni Venti fu l'utilizzo di clausole mirate a collegare le convenzioni con procedure amministrative di rilievo pubblicistico, a sottolinearne l'interesse urbanistico pubblico attraverso il riferimento a procedure oggetto di previsione normativa come i piani urbanistici, le procedure di esproprio ed i programmi per l'edilizia popolare, di sviluppo di servizi pubblici urbani, di risanamento, di sviluppo viario, etc.

Con gli anni Trenta ed il superamento della crisi abitativa, il settore edilizio fu apertamente collegato a quello urbanistico ed in molti provvedimenti urbanistici il riferimento a convenzioni tra amministrazioni e privati divenne esplicito. In particolare, il ricorso alle convenzioni era relativo all'attuazione delle previsioni dei piani regolatori ad opera dei proprietari privati al fine di evitare l'esproprio; alla realizzazione di lottizzazioni fuori piano, con rilievo urbanistico; all'attuazione di nuclei edilizi e opere urbanistiche da parte di concessionari privati in aree di titolarità pubblica. Ma «riferire per esteso le formule usate nei negozi di questo periodo sarebbe prolisso e poco utile – servirebbe soltanto a mostrare una volta di più

come la via italiana all'urbanistica passò continuamente tra i feudi della speculazione immobiliare» (Mazzarelli, 1976: 1028).

La legge urbanistica del 1942 non cambiò il quadro normativo delle convenzioni, che a partire dagli anni Trenta videro una progressiva complessificazione dei programmi ed una sempre maggior precisione nella definizione del quadro tecnico-urbanistico e del profilo organizzativo, probabilmente in conseguenza dell'acquisita differenza tra strumenti operativi che provocò il confluire di questioni soprattutto tecniche dai piani regolatori alle convenzioni. Negli anni Cinquanta e Sessanta si diffuse il ricorso alle convenzioni in sostituzione dei piani particolareggiati, appesantiti da procedure legislative da cui le prime erano esentate, fino a rendere le convenzioni il vero strumento attuativo del piano (Erba, 1978: 20). Nel periodo del boom edilizio ed economico, ciò ebbe effetti particolarmente rilevanti – nel bene e nel male – sullo sviluppo delle città italiane: le convenzioni urbanistiche meritano quindi attenzione non solo come documento fondamentale della negoziazione e dei relativi rapporti di forza tra poteri pubblici e privati, ma anche e soprattutto come strumenti di pianificazione e disegno urbano.

Milano nel secondo dopoguerra

Il secondo dopoguerra fu caratterizzato in Italia da un intenso dibattito relativo ad obiettivi, limiti e strumenti dell'architettura e della pianificazione, che diede forma alla ricostruzione ed espansione delle città ed influenzò la loro rappresentazione e percezione.

Indiscussa capitale economica e produttiva, Milano fu la prima grande città ad approvare un Piano Regolatore secondo la legge urbanistica nazionale del 1942 e come tale fu oggetto di grandi aspettative: «Il 30 maggio 1953 segna una data storica, non solo per l'urbanistica milanese, ma anche per tutta l'urbanistica italiana. È stato approvato in quel giorno il primo piano regolatore di una grande città italiana in forza della legge del 1942» (Bottoni, 1955: 197). Si auspicava che potesse dimostrare le potenzialità dei nuovi strumenti urbanistici, affrontando la gestione dei danni di guerra e dando il giusto spazio alle istanze moderne: coinvolgendo i principali fautori del Movimento Moderno in Italia, che proprio a Milano erano concentrati, il Piano fu percepito come un importante banco di prova per le nascenti ideologie, pratiche e modelli architettonici ed urbanistici, in un momento di grande urbanizzazione e ridefinizione disciplinare.

La vicenda del PRG fu in realtà piuttosto controversa. Otto anni passarono dal concorso organizzato nel 1945 dal Comitato di Liberazione Nazionale all'approvazione finale, passando per la proposta del Piano AR, il Piano di Ricostruzione del 1949 ed oltre settecento osservazioni alla pubblicazione del Piano Regolatore, principalmente orientate a ristabilire condizioni prebelliche nel rapporto fra doveri pubblici e diritti privati. La gestione municipale si differenziò sempre più chiaramente dalle iniziali entusiastiche posizioni programmatiche, ed in questa divaricazione si insinuò a posteriori la posizione critica legata ai temi dell'occasione mancata, della modernità tradita e della Ricostruzione fallita (Zucconi, 1998: 266) che è diventata la cornice storiografica della Milano del secondo dopoguerra.

In questo contesto ormai ampiamente storicizzato, il dibattito disciplinare ha ridotto significato e rilevanza delle convenzioni urbanistiche a semplice strumento di speculazione e scardinamento delle politiche pianificatorie, senza indagare il loro ruolo di terreno di confronto e mediazione tra le culture della pianificazione e della progettazione urbana ed i relativi e molteplici attori.

Sono invece da sottolineare gli aspetti di continuità dell'apparato tecnico-amministrativo e delle modalità di utilizzo delle convenzioni in rapporto agli altri strumenti di pianificazione tra gli anni Trenta-Quaranta e il dopoguerra, in opposizione al tradizionale schema interpretativo architettonico e urbanistico modellato sui passaggi storici. In particolare si discute l'attribuzione di caratteri problematici al solo uso postbellico delle convenzioni milanesi, in realtà non molto distante per modalità e strumenti dall'uso nei due decenni precedenti.

Prospettive di ricerca

La ricerca in corso¹ si propone di discutere la posizione critica consolidata su uso e valore delle convenzioni urbanistiche nel secondo dopoguerra, in relazione alla città di Milano.

In particolare, è stato individuato come area di indagine privilegiata il centro storico, oggetto di intensi sforzi edificatori ed interessi economici ma soprattutto di un nascente dibattito disciplinare nazionale che

¹ Oggetto della mia tesi di dottorato «L'uso delle convenzioni urbanistiche nel centro storico di Milano: negoziazione e strumenti urbanistici nel secondo dopoguerra» (titolo provvisorio), Dottorato in Storia dell'Architettura e dell'Urbanistica, Politecnico di Torino / Politecnico di Milano.

ha posto i valori simbolici e la stratificazione architettonica alla base di specifiche politiche pianificatorie. Nel caso di Milano, l'analisi quali/quantitativa delle convenzioni relative al centro storico offre inoltre l'opportunità di una revisione interpretativa: rispetto alle posizioni critiche coeve e contemporanee, definite attraverso la schedatura sistematica della pubblicistica disciplinare, discute la diffusa attribuzione alle convenzioni nella loro globalità delle caratteristiche che questi strumenti assumono nelle aree di espansione, individuandone le specificità di applicazione nel centro storico e contestualizzandole nella cornice del dibattito nazionale.

La schedatura delle convenzioni relative al centro storico, in via di completamento, è redatta grazie ad una ricerca originale svolta presso gli archivi del Comune di Milano e riguarda un'area delimitata attraverso la comparazione della cartografia dei Piani Regolatori. La costruzione ad hoc di una fonte seriale consente innumerevoli considerazioni, grazie alla varietà di dati che possono essere estratti, ma presenta anche alcune criticità relative alla definizione dei criteri catalogativi ed interpretativi.

I dati raccolti sono aggregati in funzione di categorie interpretative tipiche della storia urbana ed individuate per la loro capacità di offrire una visione trasversale sul processo di costruzione della città alla scala dell'urban design, sulle modalità di contrattazione e di intervento nel tessuto storico urbano e sugli attori coinvolti, nel contesto specificamente italiano della discussione disciplinare sui centri storici nel secondo dopoguerra. Singoli casi studio sono individuati per la loro rilevanza nel panorama delle convenzioni agenti sulla città consolidata, secondo criteri più o meno storicizzati e strettamente legati al momento disciplinare: modalità di contrattazione e intervento, rapporti con il piano, integrazione con altri strumenti pianificatori e normativi, evoluzione della legislazione, diversificazione delle tipologie, processi di costruzione della città, pluralità degli attori.

Redatte ed archiviate a fini amministrativi, le convenzioni esaminate includono materiali variegati ed un ampio spettro di riferimenti esterni. Ciò apre alla possibilità di completare il quadro offerto dalla singola convenzione con altre fonti che, oltre a diversi strumenti urbanistico-amministrativi, possono arrivare a comprendere gli archivi dei professionisti e la pubblicistica.

Ogni caso studio può quindi offrire la possibilità di analizzare nel dettaglio un aspetto specifico dello sviluppo urbano portandolo alla scala dell'oggetto architettonico, offrendo un punto di vista nuovo sulla pratica professionale alle diverse scale e permettendo al contempo di rileggere le convenzioni stesse come strumenti sfaccettati in un processo di negoziazione in grado di ridefinire metodi e modelli della pianificazione.

Riferimenti bibliografici

- Bottoni P. (1955), "I concetti fondamentali del nuovo Piano regolatore", in *Urbanistica*, no. 15 - 16, pp. 197 - 201.
- Erba V. (1978), "L'uso della convenzione urbanistica fino al 1976", in Airoldi R., Cervellati P. L., Erba V., Monoli M., Pandakovic D. (a cura di), *Convenzioni e centri storici. Il quadro giuridico e le possibilità attuative*, Clup, Milano, pp. 15 - 26.
- Insolera I. (1973), "L'urbanistica", in Romano R., Vivanti C. (a cura di), *Storia d'Italia*, Einaudi, Torino, vol. V, pp. 425 - 486.
- Mazzarelli V. (1975), "Le convenzioni urbanistiche (i primi cinquant'anni)", in *Rivista trimestrale di Diritto Pubblico*, no. 3, pp. 1165 - 1256.
- Mazzarelli V. (1976), "Le convenzioni urbanistiche (dal 1915 al 1942)", in *Rivista trimestrale di Diritto Pubblico*, no. 3, pp. 950 - 1061.
- Zucconi G. (1998), "Strategie urbane, tra impulsi ideali e necessità amministrative: il caso di Milano dopo il 1945", in Bonifazio P., Pace S., Rosso M., Scrivano P. (a cura di), *Tra guerra e pace. Società, cultura e architettura nel secondo dopoguerra*, Franco Angeli, Milano, pp. 262 - 272.



Milano 2: “no alle auto, al cemento, allo smog”

Federico Ferrari

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris Malaquais

Laboratoire Architecture Culture Société

Email: federico.ferrari@polimi.it

Abstract

Milano 2 viene costruito tra il 1970 e il 1979 nel comune di Segrate, come è noto per iniziativa della Edilnord di Silvio Berlusconi, in un momento in cui, a cavallo fra anni Sessanta e Settanta, una nuova classe media aspira al ‘sobborgo di lusso’ nella cintura periferica. Ciò che tuttavia distingue Milano 2 da altri casi comparabili è un aspetto solo in minima parte legato alla sua architettura: a costituirne la cifra distintiva è piuttosto la strumentalizzazione delle forme architettoniche e del disegno urbano da parte di una serie di retoriche commerciali, in altre parole la costruzione di una ‘narrazione’ radicalmente contrapposta a quella della città ‘modernista’ e in aperta polemica con il piano classicamente inteso. Decostruire le retoriche messe in campo dalla Edilnord per ‘vendere’ il progetto pare allora molto più utile che concentrarsi su una classica analisi dei linguaggi architettonici o della morfologia urbana. L’analisi delle parole può insomma illuminare alcuni aspetti salienti del progetto, che incarnano temi ed immaginari tipici del periodo di passaggio fra anni Sessanta e Settanta: Milano 2 diventerà infatti simbolo di un nuovo modello di società e di famiglia, grazie ad una strategia di *marketing* incentrata sulla retorica del verde e del ‘quartiere a misura d’uomo’ e sulla possibilità per ognuno di ‘scegliere’ come e dove abitare.

Parole chiave: outskirts & suburbs, public spaces, urban projects.

1 | Un progetto come ‘narrazione’

Di Milano 2 tutti ricordiamo il nome del promotore, Silvio Berlusconi, e spesso quello dell’impresa, l’Edilnord. Nessuno, o quasi, rammenta il nome dei progettisti, un gruppo capitanato da Giancarlo Ragazzi per la parte architettonica e da Enrico Hoffer per il disegno del verde¹. Essi facevano parte dell’ufficio tecnico Edilnord, la quale investì enormemente nella parte iniziale e finale del progetto: campagna promozionale ‘di lancio’ e fase di vendita e gestione furono infatti i due momenti privilegiati su cui il progetto fondò il suo successo. Come recentemente messo in luce da un serie di studi (De Pieri, 2013: XI-XXX), la produzione edilizia ordinaria – spesso oscurata dai ‘pezzi d’autore’ consacrati dalla storiografia – può illuminare alcuni aspetti sinora sottovalutati della città italiana del dopoguerra. Significa guardare con occhi nuovi questa città ‘banale’, abbandonando un esclusivo approccio fondato sulla categoria della città ‘speculativa’. E se c’è una categoria con cui è stata sbrigativamente liquidata Milano 2, già durante gli anni della sua costruzione, è proprio questa. Analizzare invece genesi e significato di questo caso limite illumina un momento di crisi e mutamento decisivo della società italiana a cavallo fra anni Sessanta e Settanta.

L’architettura e la morfologia urbana di Milano 2 possono essere lette come momento di coagulo fra due diverse ma complementari tendenze, spesso interpretate in modo troppo deterministico: da una parte una

¹ La concezione generale del progetto si deve comunque a Giancarlo Ragazzi, già impegnato da anni con Edilnord, ad esempio per la lottizzazione di Basiglio. Tuttavia, nei vari documenti promozionali, fra cui il celebre volume del 1976 *Milano 2: una città per vivere*, il ruolo di Hoffer è ampiamente citato alla pari di Ragazzi. Valorizzarne il ruolo è funzionale ad una strategia di vendita che punta fortemente sul carattere “paesaggistico” del progetto.

serie di aspirazioni sociali e di rappresentazioni caratteristiche di una proteiforme e spesso inafferrabile classe media emergente, e dall'altra una serie di immaginari e narrazioni ad opera di imprese e promotori privati. Ciò detto, l'oblio di cui sono vittima i progettisti di Milano 2 assume un significato ben oltre il tema dell'architettura ordinaria poc'anzi citato. La costruzione di un'immagine banale e 'media' – dunque 'mediatica' in quanto tranquillizzante rispetto ai potenziali acquirenti – fa parte di una strategia di *marketing* coscientemente perseguita da Edilnord. L'estetizzazione del progetto – e dunque del tema ben più complesso del disegno urbano – fa il paio con il ridimensionamento del ruolo dei progettisti ed è funzionale alla uguale e contraria esaltazione dei 'marchi' delle altre aziende partecipanti al progetto: B Ticino, Saint Gobain, Max Meyer e Louis De Poortere. Ordinarietà ed esclusività, un binomio solo apparentemente contraddittorio tipico degli immaginari con cui da sempre la classe media ha costruito la propria identità. Benché all'indagine della storia progettuale e costruttiva del quartiere sia necessario dedicare l'attenzione che merita per sfatare alcune interpretazioni inevitabilmente 'ideologiche', l'analisi qui proposta si concentrerà su come Milano 2 rappresenti un progetto urbano diventato pretesto per la costruzione di una vera e propria 'narrazione'. Narrazione ad opera di un operatore immobiliare, che ha ampiamente riconfigurato e sintetizzato una serie di retoriche commerciali già esistenti e operanti e il cui significato è in ultima istanza politico. La concreta realtà di Milano 2 è infatti da sempre stata offuscata dalla sua immagine (De Pieri, Scrivano, 2001). Certamente l'architettura ha rivestito un ruolo simbolico e narrativo sin dalle sue origini. Ma essa ha al contempo sempre conservato un suo nucleo indipendente dalla sfera meramente 'comunicativa', salvaguardando un registro colto coerentemente fondato sull'articolazione fra sintassi e grammatica. In tal senso, la scarsissima attenzione riservata a Milano 2 da parte della stampa specialistica² pare per certi versi scontata: al di là di una giustificata ma analiticamente sterile condanna in quanto progetto 'speculativo', un approccio condotto secondo i metodi classici della storia dell'architettura – analisi stilistica, morfologia e tipologica, riferimenti progettuali e vicende costruttive – ci dice ben poco sul reale significato di questo oggetto.

Prima di chiarire questo aspetto, è comunque necessario fare un passo indietro e ripercorrere per sommi capi le vicende che portarono allo sviluppo del progetto e alla sua costruzione.

2 | La costruzione

È il 1968 quando il conte ex aviatore Leonardo Bonzi vende i propri terreni alla Edilnord S.a.s.. Sullo sfondo l'entrata in vigore della Legge Ponte³ e le discussioni attorno all'elaborazione del Piano Intercomunale Milanese (PIM)⁴. La vicenda dei terreni di proprietà Bonzi è solo uno dei tanti esempi di una pratica tipicamente italiana, osservabile a partire dagli anni Sessanta e di cui Milano e il suo hinterland costituiscono sicuramente un caso paradigmatico: la convenzione fra un operatore privato che possiede uno stock considerevole di terreno e di capitali da investire e le autorità locali, che concedono diritti di edificabilità in cambio della costruzione di una serie di servizi da parte del privato. Ciò produrrà in questi anni una selezione naturale delle aziende costruttrici, che dopo la stagnazione degli anni 63-64 vedrà sopravvivere sul mercato solo operatori di una certa dimensione, capaci di operare interventi su vasta scala tipici appunto dei convenzionamenti. L'area interessata dalla futura Milano 2 era già stata resa edificabile dal piano regolatore approvato dal comune di Segrate nel 1959 e nel 1963 la famiglia Bonzi aveva stipulato apposita convenzione per la costruzione «in detta zona di mc 1.457.892»⁵. Di fatto l'area rimane inedita per anni, ad eccezione di una limitata lottizzazione 'a villette', con l'evidente scopo di aumentare il valore dei terreni. Nel 1968 viene appunto acquistata dalla Edilnord Centri Residenziali, che ne eredita in tal modo anche i diritti edificatori. Il progetto Bonzi e la relativa convenzione prevedevano che, sul totale dei 712.000 mq totali, 485.000 venissero destinati a residenze, 114.000 a funzioni produttive, 105.000 a verde e 30.000 ceduti gratuitamente al comune di Segrate. Appena dopo l'acquisto, l'Edilnord provvede ad aggiornare il planivolumetrico (fig. 1).

² Fra i pochi articoli, si veda AA.VV. (1984) e Cagnardi A. (1982).

³ Legge n. 765 del 6/8/1967.

⁴ Nonostante le discussioni sul problema di adeguati strumenti per il governo dell'area metropolitana durassero dai primi anni Cinquanta, il Piano Intercomunale Milanese vede la luce ufficialmente nel 1959, quando viene istituito l'ente preposto con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici. Per una sintetica storia e un bilancio di questa esperienza, si veda Romano, 1967.

⁵ Piano di lottizzazione proprietà Bonzi, 28/11/1963, Archivio storico Ufficio tecnico Comune di Segrate; Lettera spedita al comune di Segrate il 20 gennaio 1964 dal Conte Leonardo Bonzi, Archivio storico Ufficio tecnico Comune di Segrate.

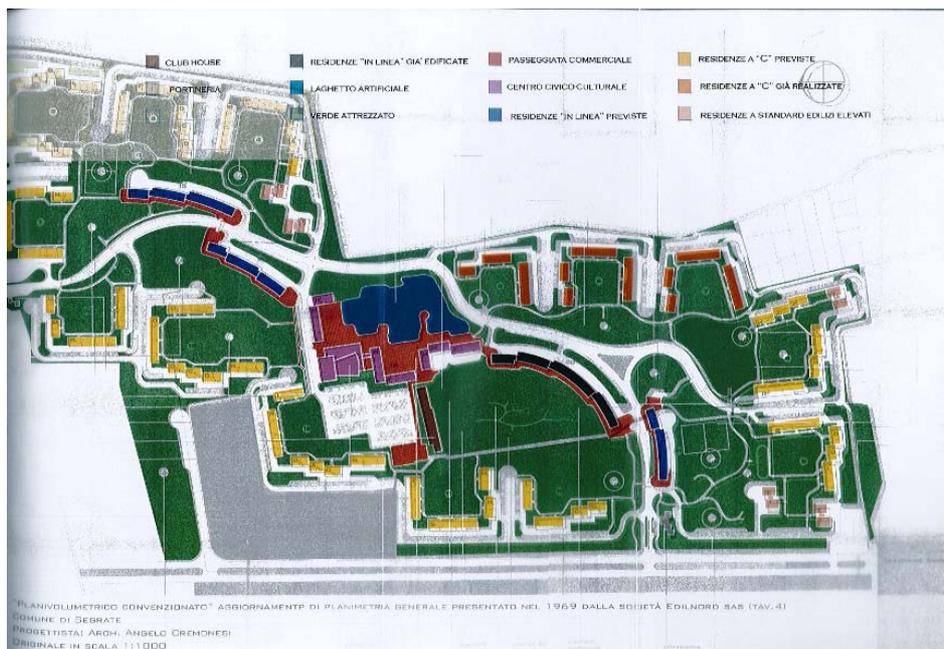


Figura 1 | Planivolumetrico approvato nel 1969: la densità è considerevolmente inferiore a quella successivamente ottenuta e mancano le *Garden House*. Archivio storico - Ufficio tecnico del Comune di Segrate.

Rispetto al primitivo progetto, la principale novità è l'estensione della zona residenziale all'intera area, di fatto eliminando le funzioni produttive. Innanzitutto osserviamo un radicale cambiamento di modello urbano: la suggestione della città giardino, autosufficiente e dalla trama organica, è evidente. Essa risponde ad una 'domanda' che, per quanto in fase embrionale, ha già portato a conseguenze rilevanti per quanto riguarda i modelli insediativi dell'area milanese. Come è noto, la richiesta di alloggi da parte di un segmento di classe media piuttosto agiata sino ad allora residente a Milano aveva già dato luogo a quartieri suburbani, primo fra tutti Milano-San Felice (1967-70). Un caso d'autore, da sempre associato al nome dei due progettisti, Luigi Caccia Dominioni e Vico Magistretti⁶. L'influenza decisiva di Milano San Felice, peraltro situato anch'esso nel comune di Segrate, sul progetto di Milano 2 è evidente. Una dinamica emblematica dell'edilizia speculativa, che «incorpora nel progetto elementi eterogenei ma riconoscibili, già entrati in qualche modo in un immaginario collettivo» (De Pieri, Scrivano, 2001). Milano 2 si appropria insomma di alcuni temi progettuali e «[...] ne fa un'applicazione sistematica e vagamente spettacolare, come si conviene alla volgarizzazione di una soluzione che, ormai slegata da ogni ricerca disciplinare serve soprattutto a costruire un'immagine di qualità» (De Pieri, Scrivano, 2001). Il passaggio fra la proposta Bonzi e il primo planivolumetrico Edilnord ci parla di un salto di qualità che non attiene solo alla forma architettonica. Esso riguarda piuttosto la consapevolezza che il disegno urbano si fa strumento di un'operazione dalle spiccate caratteristiche immobiliari, vale a dire investe su un'immagine ben più accattivante. Il segmento di mercato cui ci si rivolge è ben chiaro ai progettisti dell'ufficio tecnico della Edilnord.

⁶Seppur di dimensioni più modeste, la medesima logica del quartiere 'organico' la si può trovare anche nel progetto per i Giardini La Viridiana (1968-70), anch'esso costruito su progetto di Luigi Caccia Dominioni e Vico Magistretti. Si veda Irace, Marini, 2011.



Figura 2 | Vista sul Lago dei Cigni, stato attuale, foto dell'autore.

Le prime licenze di costruzione vengono rilasciate nell'aprile del 1969. A lavori già iniziati, l'idea di considerare il progetto Edilnord come un semplice aggiornamento del progetto Bonzi viene però considerata illegittima dalla giunta provinciale. Senza contare che nel frattempo il Centro Studi del Piano Intercomunale Milanese, considererà in modo molto critico anche la lottizzazione Bonzi, giudicandola un insediamento che andrà a compromettere l'eventuale espansione del Parco Lambro, da sempre visto dagli estensori del PIM come il termine di un corridoio verde che avrebbe dovuto legare Milano con il Comune di Vimodrone passando per Segrate. Secondo un metodo invalso, la regolarizzazione avverrà ex post, con un'ulteriore convenzione stipulata nel 1972. E l'organo che nel '69 aveva bocciato il planivolumetrico, la *Giunta Provinciale Amministrativa*, passerà le sue competenze in materia alla *Commissione Regionale di Controllo*. Si verifica dunque un caos normativo di cui la Edilnord approfitta per proseguire comunque i lavori. E il cambio di giunta, che nel 1971 diventerà da socialista a democristiana, contribuisce alla opacità di tutto il processo decisionale. Significativo è che nella convenzione del 1972 i 30.000 mq originariamente ceduti da Bonzi al comune di Segrate, tornino di proprietà privata. In cambio la Edilnord si impegna a costruirvi «opere edilizie scolastiche»⁸. All'approvazione del consiglio comunale segue pochi mesi dopo quella della neonata *Commissione Regionale di Controllo*. Parte degli edifici disposti attorno alla piazza e al lago centrali (fig. 2) erano in fase di avanzata costruzione, ma lo sblocco dell'iter autorizzativo accelererà le attività di cantiere. Nel 1972 viene costruita *Andromeda*, la prima delle *Garden House*, torri ad appartamenti sulla cui sommità viene realizzata anche una piscina condominiale (fig. 3). Nel 1973 si procede alla costruzione delle altre torri, tutte collocate nella zona sud. Con la convenzione del '72, l'Edilnord ottiene inoltre un aumento delle cubature, dietro l'impegno a dedicare maggiore attenzione e risorse all'urbanizzazione secondaria, vale a dire una maggiore cura del verde e delle attrezzature di svago. Nel frattempo sono completate le altre tipologie previste dal progetto: gli edifici a cortina che seguono l'andamento sinuoso della strada di spina, connessi da ponti pedonali al livello dei portici nel segmento più vicino alla 'piazza-lago'; i volumi aggregati secondo uno schema a corte aperta e immersi nel verde; e da ultimo i servizi – scuola materna, elementare e media, nonché le varie e numerose attrezzature sportive – effettivamente ultimati solo nei primi anni Ottanta.

⁷Licenza di costruire 28 aprile 1969, Archivio storico Ufficio tecnico Comune di Segrate; v. anche raccomandata del 28 giugno 1969, spedita da Lidia Borsani al sindaco di Segrate, in cui si chiede che «le venga rilasciata una dichiarazione attestante che le tre licenze edilizie rilasciate in data 12 maggio e 3 giugno del 1969 [...] rispondano agli strumenti urbanistici in vigore nel comune di Segrate», Archivio storico Ufficio tecnico Comune di Segrate.

⁸ Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale del 20 aprile 1970, Archivio storico Ufficio tecnico Comune di Segrate.



Figura 3 | viabilità ciclabile e pedonale e verde come sistema di connessione: a sinistra una *Garden House*, a destra la scuola elementare, sullo sfondo una *Residenza*.

3 | La promozione del progetto

La relazione al planivolumetrico presentato nel 1972 costituisce un documento illuminante circa le strategie messe in campo dalla Edilnord per promuovere Milano 2. Si tratta di un armamentario retorico che, opportunamente depurato di tutte le terminologie tecniche tipiche di un documento amministrativo, ricorrerà anche nelle *brochures* promozionali, nelle inserzioni sui giornali e nei fascicoli celebrativi, fra cui il noto *Milano 2: una città per vivere*, di cui si parlerà più avanti. Nelle prime righe della relazione possiamo leggere: «le soluzioni urbanistiche adottate costituiscono il punto di arrivo di esperienze relative a precedenti realizzazioni del Centro di progettazione Edilnord e delle analisi comparate con analoghe esperienze straniere riconosciute all'avanguardia sul piano urbanistico e sociale»⁹. Più avanti vengono enumerati i *Criteri Informativi*: «rigorosa separazione tra il traffico veicolare e quello pedonale; costante ricerca della dimensione umana degli spazi urbanistici e architettonici; applicazione dei concetti di *nucleo residenziale* e di *unità condominiale*; strutturazione e disposizione delle attrezzature di interesse collettivo come spina dorsale dell'intero progetto urbanistico; valorizzazione delle attrezzature sociali in funzione di una soluzione comunitaria dei problemi del tempo libero; ricostruzione del rapporto 'uomo-natura' e valorizzazione paesistica realizzata per mezzo di un'organica continuità del verde; formazione di centri culturali e di incontro che consentano il completo superamento del concetto di quartiere dormitorio e favoriscano la vita comunitaria; centralizzazione dei servizi; progettazione integrale»¹⁰. Al di là di questo decalogo, tanto suggestivo quanto ambiguo nelle sue possibili declinazioni architettoniche, il fine ultimo del quartiere, ammantandosi di significati dal sapore quasi utopistico, è di superare «il tendenziale atomismo della megalopoli, consentendo la formazione di una comunità che, dal punto di vista architettonico, urbanistico e sociale avrebbe rispettato nella maniera più assoluta il metro umano»¹¹.

⁹ *Relazione al planivolumetrico convenzionato*, allegata alla Convenzione del 1972, Archivio storico Ufficio tecnico Comune di Segrate.

¹⁰ *Ibidem*

¹¹ *Ibidem*

L'inserzione sul *Giorno* del 22 giugno 1974 riprende molti di questi concetti, rendendoli più accattivanti per il grande pubblico. Il nuovo quartiere è promosso col titolo *Milano 2: una villa all'ultimo piano* e nell'occhiello leggiamo *Dalla nuova città una proposta abitativa all'avanguardia* (Rizzoli, 1974). Nell'articolo si sottolinea che ci troviamo in presenza di «una soluzione nuova, giovane, originale, destinata in modo particolare a chi desidera vivere in piena libertà, a diretto contatto con la natura. Un'occasione unica per chi cerca qualcosa di più di un normale appartamento» (Rizzoli, 1974). Oltre alla consueta retorica del vivere nel verde e della fuga dalla città, dall'articolo scopriamo inoltre che il nuovo quartiere reinterpreta la tipologia più prestigiosa, quella della villa, inserendola in un edificio collettivo, il condominio: «il fascino e il prestigio dell'abitazione unifamiliare sommati ai *comfort* delle più funzionali ed eleganti residenze condominiali». È interessante in questo caso notare un tipico procedimento di appropriazione e banalizzazione a fini comunicativo-pubblicitari, di temi nati in altri ambiti e ben più complessi e sofisticati: si tratta del noto tema della 'villa sospesa' o delle 'ville sovrapposte', *leit-motif* progettuale di tanta parte della cultura professionale milanese alle prese con la tipologia dell'edificio ad appartamenti, dai primi esempi di De Finetti e Terragni/Lingeri degli anni Trenta, sino alle sperimentazioni di Gardella e Ponti del dopoguerra. Ancora una volta un tema del dibattito colto diventa immagine vendibile. Altro tema ricorrente negli articoli è ovviamente la polemica contro la città moderna.

Sul *Corriere della Sera* del 27 ottobre 1973, sempre su una pagina promozionale, un breve articolo, a firma A. Benedetti, si intitola *No alle auto, al cemento, allo smog* (Benedetti, 1973). La città moderna è vista come «una giungla d'asfalto, oppressiva, triste e soffocante», cui viene contrapposta «una città verde, allegra e difensiva, una proposta reale e concreta per risolvere i problemi più gravi che affliggono le città moderne». L'auto, che non a caso a Milano 2 sarà ben nascosta alla vista, con le caratteristiche rimesse invisibili dall'esterno degli isolati e mai parte integrante delle composizioni di facciata, è vista come il principale problema della città: «le città ne sono piene, ne straripano. Ci sono auto dappertutto, nelle strade, sui marciapiedi, nelle piazze, nei cortili. Chi ne va di mezzo sono soprattutto i bambini, costretti a crescere e formarsi in un ambiente caotico, fatto di confusione, di rumore, di pericoli».



Figura 4 | bambini e spazi verdi, immagine tratta da *Milano 2: una città per vivere* (1976).

La retorica del quartiere a misura di bambino è un altro degli elementi ricorrenti di queste aggressive campagne pubblicitarie. Il binomio bambini-aree verdi assume una centralità che anticipa quella che è oggi diventata una retorica imprescindibile, forse l'unica 'grande narrazione' della città contemporanea, quella della sostenibilità. Sempre sulla pagina del *Corriere*, troviamo infatti l'articolo di Linda Lisai intitolato *La rivincita dei bambini* (Lisai, 1973). Trattando il tema del verde integrato alle funzioni scolastiche, la retorica della giovane coppia con figli diventa la principale metafora sociale per promuovere il progetto di Milano 2. La famiglia è naturalmente mononucleare, elemento che svela banalmente la smaccata aderenza del progetto all'immaginario sociale tipico della suburbanizzazione. I bambini possono andare a scuola da soli, grazie all'assoluta affidabilità dei percorsi protetti nel verde. Addirittura, Milano 2 consente lo sviluppo di una nuova pedagogia: le scuole sono concepite e posizionate di modo che «anche i più piccoli possano abituarsi ad essere indipendenti», consentendo inoltre di «superare il vecchio concetto del *siedi e ascolta* e di sviluppare i sistemi pedagogici più avanzati». In questo nuovo ambiente urbano «i bambini sono più robusti, più allegri, più sani, in una parola più bambini».

Retoriche seducenti, appropriazione di temi colti nati in ambiti specialistici, aggressività commerciale e la preoccupazione di smentire la nomea di speculatore attribuita a Berlusconi. Una strategia di vendita rivolta

dunque non solo ai nuovi potenziali acquirenti degli alloggi, ma anche agli attori politici. Opuscolo celebrativo a costruzione ormai ultimata – siamo nel 1976 – è, come si diceva, *Milano 2: Una città per vivere* (figg. 4-5). Pubblicato da Edilnord e coordinato da Giorgio Medail e Paolo Berlusconi, il volume presenta alcuni brevi testi di commento ad opera di autori per certi versi insospettabili: Giovanni Brera, Natalia Aspesi, Graziano Cavallini, Marco Mascardi, Enzo Siciliano e Isa Vercelloni. In apertura leggiamo «Milano 2: un'esperienza completa e affascinante, una proposta da meditare, un suggerimento concreto per il futuro della città». Milano 2 come modello capace di risolvere i mali della metropoli contemporanea. Non dobbiamo dimenticare che questa retorica intercetta una serie di suggestioni acutamente sentite proprio alla metà degli anni Settanta. Si tratta degli anni dell'austerità seguiti allo *shock* petrolifero del 1973, un momento di crisi economica che come noto incrina una forma di sviluppo industriale che conservava ancora, a livello retorico e nonostante la stagnazione degli anni Sessanta, un'indubbia efficacia. Una crisi economica che mette in discussione un modello di città e gli strumenti per governarne la crescita, primo fra tutti il piano regolatore. Milano 2 è la trasposizione popolare e dunque commerciale – semplificata e banalizzata – di un tema che va affermandosi anche nel dibattito specialistico. Si tratta chiaramente del progetto urbano, sorta di scala intermedia fra l'eccessiva frammentarietà del progetto architettonico e l'inadeguatezza della scala astratta e quantitativa del più classico piano regolatore. Non è certo questa la sede per affrontare un profondo e complesso mutamento dei confini disciplinari e degli strumenti del progetto, già in corso, in altri e decisivi ambiti geografici – il mondo anglosassone – e all'interno del dibattito accademico italiano – con l'emergere di nozioni quali morfologia urbana e tipologia edilizia. Non è questa la sede nemmeno per rilevare le ovvie ingenuità o semplificazioni demagogiche di cui il progetto di Milano 2 si nutre: non si tratterebbe di marketing se così non fosse. Come dovrebbe essere ormai chiaro, ci si è voluti piuttosto concentrare su come questo dibattito colto è stato strumentalizzato a fini commerciali e su come il tema del disegno urbano sia divenuto un semplice pretesto, per costruire una serie di retoriche in ultima istanza di natura politica. Prova ne siano gli estratti della pubblicazione del 1976 ricompresi in *Una storia italiana*, volume stampato in occasione delle elezioni politiche del 2001 e spedito gratuitamente a 16 milioni di famiglie italiane.



Figura 5 | vista dall'alto del Lago dei Cigni, immagine tratta da *Milano 2: una città per vivere* (1976).

4 | L'architettura come strumento di marketing

Scontrarsi con l'oggetto e le sue irriducibili incoerenze e non volerlo piegare forzatamente alle proprie teorie, che nel caso di Milano 2 sono ulteriormente incrostate da uno spesso strato di letture ideologiche. Il quartiere non corrisponde ad esempio al modello della *gated-community*: barriere fisiche che impediscano l'ingresso non ve ne sono e gli spazi pubblici al suo interno sono liberamente fruibili. Allo stesso tempo, non rinunciare all'idea di sistematizzare, di poter leggere un oggetto come caso limite e dunque ideal-tipo generalizzabile. Che significa anche comprendere come la ricerca d'archivio, per quanto necessaria, non esaurisce il lavoro: un permesso di costruire, una convenzione, una planimetria sono documenti certo essenziali dell'iter progettuale, ma ci dicono ben poco di come un progetto è stato percepito dai contemporanei e perché negli anni è diventato un simbolo. Simbolo funzionale in questo caso alla

costruzione e alla strumentalizzazione di una serie di immaginari. Il vero interesse di questi oggetti e dell'epoca a cavallo fra anni Sessanta e Settanta – non certo solo in Italia – è che la costruzione di questi immaginari è stata consapevolmente perseguita. Rispetto ad un passato in cui l'aspetto simbolico e immaginifico dell'architettura, certo presente, era il risultato precario e a volte casuale di una serie di istanze diverse, qui un metodo scientifico è stato messo in campo per intercettare alcune istanze sociali latenti. Dare forma compiuta – dunque comunicabile – a queste 'domande' è stato il compito del marketing. In questa sede, si è voluto ovviamente sottolineare come questa *mise en forme* sia avvenuta attraverso l'oggetto tridimensionale per eccellenza, vale a dire l'architettura. La quale è stata, già prima che una sola pietra venisse posta, tramutata in immagine per poter essere 'venduta'. Si tratta di quella dissociazione tra significante e significato che sul finire degli anni Ottanta, quando Milano 2 era ormai ultimata, era già stata messa in evidenza da Mary McLeod sulle pagine di *Assemblage* come dinamica costitutiva del postmodernismo, che si era in questo modo deliberatamente consegnato alle forze del mercato (McLeod, 1989)

In questo senso Milano2 si presenta come paradigma ormai storicizzato di un'epoca seguita alla morte delle 'grandi narrazioni' e dominata da quello che potremmo chiamare un 'populismo estetico': un discorso essenzialmente politico che si è costruito a partire dall'architettura. In altre parole una nuova 'narrazione individualista', che ha trovato nell'estetizzazione del concetto ben più complesso di disegno urbano un mezzo di indubbia efficacia.

Riferimenti bibliografici

Milano 2: una città per vivere (1976), Edilnord, Milano.

Milano 2: una villa all'ultimo piano (1974), in *Il Giorno*, 22 giugno.

AA.VV. (1984), Milano 2, Milano 3, Girasole, in *Urbanistica*, no. 76-77, pp. 173 - 178.

Cagnardi A. (1982), *Milano uno due tre e gli altri*, in *Casabella*, no. 480, pp. 16 - 23.

De Benedetti A. (1973), No alle auto, al cemento, allo smog, in *Corriere della Sera*, 27 ottobre.

De Pieri F., Storie di case: le ragioni di una ricerca, in Id., Bonomo B., Caramellino G., Zanfi F. (a cura di, 2013), *Storie di case. Abitare l'Italia del boom*, Donzelli, Roma, pp. XI-XXX.

De Pieri F., Scrivano P. (2001), Milano 2, abitare nel marchio, in *Il Manifesto*, 14 luglio, p. 12.

Lisai L. (1973), La rivincita dei bambini, in *Corriere della Sera*, 27 ottobre.

McLeod M. (1989), Architecture and Politics in the Reagan Era: From Postmodernism to Deconstructivism, in *Assemblage*, no. 8, pp. 23 - 59.

Rizzoli P. P. (1973), Milano 2: un nuovo modo di costruire, in *Corriere della Sera*, 27 ottobre.

Romano M. (1967), L'esperienza del piano intercomunale milanese, in *Urbanistica*, no. 50-51.



Flessibilità e controllo nel progetto urbano

Laura Valeria Ferretti

Sapienza Università di Roma
Dipartimento Architettura e Progetto
Email: lvferretti@gmail.com

Carmela Mariano

Sapienza Università di Roma
Dipartimento di Pianificazione, Design, Tecnologia dell'Architettura
Email: carmela.mariano@uniroma1.it

Abstract

Il Progetto urbano, nel passaggio dal progetto urbanistico al progetto di architettura, dovrebbe garantire allo stesso tempo gradi di flessibilità, elementi di vincolo e strumenti di controllo. In Italia la procedura del Progetto Urbano è ancora poco consolidata e, in generale, il soggetto pubblico (amministrazioni) svolge solo il ruolo di indirizzo nella definizione del masterplan, ma raramente interviene nelle successive fasi di controllo e di valutazione degli esiti formali del progetto. In Francia e in altri contesti europei come l'Olanda esistono invece appositi strumenti predisposti dalle amministrazioni, documenti di indirizzo (linee guida), che definiscono i principi di progettazione delle singole parti che compongono il progetto Urbano (*Cahier de charge e fiches des lots* in Francia e *Planning and design Qbook* o *Open public spaces Qbook* in Olanda). Il paper propone una riflessione su un caso di sperimentazione progettuale condotta nell'ambito di Cascina Merlata a Milano. Il progetto ha focalizzato l'attenzione sulla necessità di predisporre un abaco delle regole per l'edificazione, che costituisce il riferimento progettuale per la fase successiva di definizione architettonica dei singoli comparti di attuazione (A.P.U *ambiti di progettazione unitaria*). L'obiettivo è quello di garantire la coerenza del progetto urbano nella sua complessità, all'interno di un quadro unitario di regole, linee guida, normative di riferimento che possa prefigurare scenari progettuali flessibili e adattabili alle variabili che caratterizzano la procedura del Progetto Urbano (tempo, contesto, dinamiche socio-economiche, attori, risorse, funzioni).

Parole chiave: urban form, urban design, tools and techniques.

L'impossibile monodromia del Progetto urbano

Effetti territoriali che superano l'area d'intervento, superamento della monofunzionalità, scala intermedia della progettazione legata al tempo di realizzazione, adozione di un'architettura urbana indipendentemente dall'architettura degli edifici, componente pubblica negli investimenti e negli usi. In questi cinque punti Manuel de Sola Morales (1989) ha definito chiaramente le caratteristiche del progetto urbano ma contemporaneamente ha messo in evidenza l'impossibilità di dargli un valore monodromo¹.

E' un progetto che ha ricadute a scale diverse: quella interna all'area, quella del suo immediato intorno, quella della dimensione urbana: ha quindi allo stesso tempo ricadute locali e globali e lo stesso suo perimetro assume un valore particolare. Il progetto urbano può avere per oggetto la riqualificazione della città esistente la costruzione della città nuova. Le stesse caratteristiche dell'area di intervento possono

¹ Sull'ambiguità del Progetto urbano cfr. Tsiomis Y., Ziegler V. (2007), pp.24-27 e *Il progetto urbano. Una frontiera ambigua tra architettura e urbanistica*, a cura di C. Gasparri (1999).

essere quindi le più diverse. Il medesimo strumento regola la costruzione di un nuovo spazio urbano e la puntuale trasformazione di un tessuto già strutturato.

La molteplicità di funzioni produce una molteplicità di portatori di interessi e quindi di soggetti coinvolti nei diversi gradi della sua realizzazione mettendo così in gioco l'invariante del tempo: tempo delle decisioni, tempo del progetto, tempo della realizzazione, tempo della metabolizzazione urbana (Michelsoni, 2012). Tempo lungo quindi e del quale il progetto urbano non può prevedere il mutare delle esigenze; interventi definiti, ma al tempo stesso non programmabili nella loro realizzazione.

La dimensione in cui si concretizza il Progetto urbano è la cosiddetta scala intermedia, ovvero quel limbo in cui le discipline della pianificazione si confrontano con le discipline della progettazione, l'urbanistica con l'architettura; non è un progetto di architettura e non è un piano urbanistico, ma si configura come una struttura in grado di accogliere e indirizzare una successione di contributi nel lungo periodo (Spigai, 1999) mantenendo al contempo coerenza con i principi che lo definiscono. Il suo disegno, poiché riguarda lo spazio urbano, non può ridursi al planivolumetrico esecutivo e la tipologia e la qualità dei suoi elaborati costituiti non può prevedere una sola soluzione architettonica. Il progetto urbano è di conseguenza un progetto che, assieme a forti gradi di vincolo, deve poter accogliere sostanziali elementi di flessibilità.

Le questioni centrali sono a nostro avviso: l'adattabilità del tipo di progetto - si tratta non tanto di uno strumento attuativo, quanto di una metodologia di costruzione del progetto -; il delicato rapporto tra elementi cardine non negoziabili e flessibilità controllata; gli strumenti per gestire la flessibilità².

E' abbastanza singolare come il tema della gestione del processo dal Progetto urbano alla sua realizzazione in Italia abbia trovato poco spazio e pochi tentativi di sperimentazione. Ciò è probabilmente dovuto all'assenza di una riflessione sul ruolo che l'attore pubblico ha, può, o deve, avere in generale e sul rapporto tra attori pubblici e attori privati nei processi di trasformazione urbana in particolare (Ferretti, 2008). Tema attuale perché se è vero che sempre di più si tratta di costruire la città sulla città, se sempre di più si lavora sulla trasformazione dell'esistente, allora sempre di più sono i soggetti coinvolti e maggiore è la necessità di trovare nuovi strumenti e stabilire regole per gestire questi processi³.

Al di là delle fasi di approvazione dei progetti, unico atto di controllo del progetto, appaiono indispensabili degli strumenti a disposizione dell'Amministrazione per definire l'indirizzo del progetto urbano, per delineare gli indirizzi delle fasi successive fino alla realizzazione ma anche per verificare i risultati raggiunti. Non solo, per il 'controllo' appare anche indispensabile una sostanza cogente e non solo di indirizzo di questi strumenti.

Le diverse soluzioni adottate in alcune città europee in effetti testimoniano esattamente questo (Ferretti, 2012). A Parigi, come del resto in tutta la Francia, il processo di costruzione dei Progetti urbani ha un'impronta fondata sul ruolo centrale dell'autorità pubblica. Il controllo si sviluppa lungo tutto l'iter del progetto attraverso linee guida che, nei casi più virtuosi, indirizzano tutte le fasi, dalla concezione generale del progetto alla realizzazione dei singoli lotti con indicazioni di volta in volta più dettagliate.

A Rotterdam, città in un paese tradizionalmente più liberista, il ruolo dell'attore pubblico è di creare il terreno per assicurare il successo delle operazioni e di attrarre finanziamenti privati sia attraverso politiche urbane a scala nazionale e europea, sia attraverso l'attenzione alla qualità degli interventi. L'attuazione di molti tra i grandi progetti urbani è stata accompagnata da *Quality books* di riferimento, ma soprattutto la decisione sulle scelte architettoniche è stata delegata a un *quality team* o a singole figure di coordinamento con fortissimo potere decisionale.

Barcellona rappresenta un caso eccezionale: la strategia di fare 'progetti e non piani' e la gestione dell'intero processo da parte dell'Amministrazione ha fatto sì che le modalità e gli strumenti per l'attuazione dei progetti urbani non fossero standardizzati ma si adeguassero di volta in volta alle diverse situazioni affinandosi nel tempo. Contemporaneamente i progetti avevano un alto grado di controllo dello spazio urbano definendo allineamenti, volumi e forme della maggior parte degli edifici pubblici e affidando alla forza della griglia di Cerdà ciò che non era definito.

² Il tema della flessibilità non riguarda solo i contenuti del Progetto urbano ma anche la sua procedura. La parola d'ordine "Progetti e non piani" posta da Oriol Boighas come chiave della trasformazione di Barcellona individua esprime la necessità di una flessibilità dello strumento stesso del Progetto urbano.

³ Interessante a questo proposito è il progetto urbano Barcelona 22@ che opera in un tessuto urbano molto strutturato e che a differenza dei piani tradizionali, non determina il risultato finale della trasformazione ma promuove una progressiva rigenerazione attraverso dei piani derivati, il che permette di adattare la pianificazione alle necessità economiche e sociali di ogni parte dell'area.

In Italia, allo stato attuale, le strategie dei Progetti urbani nel migliore dei casi sono definite dalle amministrazioni nel quadro delle previsioni dei piani regolatori e i progetti sono approvati sulla base di analisi e di valutazioni preventive⁴ senza alcun meccanismo di verifica degli esiti spaziali se non quello espresso dal planivolumetrico esemplificativo che non ha (giustamente) alcun valore di cogenza perché troppo dettagliato nella definizione dei volumi senza definizione qualitativa dei singoli progetti.

A partire dall'approvazione il Progetto urbano ritorna sotto il controllo dell'amministrazione solo per eventuali varianti e ogni altra fase di indirizzo o di verifica è lasciato all'iniziativa dei singoli uffici o dei progettisti senza alcuna previsione di fasi intermedie se non le autorizzazioni a costruire⁵. L'assenza di momenti intermedi di verifica o di strumenti intermedi di indirizzo che riconducano al più generale contesto del masterplan, se non il regolamento allegato al piano che è necessariamente il prodotto del 'tempo' della sua redazione, sottrae all'Amministrazione, ma anche ai progettisti, la possibilità di intervenire sulla qualità degli interventi. L'assenza di una modalità di aggiornamento che non sia l'istituto della variante, che in teoria può modificare una parte senza considerazione del tutto, congelano il progetto urbano privandolo della necessaria capacità di accoglimento dei cambiamenti che intercorrono nel lungo tempo della realizzazione di un progetto della portata di un progetto urbano.

L'apparente aporia della flessibilità controllata - che muta con il mutare delle scale e delle fasi di intervento - può essere risolta nella ricerca di nuove soluzioni di regolazione del passaggio dalla concezione alla realizzazione del progetto urbano e di tutto l'apparato della documentazione prevista nelle diverse fasi: dal masterplan, ai progetti per singoli comparti, ai singoli progetti di architettura. Da questo infatti dipende il grado di discrezionalità di ogni singolo passaggio e questo pone sia un tema di contenuti alle diverse scale sia di individuazione di nuove modalità di rappresentazione.

Determinante in tutti i casi è l'istituzione di un coordinatore o di un ufficio di coordinamento del progetto incaricato dalla pubblica amministrazione di assicurare nel tempo la coerenza complessiva del Progetto urbano. Una seconda strada da scandagliare è quella di linee guida che regolino il passaggio dal masterplan al progetto dei singoli comparti - definendo gerarchie, permeabilità, relazioni con lo spazio pubblico - unite o meno a linee guida che regolino il passaggio dai comparti al singolo progetto architettonico. Una terza strada è la progettazione preventiva e accurata dello spazio pubblico (Mariano, 2012a). Ipotesi diverse e non necessariamente alternative.

Vi è infine a nostro avviso un altro tema che incide sull'esito del Progetto urbano e, più in generale, sulla qualità urbana: il superamento della definizione dei servizi pubblici attraverso le superfici di standard che andrebbe ricondotta, al pari delle altre funzioni, a dimensioni (SUL, cubature, quantità) che consentano di prefigurare anche, e ancor più nel caso delle funzioni pubbliche, lo spazio urbano che generano. Proprio per queste funzioni, così legate al finanziamento pubblico sempre più scarso ma allo stesso tempo così determinanti per la qualità urbana, sarebbe interessante ragionare su una sorta di 'funzioni/occupazioni di attesa'; non lasciando più le aree di standard abbandonate ma concependole come aree pubbliche fruibili in attesa di funzione.

Temi e ipotesi su cui ragionare e sperimentare unite da un elemento indispensabile: un attore pubblico forte, determinato e presente in mancanza di questo nulla è possibile.

Il disegno del Progetto Urbano

Il carattere 'ambiguo' della procedura del Progetto urbano permane sia nella difficoltà di dare una definizione univoca del termine, sia nel problema di come collocare il progetto urbano nella strumentazione urbanistica e, di conseguenza, di come definire una sua procedura per poter permettere al progettista di progettare e all'amministratore di poter valutare e validare il progetto presentato. Il fatto che il progetto urbano non trovi accoglienza nella codificazione degli strumenti urbanistici⁶ non va interpretato come una dimenticanza del legislatore ma come un riconoscimento della sua natura sostanzialmente meta progettuale. Un'accusa ripetutamente mossa a tale procedura è infatti la mancanza di

⁴ studi di fattibilità, VAS, analisi e tutto il corredo di documentazione per l'iter approvativo dei progetti.

⁵ su Roma in particolare cfr. Marcelloni M. "Un punto sui progetti urbani a Roma" in: Ferretti L.V. (2012).

⁶ Come sappiamo gli strumenti urbanistici esecutivi tradizionali (piani particolareggiati, piani di lottizzazione, piani di zona etc) prevedono tra gli elaborati prescrittivi la zonizzazione funzionale e il planivolumetrico esecutivo. In particolare quest'ultimo elaborato introduce alcuni elementi vincolanti per la futura realizzazione del progetto, quali la definizione dei comparti di attuazione, la SUL massima realizzabile in ogni comparto, gli allineamenti principali degli edifici, le sagome di massimo ingombro, l'altezza massima degli edifici. In linea di massima sono solo questi i cosiddetti 'vincoli' per il progetto, individuati in un elaborato planimetrico in cui non è possibile prefigurare la morfologia del costruito e il rapporto qualitativo che scaturirà da questi singoli elementi di prescrizione.

codificazione normativa e di conseguenza una certa aleatorietà nella definizione degli elaborati che lo compongono. In realtà queste affermazioni nascondono una sorta di miopia (e anche di scarsa capacità) da parte delle amministrazioni e di molti progettisti nel voler cogliere gli elementi di innovazione che la procedura del Progetto Urbano introduce e una certa reticenza a voler sperimentare forme nuove di rappresentazione.

L'assunzione della complessità deve generare un radicale cambio di approccio sia nella fase di costruzione del progetto che nella fase di valutazione.

Un progetto urbano deve individuare le invarianti morfologiche capaci di inserire o reinserire nel contesto delle preesistenze le condizioni per la cristallizzazione di una struttura morfologica che si costruisce nel tempo, deve «localizzare e inserire nel palinsesto urbano una triangolazione di nodi e direzioni invarianti dotati di significato urbano e di forte leggibilità» (Spigai, 1999), in grado pertanto di porsi a fondamento dei processi generativi che renderanno possibile la costruzione della città.

La finalità del progetto urbano è dunque quella di individuare delle possibili 'griglie' strutturali rispondenti alle funzioni del programma, dotate di senso urbano, spazialmente connotate, significative in quanto portatrici di funzioni di tipo socio-collettivo; spazialità che siano concepite in modo da tessere relazioni con i valori d'uso, culturali e simbolici già esistenti nel contesto urbano contiguo, ricchi e stratificati, deboli e rarefatti che siano. Ed è auspicabile che questo avvenga all'interno di un quadro che definisce le invarianti, i punti di non negoziazione, nell'interesse dell'operatore che gestisce la trasformazione e della città che tale trasformazione la riceve.

Il 'disegno' del Progetto urbano e la definizione di elaborati che garantiscano, allo stesso tempo, il grado di flessibilità e di controllo necessario nel passaggio dal progetto urbanistico al progetto di architettura è dunque un tema centrale. Il modello francese del ricorso ai *Cahier de charge* è interessante sotto il profilo dei contenuti. Tali elaborati sono infatti dei disciplinari urbanistici e architettonici prescrittivi che definiscono le regole e le scelte che presiedono all'organizzazione del costruito e dei suoi rapporti con lo spazio pubblico (Mariano, 2012a). Sulla base di queste indicazioni vengono redatte le *fiches des lots* (schede isolato), elaborati gestionali non prescrittivi, che declinano l'applicazione delle regole in modo specifico e puntuale, con indicazioni di carattere volumetrico, definizione delle regole compositive dei prospetti e dettagli architettonici (Ferretti, 2012).

Il paper propone dunque una riflessione su un caso di sperimentazione progettuale⁷ condotta nell'ambito di Cascina Merlata, un'area strategica dal punto di vista localizzativo nel quadrante nord-ovest di Milano, che si configura come porta d'accesso sulla direttrice del Sempione e come punto di cerniera tra il comune di Milano e i comuni della prima cintura dell'hinterland (Rho, Pero e Baranzate). L'area, con una superficie territoriale di circa 50 ettari, si colloca nelle immediate vicinanze del polo della Nuova Fiera di Milano e dell'area dell'Expò 2015 e prevede la realizzazione di un mix di funzioni⁸. Il parco urbano 'Merlata' si estenderà su una superficie di 20 ettari e sarà attraversato da uno dei 'raggi verdi', che conetteranno il parco con il sistema di spazi e percorsi ciclopedonali che si irradiano fino al centro della città.

Il progetto ha visto la predisposizione di un masterplan sulla base delle indicazioni di un bando di concorso promosso dall'operatore privato, proprietario dell'area. Il tema della individuazione di strumenti di controllo del processo, per garantire qualità al progetto urbano, nel passaggio dalla concezione del progetto alla sua realizzazione, è stato il principio guida di questo lavoro di sperimentazione.

Le cosiddette *Regole per la costruzione del sistema insediativo*, definite preliminarmente alla definizione del masterplan, prevedono l'individuazione di otto *Ambiti di progettazione unitaria* (unità di attuazione private e pubbliche) per il nuovo impianto urbano, un ambito di progettazione unitaria per il parco urbano Merlata e uno corrispondente al manufatto esistente della Cascina Merlata, dove si immagina di inserire una funzione urbana pubblica. In questo elaborato, costituito da uno schema planimetrico e da un abaco, vengono individuate le superficie fondiariae destinate al sistema insediativo e al sistema ambientale e, con una campitura centrale, viene individuata l'area privilegiata per l'addensamento delle funzioni non residenziali⁹.

⁷ Il progetto che qui si presenta è una delle esperienze di ricerca sul Progetto urbano condotte dalle autrici in collaborazione con alcuni laureandi della Facoltà di Architettura dell'Università di Roma La Sapienza.

⁸ tra le quali: residenze, esercizi commerciali di vicinato lungo il boulevard che dovrebbe attraversare il quartiere da nord a sud, una quota di funzioni turistico-ricettive e direzionali e una dotazione di servizi e spazi pubblici attrezzati.



Figura 1 | Ambiti di progettazione unitaria e regole per l'edificazione.

Per ogni APU vengono indicate e graficizzate nell'abaco generale tre regole fondamentali per l'edificazione: gli allineamenti degli edifici rispetto all'asse, l'apertura dei fronti sul parco urbano, una percentuale minima di spazio permeabile (non edificabile) all'interno di ogni comparto. Una tabella di dati quantitativi individua per ogni APU la superficie fondiaria destinata agli standard urbanistici, la Superficie Utile Lorda massima realizzabile e la sua ripartizione per funzioni.

L'obiettivo è quello di garantire unità del progetto urbano nella sua complessità, all'interno di un quadro unitario di regole, linee guida, normative di riferimento che possa prefigurare scenari progettuali flessibili e adattabili alle variabili che caratterizzano la procedura del Progetto Urbano (tempo, contesto, dinamiche socio-economiche, attori, risorse, funzioni etc) (Mariano, 2012b). L'individuazione di massima dei principi alla base del progetto consente infatti un'ampia flessibilità nella definizione dello schema di masterplan a partire dalla possibilità di prefigurare più soluzioni morfologiche alternative.

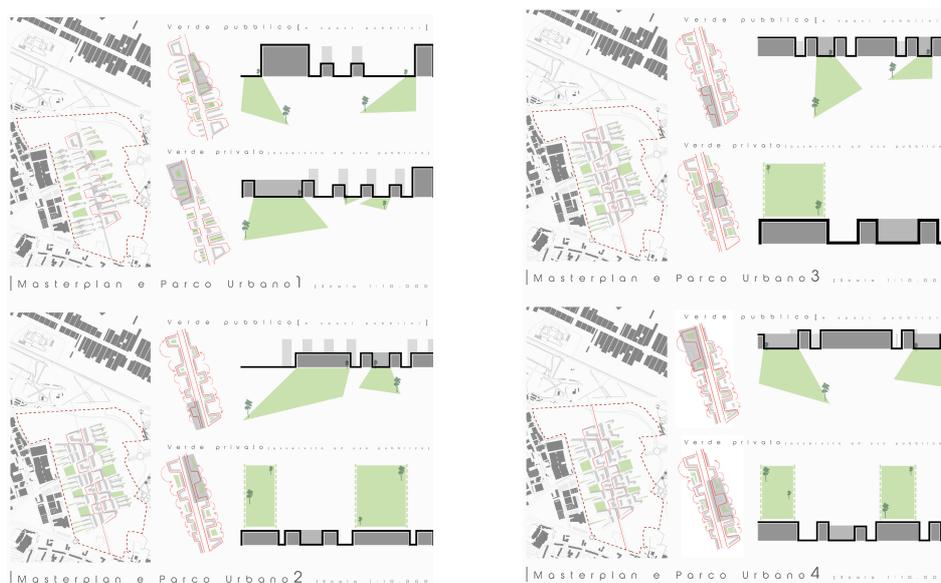


Figura 2 | Soluzioni morfologiche alternative.

Il progetto ha quindi focalizzato l'attenzione, assumendo come riferimento il modello francese, sulla necessità di predisporre un *Abaco delle regole per l'edificazione*, che costituisce il riferimento progettuale per la fase successiva di definizione architettonica dei singoli comparti di attuazione (A.P.U ambiti di progettazione unitaria).

Ogni APU è strutturata al suo interno in *Unità di progettazione*, per ognuna delle quali si procede alla definizione di un'ipotesi esemplificativa di edificazione articolata su due livelli:

a. esplicitazione di alcune regole generali per l'edificazione in relazione a:

- allineamenti dell'edificio rispetto all'asse viario principale,
- allineamenti tra gli edifici disposti lungo l'asse,
- tipologia dei prospetti lungo l'asse (continuo/discontinuo, omogeneo/articolato),
- tipologia dei prospetti verso il parco (continuo/discontinuo, omogeneo/articolato),
- percentuale di superficie permeabile non edificabile,
- destinazione a piazza pedonale di quota parte dello spazio pertinenziale interno all'edificio,
- altezza edifici,
- profondità massima delle logge,
- eventuali arretramenti del piano terra rispetto al filo fisso dell'edificio o del piano attico,
- eventuale permeabilità visiva e fisica del piano terra (pilotis o altro),
- individuazione di visuali privilegiate

b. verifica tecnico-formale, in pianta e sezione, della soluzione progettuale ipotizzata.

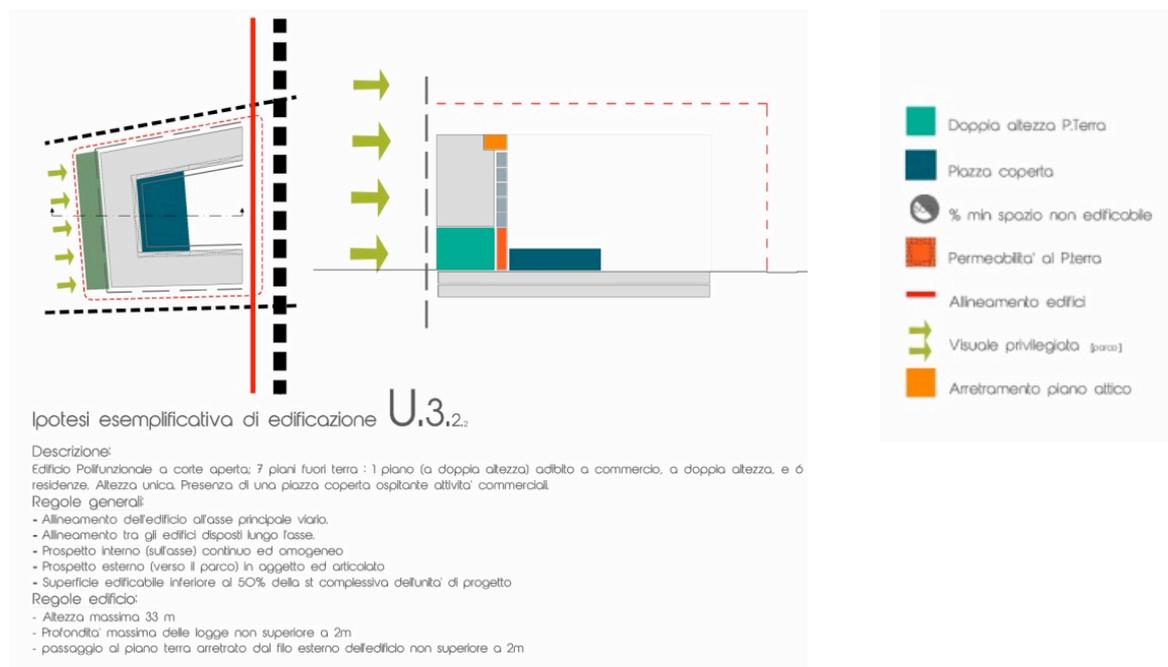


Figura 3 | Ipotesi esemplificativa di edificazione.



Figura 4 | Ipotesi esemplificativa di edificazione.

La definizione dei profili, degli allineamenti e dei fili fissi, la composizione dei prospetti su strada, con particolare attenzione ai piani terra e alle coperture, costituiscono la struttura portante attraverso la quale si garantisce una coerenza di insieme e l'autonomia dei singoli volumi rigorosamente contenuta da alcuni orientamenti vincolanti.

Questi criteri guida per la progettazione non si configurano come normativa rigida ma suggeriscono una gamma di ipotesi che privilegia la densità e la multifunzionalità degli spazi, la valorizzazione del rapporto tra pieni e vuoti, la gerarchizzazione della viabilità carrabile, pedonale e ciclabile e il sistema del verde come elemento di connessione e di ordinamento.

Il ricorso allo strumento dei criteri guida alla progettazione risponde a molteplici obiettivi fra cui la volontà di definire i principi compositivi attraverso cui realizzare un controllo della forma urbana, da parte del soggetto pubblico, pur senza giungere a vincoli e imposizioni costrittive ma in grado di qualificare la configurazione degli spazi nell'ambito di un'impostazione assegnata.

«Il progetto urbano si arricchisce e si adatta al reale, alla domanda sociale, precisandosi nel suo passaggio verso la concretezza operativa. Le immagini finite sono divenute obsolete, a vantaggio di un processo che definisce la struttura urbana, le scelte strategiche e i principi della trasformazione. Ciò costringe a fissare i grandi orientamenti del progetto per non snaturarlo ed i margini di manovra dell'evoluzione necessaria». (Masbounji, 2003, p. 35)

Attribuzioni

Il paper è l'elaborazione di una riflessione comune alle due autrici. Tuttavia la redazione del paragrafo "L'impossibile monodromia del Progetto urbano" è da attribuire a Laura Valeria Ferretti e la redazione del paragrafo "Il disegno del Progetto urbano" a Carmela Mariano.

Riferimenti bibliografici

de Solà Morales M., (1989), "Un'altra tradizione moderna", *Lotus International*, no. 64.

Ferretti L.V. (2008), "Qualche riflessione sulle politiche urbane a Roma", *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, no. 93.

- Ferretti L. V. (2012), *L'architettura del progetto urbano. Procedure e strumenti per la costruzione del progetto urbano*, Editore FrancoAngeli, Milano.
- Marcelloni M., (2012), "Un punto sui progetti urbani a Roma" in: Ferretti L.V. *L'architettura del progetto urbano. Procedure e strumenti per la costruzione del progetto urbano*, Editore Franco Angeli, Milano.
- Mariano C. (2012a), *Progettare e gestire lo spazio pubblico*, Editore Aracne, Roma.
- Mariano C. (2012b), "Variazioni sul tema. L'isolato nel progetto delle nuove centralità", in *La città compatta. Sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, a cura di L. Reale, Editore Gangemi, Roma.
- Masbounji A. (2003), "Progetto urbano. Dalla pianificazione al disegno urbano. Dall'intervento alle realizzazioni", in *Progetto urbano in Francia, Rassegna di architettura e urbanistica*, n. 1110-11, Editore Kappa, Roma.
- Micheloni P. (2012) "Perennità e trasformazione dei Progetti urbani a Parigi" in: Ferretti L. V., *L'architettura del progetto urbano. Procedure e strumenti per la costruzione del progetto urbano*, Editore FrancoAngeli, Milano.
- Spigai V. (1999), "Quale forma per il progetto urbano: progetti per Berlino-Koenigsdadt e Spandau Wasserstadt", in *Il progetto urbano. Una frontiera ambigua tra architettura e urbanistica*, a cura di C. Gasparini, Editore Liguori, Napoli.
- Tsiomis Y. Ziegler V., (2007) *Anatomie des projets urbains*, Edition de La Villette, Parigi.

Riconoscimenti

Le immagini contenute nel paper sono estratte dal lavoro di tesi quinquennale in Architettura della studentessa Simona Penta, Sapienza Università di Roma (Relatrici prof. arch. Laura Valeria Ferretti/Carmela Mariano).



Oltre lo shopping center. Verso un sistema commerciale integrato

Vincenzo Gaglio

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: vincenzo.gaglio@polimi.it

Abstract

I fenomeni di crisi che hanno interessato le forme commerciali concentrate, sia in contesti europei che nordamericani, hanno alimentato un processo di graduale integrazione funzionale e spaziale tra commercio e altre dotazioni.

Per questo 'riaddomesticamento' il disegno urbano e la lezione della città italiana vengono messi in campo come strumento indispensabile di armonizzazione e gestione tra i fattori spaziali e funzionali che stanno alla base delle strategie commerciali e che parallelamente incentivano i processi di qualificazione urbana dei comparti di intervento.

La ricerca presentata intende ragionare intorno alla necessità e alla possibilità concreta che gli strumenti dell'urban design possano effettivamente contribuire alla formazione di un *sistema commerciale integrato* che limiti gli effetti negativi della concentrazione e della dispersione funzionale, specialmente nei contesti a carattere monofunzionale e nelle periferie storiche.

La verifica intende dimostrare, attraverso una sperimentazione progettuale su caso studio, come e in che modo questa prospettiva sia praticabile, combinando i vantaggi per gli operatori privati con quelli per i consumatori e per la società, a cominciare dalla qualificazione dell'ambiente fisico.

Parole chiave: commerce, urban design, urban renewal.

1 | Evoluzione della Specie. Dal *Big box* al *Mixed used development*

Nell'ultimo trentennio sono stati sempre più evidenti i tentativi di potenziamento dell'effetto città' e dell'urbanità' dei centri commerciali pianificati nell'intenzione, dichiarata anche dagli operatori della grande distribuzione, di utilizzare immagini condivise che attribuiscono di riflesso qualità alle merci. Questo atteggiamento culturale ha contribuito all'emergere e al consolidamento di forme relativamente nuove dei luoghi per il commercio, come quella del *Factory Outlet Village* (novità in Italia a partire dai primi anni Duemila, ma di cui si rintraccia l'esistenza in USA fin dai primi anni Settanta del Novecento), e dei più recenti *Lifestyle center* e *Pedestrian mall* statunitensi. Questi ultimi sono il risultato di un processo ricombinatorio tra i luoghi dello scambio, del divertimento (*shopping and leisure center*) e, nelle forme più articolate e complesse (*lifestyle center complessi*) anche di quelli dell'abitare. Un ritrovato rapporto delle strutture commerciali specializzate con i tessuti urbani consolidati ha permesso che queste cominciasse a scambiare proficuamente con funzioni primarie 'reali' oltrechè con locomotive 'artificiali', e che la presenza della residenza consentisse la fidelizzazione e l'acquisizione della clientela all'origine (Gaglio, 2007a).

La tendenza di sviluppare tipi *Mixed used* a prevalenza commerciale, inoltre, sembra essere resa possibile dall'adozione e dalla reinterpretazione di quelle figure spaziali che nella tradizione meglio hanno saputo dare risposta alle esigenze di integrazione e convivenza.

2 | Le forme della città consolidata come strumento di rilancio del commercio

Così, prendendo in considerazione una serie di interventi recenti ed emblematici nel panorama internazionale, emerge un debito di questi ultimi verso la cultura del progetto urbano e la tradizione della città italiana ed europea.

La sperimentazione di pratiche innovative sembrerebbe riattribuire un ruolo centrale agli elementi che caratterizzano la città consolidata attraverso una loro reinterpretazione in chiave contemporanea.

In questo quadro il disegno urbano italiano, riannodando vicende di lungo periodo, può essere messo in campo come strumento indispensabile di armonizzazione e gestione tra i fattori spaziali e funzionali che stanno alla base delle strategie commerciali e che parallelamente incentivano i processi di qualificazione urbana dei comparti di intervento.

Questo processo di 'riuso' di alcune forme è evidente nei 'village style center' o negli impianti commerciali costituiti da gallerie coperte, da strade urbane, vitali e porticate. La *piazza* rimane sempre la figura spaziale di riferimento e nodo di convergenza rispetto alla maglia delle strade commerciali.

Gli spazi di relazione e accesso non sono necessariamente al coperto ma si prolungano anche all'aperto offrendo una doppia possibilità di soggiorno ai consumatori. «si rivolta sia fisicamente che in una logica di mixed-use il sistema del centro commerciale introverso» (Bottini, 2005: 52), i negozi si affacciano anche su strada con altezza dei fronti abbastanza contenuta, ricorrendo a trasparenze e aperture che lasciano intravedere la vita che si svolge all'interno del centro. Si ha uno sviluppo prevalentemente orizzontale dei corpi di fabbrica, difficilmente si supera il secondo o terzo livello, e in ogni caso quasi ogni funzione ha accesso dal piano terra.

I percorsi pedonali che innervano il centro rientrano in una riflessione più ampia di relazione con la città. L'obiettivo è quello di completare e ricucire delle trame, e i percorsi commerciali si pongono in continuità con le strade urbane a prevalente carattere locale, anche per permettere al maggior numero di residenti di raggiungere a piedi il centro. Nei casi di riqualificazione si interviene anche sullo spazio pubblico, attraverso pedonalizzazioni e creazione di percorsi protetti.

Sia nei contesti europei (francesi, inglesi, tedeschi) che nordamericani si registra un ritorno alla strada urbana coperta; questa non è intesa come semplice soluzione architettonica per l'organizzazione dei percorsi interni al tradizionale mall, quanto come una modalità ritrovata di rendere e fruibile gli spazi della città¹. La distinzione fondamentale tra l'approccio americano e quello europeo è data dalla modalità di interpretare architettonicamente le figure del costruito e dello spazio aperto; in generale negli USA gli interventi acquistano anche una loro gravità e sconfinano frequentemente in un gusto per il grazioso, il ridondante e il sorprendente che può riportare il modello in una configurazione anti-urbana. Molti degli interventi possono essere ricompresi nell'esperienza dei *Pedestrian Mall*.

Per le nuove costruzioni, soprattutto se comprese in contesti consolidati, prevale tra gli operatori privati la logica *più urbanità, più profitto*, ciò anche in funzione delle mutate abitudini di consumo della popolazione. I centri pianificati imitano la città, riconnettendosi alle trame urbane, reinterpretando il modello della *Main Street* anche in forma reticolare, dando luogo a tessuti articolati, isolati compresi tra una vera e propria maglia stradale. Il risultato di questo nuovo approccio nella costruzione delle strutture commerciali ha portato alla nascita del *Lifestyle center*.²

¹ Tra i casi europei le note gallerie dall'*Arkaden Gallery* alla *Potsdamerplatz* di Berlino e la galleria commerciale alla *Cité Internationale de Lyon*; negli USA e in particolare a Los Angeles l'*Universal City Walk*, una galleria commerciale localizzata in un contesto periferico a bassa densità, che viene così innervato da un sistema commerciale urbano al dettaglio e a tema. Presenta caratteristiche analoghe l'intervento della *Fremont Street Experience* a Las Vegas, completata nel 1995.

² Interessante la declinazione del modello verso il *lifestyle center complesso*: un aggregato che oltre a presentare la ricchezza formale della città tenta di riprodurre anche quella funzionale: al contrario dei *lifestyle center specializzati*, quelli *complessi* hanno, oltre alle dotazioni funzionali terziarie, anche un peso insediativo proprio. Abitanti 'veri' che animano lo spazio commerciale abitandolo quotidianamente, rendendo le finestre che si affacciano sulla via non semplici orpelli scenografici, quanto dotazioni di unità residenziali vere e proprie.

Tra i *lifestyle center complessi* più interessanti ricordiamo *The Gateway* a Salt Lake City nello Utah, ultimato nel 2001. Ne è risultata una strada urbana con innesti trasversali dotata di commercio su doppio livello, funzioni per l'intrattenimento e la cultura localizzate al piano terra. Ai livelli superiori residenza e terziario amministrativo. La strada non è un sistema chiuso che comincia e si conclude su se stesso, ma è connessa alla trama urbana, anche carrabile e il traffico veicolare, opportunamente moderato, transita anche nel cuore più pedonale. Inoltre per le due miglia successive si prevedono operazioni di densificazione che possano vivacizzare i tessuti urbani. La complessità che sta alla base del progetto ha anche determinato il successo del *Gateway*. Esso si rivolge ad un'utenza locale, ma è anche in grado di attrarre clientela molto variegata, facendo di questa parte di città anche un luogo delle diversità. Gli stessi operatori coltivano entusiasmati previsioni. Si riportano a seguire i dati più significativi che descrivono l'intervento.

Analoga impostazione anche per il Centro Commerciale *Piazza Portello* a Milano dove il polo commerciale si configura prima di tutto come elemento vitalizzante in grado di funzionare come servizio di vicinato per l'intero quartiere anche se rimane evidente anche una sua vocazione di polo attrattore che attira mobilità privata su gomma; nel complesso l'intervento sembra comunque raggiungere un equilibrio tra capacità attrattiva e simbiosi con i tessuti residenziali adiacenti che gli consente, con una bilanciata massa critica, di competere con i sistemi extraurbani e di non subire le crisi di tenuta.

La stessa conformazione del centro, caratterizzata da un assetto articolato in strade interne, sottopassi, porticati, piazza, ricerca e trova quasi interamente un'effettiva integrazione urbana, almeno nelle ore diurne. Da rilevare il ruolo delle architetture «most of the new urban fabric seems to succeed in creating urban places of quality and character» (Morandi, 2012: 61).

D'interesse anche l'intervento del *Liverpool One*, centro *mixed-used* integrato alla città a prevalente funzione commerciale, costituito da più di venti edifici che formano un cuore urbano attraverso la costituzione di cortine edilizie e strade innervate al tessuto urbano limitrofo.

Qui la trama delle strade e degli attraversamenti è stata studiata per massimizzare la connettività pedonale, considerando tempi di percorrenza e «linee di desiderio» (Littlefield, 2009: 71) per estendere il più possibile e con continuità la zona commerciale esistente.

Il modello proposto sembra ancora essere quello della 'strada vitale' proposta da Jane Jacobs negli anni Sessanta e a cui già nel 1955-56, in occasione della redazione del Piano particolareggiato del Quartiere Gallaratese a Milano, Piero Bottoni aveva fatto riferimento, infatti più tardi, nel 1966, lo stesso architetto milanese: «ho immaginato di realizzare una strada vitale destinata a legare i poli di interesse cittadino tra di loro e con l'area metropolitana [...]» (Consonni, Meneghetti, Tonon, 2001: 60).



Figura 1 | Vista delle strade a «cielo aperto» e della Piazza coperta del Centro Commerciale Piazza Portello a Milano.

Sup. costruita, 1,7 milioni di sf (circa 170.000 mq) di cui 500.000 sf (50.000 mq) destinati a residenza, 489.500 a commercio, 350.000 a terziario amministrativo, 121.000 attività culturali, 64.200 per intrattenimento e ristorazione. La superficie commerciale è circa uguale a quella residenziale.

3 | Case senza negozi e negozi senza case. Anatomia di un modello fallimentare

La separazione delle attività per il commercio e la concentrazione in contesti extraurbani hanno alimentato alcuni dei fattori di crisi dei quartieri di edilizia residenziale (non solo di edilizia sociale, ma anche d'iniziativa privata e di più recente costruzione) di matrice razionalista (soprattutto edilizia aperta). Questi sono stati, in lunga misura, il risultato di una pianificazione eccessivamente rivolta ad una «esattezza monofunzionale» (residenziale), e all'impiego di un «nuovo ordine» a cui è conseguita la devitalizzazione dello spazio pubblico. Proprio per l'assenza di servizi e funzioni qualificanti come quella commerciale, questo si è andato caratterizzando come spazio funzionale di servizio; in molti casi le strade sono viste come semplice supporto per la mobilità privata o come superficie interstiziale che possa garantire i 'corretti' rapporti areo/illuminanti dei fabbricati e delle unità residenziali. Lo spazio aperto viene pensato come *standard* assegnato e non come potenziale luogo di relazione, scena urbana sulla quale si svolgono le attività vitali e di scambio di una collettività. Mancano la complessità urbana e i benefici indotti dalla presenza di un commercio locale, e si registra un incremento notevole dei costi a carico della collettività dovuto al proliferare di infrastrutture e servizi necessari per il mantenimento in vita degli impianti metropolitani così configurati (Camagni, Gibelli, Rigamonti, 2002).

Infatti «Se noi mettessimo a confronto e quantificassimo la prevalenza degli investimenti pubblici nell'infrastrutturazione della *città diffusa* (svicoli, tangenziali, bretelle, parcheggi scambiatori, nodi di scambio intermodale, ecc.) sugli investimenti pubblici effettuati *dentro la città*, diventerebbe allora evidente quanto questo nuovo modello di territorio urbanizzato sia un modello generosamente *assistito* col bilancio pubblico e quanto sia irrinunciabile, a fini di equità, una politica di riequilibrio a favore della città negli investimenti di infrastrutture» (Preite, 2002: 16).

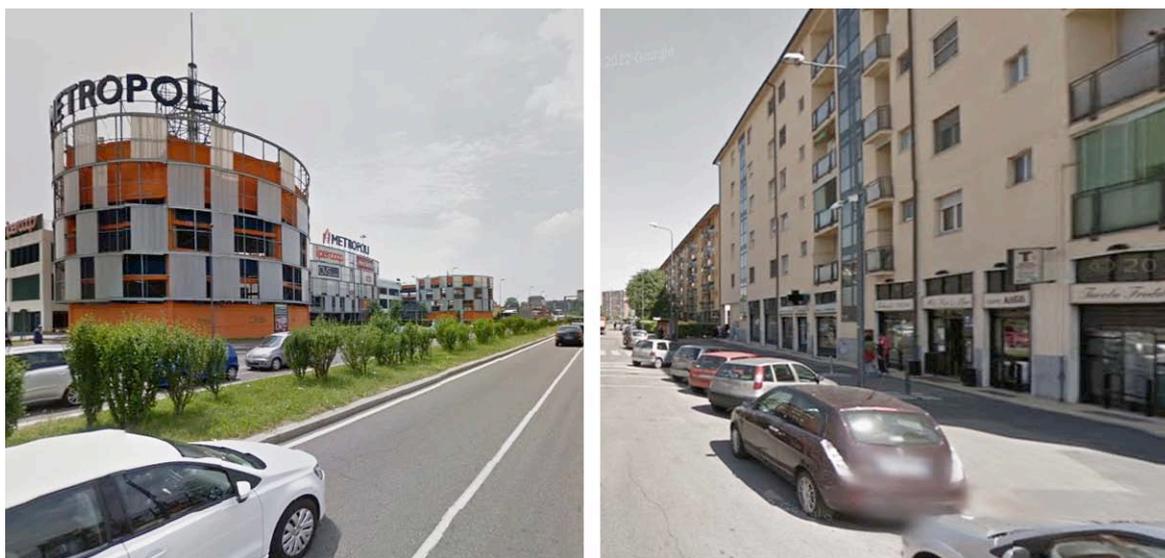


Figura 2 | Separazione funzionale: un *Sistema commerciale polare* a confronto con un comparto a monofunzione residenziale.

4 | Sperimentare nuove pratiche: verso un sistema commerciale integrato

La ricerca si pone l'obiettivo di capire se le reti commerciali di vicinato, e in che forma, possono essere ricombinate con i tessuti residenziali monofunzionali innescando dei processi virtuosi alla scala locale e sull'intero organismo urbano e metropolitano, ovvero se può esistere un sistema commerciale integrato dato da nuovi negozi e residenze esistenti che:

- limiti il consumo delle risorse energetiche attraverso il controllo delle entropie prodotte dagli organismi metropolitani;
- dia una risposta alle questioni competitive tra piccolo commercio e grande distribuzione;
- possa generare vantaggi per i consumatori, fungendo anche da servizio di vicinato;
- possa contribuire a un ampliamento dei margini operativi degli investitori;
- funga da motore per uno sviluppo delle attività economiche e produttive locali e metropolitane.

Per fare questo si è pensato di prendere in esame un comparto di studio, simulando l'applicazione delle strategie di intervento e di disegno urbano ritenute più efficaci³.

5 | Un caso studio: il quartiere Chiesa Rossa a Milano

E' un quartiere di edilizia sociale a carattere monofunzionale (1960-66), costituito da blocchi di edilizia aperta o semiaperta. Per le sue dimensioni è equiparabile a un'unità di vicinato. Si colloca alle porte della città consolidata, in una mesofascia lambita da traffico di attraversamento (Via Dei Missaglia, radiale di accesso dalla Tangenziale Sud). Per gli abitanti il rapporto casa-servizi si svolge su distanze medio-lunghe e con destinazioni esterne al quartiere. Inoltre, a un depauperamento sociale è seguito il trasferimento della capacità di spesa locale a favore di altri contesti e un azzeramento degli apporti economici in entrata.

La minima dotazione di servizi del comparto di studio non riesce a generare luoghi per l'incontro e la socialità anche a causa del carattere degli edifici e degli spazi aperti: la rarefazione del tessuto edilizio è accompagnata dall'assenza di veri e propri fulcri urbani.

6 | Caratteristiche della rete commerciale

Nel quartiere sono numerose le unità commerciali mai attivate o dismesse. Il fattore di crisi che ha condotto a questa situazione (in un contesto ad elevatissima accessibilità, con un peso insediativo proprio e con una significativa dotazione di aree per la sosta!) è da attribuire anche alla forma fisica dell'insediamento, dotato di fronti commerciali che non si affacciano su strada ma su interni di pertinenza residenziale, fronti costituiti da deboli successioni lineari di negozi, e per i quali gli spazi aperti sono intesi come semplici ambiti funzionali per la mobilità. La disposizione dei corpi di fabbrica non genera tensioni ai piani terra (sezioni stradali squilibrate) destinati, peraltro, anche a funzioni di servizio legate alla mobilità automobilistica (autorimesse). Ne risulta una rete commerciale impoverita e fragile che risente di minime variazioni della domanda, della concorrenza esterna e della stessa 'mortalità' delle unità di vendita che la compongono⁴.

7 | Interventi sul comparto di studio

Si è posto l'obiettivo di rilanciare il sistema delle attività miste e del commercio e di rivitalizzare gli spazi pubblici come, del resto, lo si è già fatto in contesti ben più problematici di quelli delle periferie storiche italiane (Gaglio, 2007b).

Esaminati i rapporti tra forma fisica degli insediamenti e struttura della rete commerciale si è intervenuto sulla prima per sostenerne la seconda.

Attualmente la densità della rete di vendita locale è di un negozio ogni 725 abitanti contro un negozio ogni 57 della media comunale; con l'intervento di progetto si prevede il raggiungimento delle dotazioni commerciali in forma simbiotica della città compatta, portando il rapporto *ab/ esercizi* a circa un negozio ogni 80 abitanti.

A supporto si propone il completamento dell'anello esterno di viabilità primaria sul quale si attesterà il polo logistico di vicinato (*transit-point*). La sezione stradale di Via Boifava (viabilità secondaria est-ovest) che risulta sovradimensionata rispetto al carico di traffico che l'attraversa, verrà ridotta (garantendo una corsia a doppio senso di marcia) e sottoposta a operazioni di *infilling*. Questa è pensata come una *Main street*, un *Pedestrian mall* in grado di innervare l'intero quartiere e l'armatura commerciale reticolare che trova aggancio anche sulla fermata MM2 *Abbiategrosso*, sul Parco agricolo Sud Milano e sul complesso monumentale *Chiesa Rossa*. Si prevede inoltre l'innesto di funzioni primarie e una riorganizzazione delle locomotive esistenti.

A seguire alcuni degli elaborati grafici che costituiscono la proposta progettuale⁵.

³ messe a punto in altri contesti che presentano condizioni analoghe

⁴ Attraverso rilevazioni e successive elaborazioni sono stati esaminati: consistenza della rete di vendita (numero, dimensione e localizzazione dei punti vendita e delle unità destinate a servizi/terziario); grado di mortalità (stato di *attività* o *inattività* dei locali destinati ad attività commerciale/terziaria); composizione merceologica; consistenza dei grandi comparti polari; densità su strada della rete di vendita⁴. Sono state condotte comparazioni per campionatura.

⁵ Le simulazioni prodotte comprendono: rappresentazione degli spazi che risultano dall'intervento; stima del fatturato annuo per unità di superficie generato dal *sistema commerciale integrato*; stima del reddito da lavoro dipendente per unità di superficie generato dal *sistema commerciale integrato*; stima del numero potenziale di addetti; descrizione delle fasi d'attuazione e indicazioni sulle

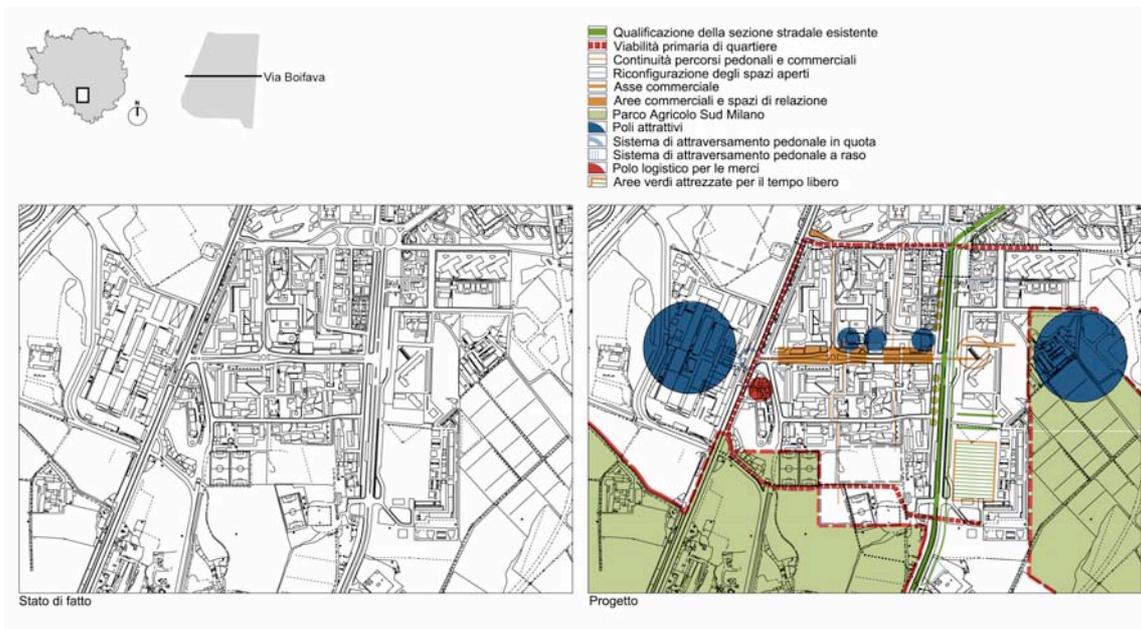


Figura 3 | Quartiere Chiesa Rossa a Milano. Schema di ridefinizione urbanistica del comparto di studio.



Figura 4 | Quartiere Chiesa Rossa a Milano. Localizzazione di commercio, funzioni locomotiva e spazi per il tempo libero: stato di fatto e simulazione di progetto.

modalità di finanziamento dell'opera; vantaggi per gli abitanti/consumatori; vantaggi per gli operatori economici; vantaggi per i gestori del punto vendita; vantaggi per le amministrazioni pubbliche; analisi delle ricadute sulla qualità dei luoghi dell'abitare; valutazione dei potenziali bacini d'utenza locali; densità delle superfici commerciali in relazione ai pesi insediativi; descrizione degli interventi a carattere oneroso; comparazione tra i costi di costruzione e insediamento di una struttura commerciale polare extraurbana e quelli di un *sistema commerciale integrato*.

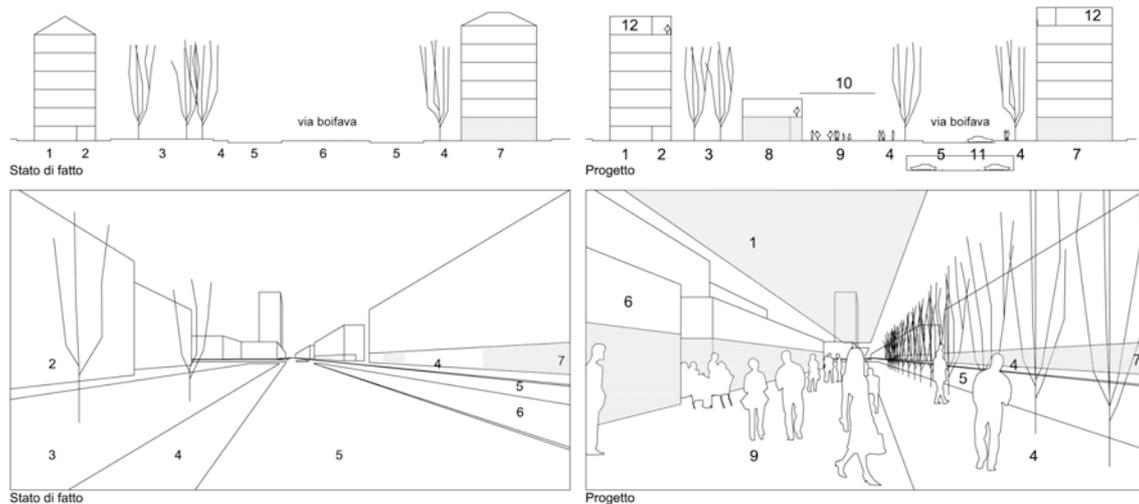


Figura 5 | Quartiere Chiesa Rossa a Milano. Confronto tra la sezione stradale stato di fatto e quella di progetto.

Conclusioni

Le simulazioni prodotte confermano l'effettiva possibilità che una densificazione commerciale possa essere quantitativamente e qualitativamente messa in campo sul comparto di studio. La ricerca potrebbe essere ulteriormente sviluppata attraverso la convergenza di ulteriori apporti specialistici, di tipo economico e sociologico completate da una più stretta collaborazione con le istituzioni pubbliche e con gli operatori privati.

Riferimenti bibliografici

- Bottini F. (2005), *I nuovi territori del commercio. Società locale, grande distribuzione, urbanistica*, Alinea, Firenze.
- Camagni R., Gibelli M.C., Rigamonti P. (2002), *I costi collettivi della città dispersa*, Alinea, Firenze.
- Consonni G., Meneghetti L., Tonon G. (2001), *Piero Bottoni e Milano. Case, quartieri, paesaggi 1926-1970*, La Vita Felice, Milano.
- Gaglio V. (2007), *Commercio e progetto urbano*, Clup, Milano.
- Gaglio V. (2007), "Riqualificare con il commercio", su *Inchiesta*, no. 157, pp. 27 - 33.
- Littlefield D. (2009), *Liverpool One. Remaking a city centre*. Wiley, Chichester UK.
- Morandi C. (2012), *Portello. An integrated development project in Milan*, in Sebastian Loew (a cura di), *Urban Design Practise*, Riba Publishing, London UK, pp. 54 - 61
- Preite M. (a cura di, 2002), *Piccolo commercio e grande distribuzione nella riqualificazione della città*, Alinea, Firenze.



La domanda pubblica nei processi di trasformazione urbana. Il contributo delle procedure ad evidenza pubblica

Enrica Gialanella

Sapienza Università di Roma, PDTA
Dipartimento di Pianificazione Design e Tecnologia dell'Architettura
Email: enrica.gialanella@gmail.com

Sara Bindo

Sapienza Università di Roma, PDTA
Dipartimento di Pianificazione Design e Tecnologia dell'Architettura
Email: sara_bindo@hotmail.com

Abstract

Questo paper vuole essere l'occasione di restituire una parte della ricerca (in corso) che una delle autrici in particolare sta portando avanti all'interno del Dottorato in Pianificazione Territoriale ed Urbana. Si è voluto accogliere la sollecitazione di questa conferenza (e più in particolare di questo atelier) di riflettere sulla fertilità che possiedono alcuni orientamenti italiani di approccio alla trasformazione urbana. Questi orientamenti, propri delle procedure ad evidenza pubblica possono in qualche modo essere affiancati al progetto urbano per la comunanza di alcune caratteristiche che riguardano l'aspetto politico, decisionale e progettuale (spaziale). In particolare, qui si vuole descrivere il carattere particolare di alcune procedure pubbliche in merito all'attitudine di indagare una certa domanda sociale e la capacità di orientare il suo soddisfacimento. Attraverso l'indagine di procedure ad evidenza pubblica che abbiano come fine la riqualificazione di ambiti urbani, si cerca di indagare la loro capacità di interpretare la domanda pubblica, e nello stesso tempo ad esprimerla mediante processi mirati alla sua individuazione.

Parole Chiave: public policie, urban design, welfare.

1 | Introduzione

Le nuove trasformazioni urbane, che muovono dal bisogno di intervenire in ambiti urbani consolidati o in via di consolidamento, dove lo sguardo è rivolto al micro (Indovina, 2009) rendono necessaria una sempre più attenta considerazione del contesto sociale in cui si opera (Sachs, 1984).

La ricerca della domanda sociale diviene momento centrale in un processo di pianificazione che da una parte necessita di una guida a garanzia della concorrenza delle scelte, dall'altra di un progetto, come forma di restituzione fedele dello studio urbano e insieme forma di rappresentazione della visione futura di trasformazione (Morisi Passigli, 1994) ; il progetto necessita di essere non più forma di regole rigide da rispettare ma contenitore di idee di trasformazione in divenire «provvisto di un'idea di futuro» (Viganò, 2010: 12), coerente ad un disegno di interpretazione della domanda pubblica.

Diviene in questo modo interessante capire come, nei processi di trasformazione urbana, la forma progetto possa divenire un elaborato flessibile entro il quale far avvenire meglio le molteplici combinazioni dovute ad un panorama ampio di attori e interessi in gioco. Il tutto però entro un disegno sociale attento ai giusti equilibri, come esplicitazione di una domanda pubblica.

Entro questa prospettiva si vuole osservare il tentativo da parte di alcune amministrazioni pubbliche di inserire all'interno di ipotesi di trasformazione urbana alcuni momenti per dibattere sulle alternative possibili.

In particolare, questo contributo vuole presentare delle riflessioni sul modo in cui in Italia si siano portate avanti delle procedure ad evidenza pubblica per la riqualificazione urbana, soffermandosi sulla capacità che esse hanno di disegnare un certo tipo di domanda pubblica e quali sono i tentativi per aderirvi in modo più convincente.

2 | La domanda pubblica e il progetto urbano

Il tentativo da parte delle pubbliche amministrazioni di apportare dei benefici alla collettività (Quaroni, 1996) tramite la trasformazione urbana sembra essere motivo di sperimentazione di strumenti e procedure che meglio possano gestire l'azione perseguita in base ad obiettivi determinati a priori.

La ricerca di progetti che integrino funzioni urbane in modo coeso, che diano valore agli spazi e alle funzioni pubbliche, che diventino volano per lo sviluppo delle aree circostanti, diventa centrale nella realizzazione dei progetti urbani, attraverso la messa a punto di procedure flessibili (Ferretti, 2005).

Ma spesso l'utilizzo di procedure innovative e che consentono gradi di flessibilità necessita di «un'amministrazione forte, coesa, decisa a raggiungere i propri obiettivi» (Marcelloni, 2012: 224)

Il fallimento o il successo della trasformazione si può determinare in base alla capacità o meno della pubblica amministrazione di mantenere il ruolo di regia, misurando di volta in volta l'aderenza agli obiettivi stabiliti. È condivisa l'opinione in Italia che la mancanza di un'organizzazione amministrativa preposta al controllo dello sviluppo dei Progetti Urbani è la causa del declino di idee progettuali promettenti¹.

Come più volte ha sottolineato Maurizio Marcelloni², di fronte a delle decisioni di interesse pubblico da prendere ci si deve basare principalmente sulle istanze pubbliche (Tsiomis, 2012: 17).

Come determinare queste istanze sembra quindi compito precipuo del pianificatore che si trova nel ruolo sia di analizzarle che di esplicitarle.

In questo senso diviene « indispensabile qualificare e legittimare, anche attraverso requisiti prestazionali, gli obiettivi del progetto e le sue regole normative, ed incrociare, fin dalle fasi preliminari, il percorso progettuale con la conoscenza delle preferenze e delle propensioni espresse dalla pluralità di attori coinvolti (chi lo fa e perché), e non solo di quelli economici » (Gasparrini, 1999: 5).

Il difficile ruolo di regia diventa questione centrale, alla quale sembra si dovrebbe guardare per consentire la costruzione e la gestione di un quadro esigenziale (Karrer, 2003a) di importanza strategica, da effettuare all'interno di quello «spazio come ambito territoriale da servire e nello stesso tempo come generatore della domanda » (Karrer, 2003b: 22-23)

3 | Il contributo delle procedure ad evidenza pubblica

La domanda pubblica, intesa sia come interpretazione delle istanze sociali sia come esplicitazione delle stesse in un disegno di visione di trasformazione futura, sembra potersi rinvenire nel momento in cui una pubblica amministrazione si trova a confrontarsi con i bisogni a cui deve dare risposta e il carattere di pubblicità e trasparenza che la natura stessa dell'azione pubblica presuppone.

Le procedure concorsuali in urbanistica sembrano prestarsi al duplice compito di indagare la domanda pubblica e trovare la forma di esplicitarla a seconda del grado di definizione progettuale a cui il bando si riferisce.

Il progetto di ricerca svolto finora ha portato al raggiungimento, seppur parziale, di alcuni risultati utili a determinare il tentativo da parte di alcune amministrazioni pubbliche di delineare un progetto per il futuro di aree da esse amministrare. In particolare, la ricerca ha focalizzato l'attenzione nei riguardi di Comuni

¹ Si veda ad esempio la raccolta degli interventi svolti nel seminario sul Progetto Urbano organizzato da Risorse per Roma-RpR SpA, il 6 novembre 2004, Metodologia e criticità per la costruzione del Progetto Urbano, Gangemi Editore, oppure

² Maurizio Marcelloni, è stato direttore dell'ufficio del Nuovo Piano Regolatore di Roma. Nel contributo "Il ruolo dei comuni nella costruzione del progetto urbano" in, a cura di, Risorse per Roma (2004), "Metodologia e criticità per la costruzione del Progetto Urbano", Gangemi Editore, Roma, e nel contributo "Qualche riflessione sui progetti urbani a Roma" in, Ferretti L. V. (2012), "L'architettura del progetto urbano", Franco Angeli, Milano sottolinea l'importanza del ruolo dell'amministrazione pubblica nella gestione e quindi riuscita di un Progetto Urbano.

che negli ultimi dieci anni hanno pubblicato procedure concorsuali atte a riqualificare aree urbane considerate degradate e/o di importanza strategica.

L'elemento importante di queste procedure è l'elaborazione di un quadro delle esigenze pubbliche in una dimensione di trasparente competizione (Mantini, 2013: 18; Karrer, 2011: 154), che porterebbe a determinare a priori obiettivi e finalità.

Qui di seguito (§ 3.1) vengono riportati alcuni risultati in merito all'orientamento di alcune pubbliche amministrazioni di indirizzare la procedure concorsuale ad acquisire l'attitudine a intercettare da vicino alcune istanze sociali o di determinare esse stesse un quadro delle possibili istanze sociali da soddisfare. Nel paragrafo successivo (§ 3.2) invece viene illustrata la capacità di un bando per residenze sociali (di fronte quindi ad una domanda pubblica già chiara) di indirizzare le scelte progettuali attraverso la redazione di un Documento Preliminare di Attuazione che sia «adatto a consentire al soggetto pubblico di delineare le linee guida di una trasformazione differita nel tempo» (Bianchi, 2012: 14).

3.1 | Tentativi di determinare la domanda pubblica: orientamento di alcune amministrazioni

Per la determinazione della domanda pubblica, da un lato si possono individuare alcuni bandi che all'interno del disciplinare di gara elencano una serie di domande sociali alle quali i progettisti si devono attenere per la realizzazione del progetto, dall'altro lato invece il bando stesso diviene momento di dibattito foriero di idee e scambi culturali che giungono a delineare successivamente un disciplinare su cui concorrere.

E' interessante notare come alcune Regioni abbiano adottato la procedura concorsuale come strumento per attuare la riqualificazione urbana ed in particolare la Regione Emilia Romagna³ si sia adoperata per fare in modo che queste procedure attivassero, preliminarmente alla redazione del bando di concorso, dei processi di comunicazione, dibattito e partecipazione intorno a temi che interessavano la collettività coinvolta⁴; la procedura in questo modo si inserisce in quella fase preliminare, in cui il progetto deve essere ancora pensato, cerca comunque di dare delle indicazioni al passo successivo di progettazione rimandando ad una fase di elaborazione successiva che prenda in considerazione le idee proposte.

«Il buon governo può avvenire grazie alla regia e intenzionalità pubblica, ma non senza possibilità di auto organizzazione sociale»(Palermo, 2009: 133)

Quando si parla di gestione pubblica della trasformazione urbana, infatti, non si vuole intendere qui «l'esercizio unilaterale e totalitario del potere pubblico» bensì l'assicurare la presenza di «regole efficaci che consentano alla società di esprimersi con libertà e forza innovativa facendosi carico, in modo sussidiario, delle soluzioni più adeguate agli interessi generali» (Mantini, 2013: 7).

La capacità di un ambiente culturale che sappia sviluppare l'attitudine al saper individuare le capacità espressive di una collettività resa partecipe delle trasformazioni urbane in atto, diventa allora cruciale.

Questo pone il pianificatore nella posizione di « esplorare ciò che ancora non si è conseguito, di esplorare possibilità aperte. Sappiamo davvero poco di come opera questo studio dell'ancora non fatto, questo studio del possibile» (Forester, 1989: 18)

« La pianificazione non plasma tanto l'allocazione pubblica delle risorse quanto la vera e propria immaginazione che il pubblico ha delle scelte. La pianificazione ha successo o fallisce in parte, nella misura in cui arricchisce o impoverisce i sensi che i cittadini hanno del cosa possono fare, le loro immaginazioni pratiche e le proposte reali relative alla casa, al trasporto, ai servizi, all'ambiente, alle occupazioni di cui hanno bisogno » (Forester, 1989: 8-9).

La procedura sembra allora alla ricerca di quel «problema specifico» che Pietro Derossi ipotizza capace di ridare alla disciplina dell'urbanistica e dell'architettura un rapporto con la democrazia, una democrazia che

³ La Regione Emilia-Romagna, nel 2011, ha stabilito una norma (D.G.R. n° 858/2011) che suggerisce di «tradurre in risultati tangibili di qualità ambientale e di coesione sociale, una strategia di interventi complessi [...] tramite un percorso strutturato che coinvolga i cittadini attraverso le pratiche della partecipazione e selezioni i progetti mediante lo strumento del concorso di architettura, sui temi della riqualificazione in diverse aree di intervento».

⁴ La legge della Regione Emilia Romagna n.° 19 del 3 luglio 1998 «Norme in materia di riqualificazione urbana» viene così modificata dall'art. 1 della L.R. 6 luglio 2009 n.° 6 del 2009, all'art.1 comma 1. Bis «La Regione favorisce le iniziative che a libello locale promuovono la partecipazione dei cittadini alla definizione degli obiettivi della riqualificazione urbana attraverso l'istituzione di processi partecipativi o di laboratori di urbanistica partecipata e incentiva il ricorso da parte dei Comuni a procedure concorsuali che consentano la celta del progetto che meglio corrisponde agli obiettivi di qualità attesi». Successivamente è nato un bando regionale con deliberazione n. 1701 del 21 novembre 2011 avente ad oggetto: «Concorsi di architettura per la riqualificazione urbana di cui alla D.G.R. 858/2011, per promuovere concorsi di architettura che avessero a tema la riqualificazione urbana, vinto da 19 Comuni che hanno svolto concorsi di architettura anche avvalendosi di processi partecipativi preliminari al bando, dai quali sono scaturite le esigenze locali e gli obiettivi da inserire nei documenti dello stesso bando.

egli dice poter essere più «legata ai fatti specifici di luogo e di tempo, ai problemi che la gente in qualche modo riesce a controllare». (Derossi, 1985: 21)

Al di là degli orientamenti delle singole amministrazioni di far divenire o meno il bando occasione di dibattito sociale e culturale, persistono delle caratteristiche comuni che si evincono dall'analisi delle procedure, qui di seguito si possono in prima istanza elencare i seguenti risultati in merito alla corrispondenza tra domanda pubblica e sviluppo spaziale:

- le amministrazioni comunali che hanno voluto affrontare la riqualificazione urbana attraverso i bandi tentano di focalizzare l'attenzione in aree urbane nevralgiche, sia per importanza storica e sociale, sia per importanza strategica, nell'ottica di far divenire quell'intervento non episodico ed isolato bensì capace di innescare processi virtuosi;
- l'attenzione precipua è verso il ripensamento degli spazi pubblici e delle funzioni sociali importanti questo legato alla domanda di innescare processi di socializzazione e accrescimento culturale;
- viene oltremodo posta attenzione sul patrimonio storico culturale nonché testimoniale ed ambientale con l'obiettivo di favorire l'accrescimento divulgativo, con attenzione, spesso, al risvolto economico dell'operazione a livello locale;
- in alcune procedure l'attenzione è rivolta a temi ambientali, rispondendo alla domanda pubblica di sostenibilità sia di promuovere un'attitudine progettuale in questo senso.

Come si evince da questa prima analisi ad ogni trasformazione, ad ogni obiettivo, l'amministrazione associa una domanda ed un risvolto pubblico dell'intervento, questo cercando di favorire lo sviluppo dell'economia locale, l'arricchimento culturale e storico testimoniale; ogni bando riassume in sé la volontà politica di un'amministrazione che viene prima prefigurata come insieme di istanze determinate nel bando per poi essere ricercata in una o più soluzioni spaziali.

3.2 | Il caso di “Abitare Milano” e il documento preliminare alla progettazione

Questa riflessione nasce dall'analisi del Documento Preliminare alla Progettazione redatto rispettivamente per i concorsi internazionale di progettazione ‘Abitare Milano/1’ e ‘Abitare Milano/2’ e da una attenta lettura di alcuni documenti messi a disposizione dal Comune di Milano⁵.

Entrambi i concorsi, banditi a pochi mesi di distanza, hanno come oggetto la progettazione di nuovi insediamenti di edilizia residenziale sociale da realizzare in terreni già di proprietà del Comune, destinati a standard dal Piano Regolatore attualmente vigente. Sia nel primo che nel secondo caso si è trattato di un concorso a fase unica e in forma anonima. Il primo si è concluso nel maggio 2005 ed aveva come oggetto la progettazione di 4 nuove aree (via Civitavecchia, via Gallarate, via Ovada, via Senigallia). Il secondo invece è giunto a conclusione nel settembre 2005 ed ha interessato ulteriori 4 nuove aree (via Appennini, via Cogne, via Gambellino, via Del Ricordo). Ai progettisti vincitori del concorso è stata affidata la successiva redazione del progetto definitivo ed esecutivo. Per tali progetti, inoltre, è previsto l'inserimento nel percorso di redazione dei Programmi Integrati di Intervento che sono stati predisposti dall'Amministrazione Comunale in collaborazione con il Politecnico di Milano, rispetto ai quali, quindi, seguono un iter parallelo e complementare.

L'obiettivo generale di entrambi i concorsi è quello della ricerca di un equilibrio tra progetto urbano e progetto architettonico, il primo gestito dal Comune stesso, il secondo dai singoli progettisti. Per come è stato costruito il bando, infatti, emerge chiaramente che non si tratta di progettare delle singole unità residenziali, ma ciò che viene affidato ai progettisti attraverso il bando è lo sviluppo di un tema progettuale complesso in grado di tenere conto

non solo delle caratteristiche del tessuto urbano circostante ma anche e soprattutto delle sue esigenze, lavorando in sinergia con il Master Plan strutturato dall'Amministrazione.

Nel complesso i testi che compongono i Documenti preliminari risultano molto strutturati e di facile comprensione e interpretazione per i progettisti: il linguaggio stesso è chiaro e semplice, e sono chiaramente elencati i dispositivi normativi (per quanto riguarda la progettazione architettonica) a cui i progettisti devono far riferimento. Per ogni singola area di intervento, inoltre, sono indicate le consistenze e i limiti finanziari, viene presentato un elaborato grafico per descrivere lo spazio del progetto, e, infine, viene allegata una descrizione del quartiere in cui l'intervento deve essere collocato.

Dallo studio dei documenti messi a disposizione dal Comune è possibile individuare quattro macro-obiettivi a cui i singoli progetti devono trovare risposta declinandoli in modo diverso a secondo del contesto in cui si inseriscono:

⁵ Per un elenco dettagliato dei documenti consultati si rimanda alla sitografia

- la ricerca di risposta ad una domanda abitativa sempre più articolata sia da un punto di vista sociale che economico;
- l'esplorazione di soluzioni progettuali il più possibile flessibili delle singole unità abitative;
- l'applicazione di un approccio progettuale che aspiri ad una integrazione tra residenze e servizi (rivolti al quartiere e alla città);
- l'attenzione alla sostenibilità ambientale.

Per poter indagare come l'Amministrazione abbia guidato questa procedura nella ricerca di una risposta al bisogno abitativo è fondamentale andare ad analizzare come siano stati trattati all'interno del bando soprattutto i primi due obiettivi.

Per costruire tale domanda il bando trova fondamento in ragioni inizialmente di tipo quantitativo, presentando una ricostruzione della domanda sociale emersa nel Comune di Milano dal 1999. Tale analisi è svolta principalmente grazie all'impiego dei dati relativi alle richieste di alloggio di edilizia sociale da un lato e al patrimonio pubblico disponibile dall'altro. In prima istanza può quindi sembrare che il bando si fa carico di rispondere ad una domanda sociale apparentemente chiara e facilmente descrivibile.

In realtà attualmente la domanda abitativa è molto più complessa ed articolata. Il bando in questo sembra essere costruito con particolare attenzione e sensibilità apportando, nello stesso Documento Preliminare alla Progettazione, ragioni che trovano il loro fondamento in un'analisi qualitativa dell'attuale domanda abitativa, spostando l'attenzione dalla domanda a tipo di offerta al momento disponibile sul mercato. Il bando quindi tenta di riassumere le attuali evoluzioni demografiche dei nuclei familiari (numero di componenti, età media, reddito medio) al fine di indirizzare i progettisti verso la formulazione di proposte che siano in grado di rispondere ad una domanda sempre più frammentata e diversificata e che tende a modificarsi nel tempo.

Dallo studio di questi due bandi, quindi, emerge il tentativo da parte dell'Amministrazione di delineare preliminarmente un progetto strategico (in questo caso si tratta della redazione del Master Plan) in modo da poter indirizzare in una fase successiva le singole scelte progettuali verso un assetto urbano da essa ritenuto adeguato. Emerge inoltre la volontà di una attenta definizione della domanda sociale (abitativa in questo specifico esempio) il più coerente possibile con le reali necessità e specificità del luogo, con l'obiettivo di guidare verso l'impostazione di progetti in grado di rispondere in modo adeguato alla domanda abitativa.

4 | Alcune considerazioni

Sembra in questo senso che « le analisi [...] sull'evoluzione dei sistemi di pianificazione, dei progetti di territorio e degli strumenti di governo territoriale nel nostro paese convergono verso una tesi comune: la conferma di quell'orientamento paradigmatico che nella letteratura è denominato *policy inquiry*. Si governano le trasformazioni mediante regole, piani e progetti concreti di intervento, ma innanzi tutto grazie a politiche, intese come visioni, ipotesi ed esperimenti, da sottoporre a processi di *probing* pubblico e sociale, che richiedono principi e tecniche ben definiti (Palermo, 2009: 132).

Il fatto che non si possa definire la difficoltà di tutti i problemi a priori, afferma ancora Pier Carlo Palermo, induce a condividerla nel «corso del processo, dipende soprattutto dalle differenti rappresentazioni della situazione da parte degli attori implicati e dalle tensioni emergenti dalle loro interazioni strategiche».

E come De Carlo fa notare: «nell'ambito della micro pianificazione il compito dell'urbanistica è quello di intervenire direttamente alla costruzione dello spazio fisico in termini di forma. Questo non significa solo la messa in atto di una tecnica ma anche lo sforzo di introdurre elementi di razionalità superiore che rendano possibile la comprensione delle attitudini e delle vocazioni, delle aspettative coscienti o inconscie della società; l'elaborazione di un'espressione che pone il problema della rappresentazione in termini di dialettica tra realtà e aspirazioni» (De Carlo, 1964, p.26).

Lo studio si propone di proseguire l'indagine delle procedure concorsuali per continuare a capire la capacità che esse hanno di intercettare la domanda pubblica e capire quali altre attitudini possano assumere sia nella gestione che nella guida dei processi di trasformazione urbana. In particolare risulta utile capire quali potenzialità hanno nel favorire la discussione che si apre attraverso diverse idee proposte, concorrenti all'elaborazione collettiva dello studio spaziale; quali potenzialità assumono nell'aderire alla domanda pubblica e quindi ai problemi inerenti alla realtà delle città contemporanee.

Attribuzioni

La redazione delle parti § 1, 2, 3, 3.1, 4 è dell'autore Enrica Gialanella, la redazione delle parti § 3.2 è dell'autore Sara Bindo

Riferimenti bibliografici

- Bianchi G. (2010), "Progettazione urbanistica e spazi della quotidianità: alcune direzioni di lavoro", in Bianchi G. (2010), a cura di, *Progettare la qualità di tutti i giorni. Una proposta didattica*. Orienta Edizioni, Roma, p. 14.
- De Carlo G. (2008), *Questioni di architettura e urbanistica*, Maggioli Editori, Milano. Prima edizione: Argalia Editore, Urbino, 1964.
- Derossi P. (1986), "Per punti, per zone, per città?", in *Casabella* no. 530, p. 21.
- Ferretti L.V. (2012), *L'architettura del progetto urbano. Procedure e strumenti per la costruzione del paesaggio urbano*, Franco Angeli, Milano.
- Forester J. (1989), *Pianificazione e potere. Pratiche e teorie interattive del progetto urbano*, Dedalo, Bari.
- Karrer F. (2003a), "Procedura concorsuale di qualità", in Dragotto M., Gargiulo C., a cura di, *Aree dismesse e città*, Franco Angeli, Milano.
- Karrer F. (2003b), "La città integratrice di servizi", in Karrer F., a cura di, *Città e nuovo welfare. L'apporto dell'urbanistica nella costruzione di un nuovo stato sociale*, Officina Edizioni, Roma pp 22-23.
- Karrer F. (2011), "Qualità/molte qualità", in Bagnasco C. (a cura di), *La città nuova. La qualità urbana tra ideazione e realizzazione*, INU, Roma.
- Indovina F. (2008), "Introduzione" in Musco F., *Rigenerazione urbana e sostenibilità*, Franco Angeli, Milano, pp. 8-9.
- Mantini P. (2013), "Rigenerazione urbana, resilienza, Re-evolution. Profili giuridici", contributo al XXVIII congresso dell'Istituto Nazionale di Urbanistica in <http://www.inu.it/11644/newsletter/rigenerazione-urbana-resilienza-reevolution-profilo-giuridici-di-pierluigi-mantini/>.
- Morisi M., Passigli S. (1994), "Tra occasioni e decisioni. Una ricognizione sul decision making della trasformazione urbana", in Morisi M., Passigli S. (a cura di), *Amministrazione e gruppi di interesse nella trasformazione Urbana*, Il Mulino, Bologna.
- Palermo P.C. (2009), *I limiti del possibile*, Donzelli editore, Roma.
- Quaroni L. (1996), *Il progetto per la città. Dieci lezioni*, Edizioni Kappa, Roma.
- Sachs I. (1984), *I nuovi campi della pianificazione*, Edizioni Lavoro, Roma.
- Viganò P. (2010), *I territori dell'urbanistica*, Officina edizioni, Roma.

Sitografia

- Bando Abitare Milano/1 del Comune di Milano, disponibile su Comune di Milano, Elenco Siti tematici, Casa e Assegnazione Spazi, Progetti di riqualificazione dei quartieri, Edilizia sociale – Nuove case:
http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/Elenco%20Siti%20tematici/Elenco%20Siti%20tematici/Assegnazione%20spazi%20e%20politiche%20per%20la%20casa/Progetti%20di%20riqualificazione%20dei%20quartieri/Edilizia%20Sociale%20Nuove%20Case.
- Bando Abitare Milano/2 del Comune di Milano, disponibile su Comune di Milano, Elenco Siti tematici, Casa e Assegnazione Spazi, Progetti di riqualificazione dei quartieri, Edilizia sociale – Nuove case:
http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/Elenco%20Siti%20tematici/Elenco%20Siti%20tematici/Assegnazione%20spazi%20e%20politiche%20per%20la%20casa/Progetti%20di%20riqualificazione%20dei%20quartieri/Edilizia%20Sociale%20Nuove%20Case.
- Concorsi internazionali di Progettazione (Materiale informativo fornito dal Comune di Milano in merito al bando Abitare Milano/1 e Abitare Milano/2), disponibile su Comune di Milano, Elenco Siti tematici, Casa e Assegnazione Spazi, Progetti di riqualificazione dei quartieri, Edilizia sociale – Nuove case:
http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/Elenco%20Siti%20tematici/Elenco%20Siti%20tematici/Assegnazione%20spazi%20e%20politiche%20per%20la%20casa/Progetti%20di%20riqualificazione%20dei%20quartieri/Edilizia%20Sociale%20Nuove%20Case.
- Contributo al XXVIII congresso dell'Istituto Nazionale di Urbanistica di Mantini P. (2013), "Rigenerazione urbana, resilienza, Re-evolution. Profili giuridici", in:

<http://www.inu.it/11644/newsletter/rigenerazione-urbana-resilienza-reevolution-profiligiuridici-di-pierluigi-mantini/>.

La relazione tra Servizi e residenza (Materiale informativo fornito dal Comune di Milano in merito al bando Abitare Milano/1 e Abitare Milano/2), disponibile su Comune di Milano, Elenco Siti tematici, Casa e Assegnazione Spazi, Progetti di riqualificazione dei quartieri, Edilizia sociale – Nuove case:

http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/Elenco%20Siti%20tematici/Elenco%20Siti%20tematici/Assegnazione%20spazi%20e%20politiche%20per%20la%20casa/Progetti%20di%20riqualificazione%20dei%20quartieri/Edilizia%20Sociale%20Nuove%20Case.

Nuovi alloggi di residenza sociale (Materiale informativo fornito dal Comune di Milano in merito al bando Abitare Milano/1 e Abitare Milano/2), disponibile su Comune di Milano, Elenco Siti tematici, Casa e Assegnazione Spazi, Progetti di riqualificazione dei quartieri, Edilizia sociale – Nuove case:

http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/Elenco%20Siti%20tematici/Elenco%20Siti%20tematici/Assegnazione%20spazi%20e%20politiche%20per%20la%20casa/Progetti%20di%20riqualificazione%20dei%20quartieri/Edilizia%20Sociale%20Nuove%20Case.

Progetto dei servizi nei nuovi quartieri (Materiale informativo fornito dal Comune di Milano in merito al bando Abitare Milano/1 e Abitare Milano/2), disponibile su Comune di Milano, Elenco Siti tematici, Casa e Assegnazione Spazi, Progetti di riqualificazione dei quartieri, Edilizia sociale – Nuove case:

http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/Elenco%20Siti%20tematici/Elenco%20Siti%20tematici/Assegnazione%20spazi%20e%20politiche%20per%20la%20casa/Progetti%20di%20riqualificazione%20dei%20quartieri/Edilizia%20Sociale%20Nuove%20Case.

Programmi integrati di intervento (Materiale informativo fornito dal Comune di Milano in merito al bando Abitare Milano/1 e Abitare Milano/2), disponibile su Comune di Milano, Elenco Siti tematici, Casa e Assegnazione Spazi, Progetti di riqualificazione dei quartieri, Edilizia sociale – Nuove case:

http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/Elenco%20Siti%20tematici/Elenco%20Siti%20tematici/Assegnazione%20spazi%20e%20politiche%20per%20la%20casa/Progetti%20di%20riqualificazione%20dei%20quartieri/Edilizia%20Sociale%20Nuove%20Case.



Disegnare a distanza ravvicinata: prove tecniche per un masterplan non convenzionale

Antonio Longo

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: antonio.longo@polimi.it

Anna Moro

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: anna.moro@polimi.it

Grazia Concilio

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: grazia.concilio@polimi.it

Abstract

Milano è una città che negli ultimi decenni ha perso sempre di più l'abitudine a raccontarsi, a immaginarsi al futuro. Ragioni recenti, come la scarsità di risorse, e più lontane come la frammentazione del sistema decisionale e amministrativo e la scarsa attitudine alla collaborazione nella pubblica amministrazione tra settori, hanno reso complessa e vischiosa ogni innovazione anche minima che possa produrre effetti di miglioramento. Nel tentativo di affrontare un progetto specifico di riqualificazione dello spazio pubblico di Piazza Leonardo da Vinci nell'ambito delle azioni promosse dal progetto Città Studi Campus Sostenibile, abbiamo cercato di considerare questa condizione non come un fatto da constatare e descrivere con toni preoccupati ma come una sfida alla ricerca di forme e modi del progetto in grado di produrre processi di cambiamento effettivo negli spazi e innovazione nel sapere e nelle pratiche locali.

Dall'esperienza ancora in corso è nata una riflessione sul masterplan come insieme di dispositivi aperto sul disegno urbano come pratica interattiva, tra i saperi, più prossima ad una pratica di curatela e all'innovazione delle forme organizzative che alle forme più consuete dell'urban design orientate dalla prefigurazione degli assetti.

L'attività di lettura del contesto e gestione della modificazione ha comportato un accorciamento della distanza tra il gruppo di lavoro e le sue azioni tecniche e gli interlocutori (nell'amministrazione e nel quartiere) e la sperimentazione di una forma non convenzionale di masterplan adatta. Ciò è avvenuto sia per l'ovvia prossimità e coinvolgimento diretto nella vita quotidiana con lo spazio di progetto sia perché in assenza di visioni forti e di mandati univoci, caratteristica propria del progetto Campus Sostenibile, la domanda di progetto e le possibili soluzioni sono emerse progressivamente attraverso e "nella relazione" con i protagonisti della vita locale e con singole persone all'interno dell'amministrazione. In assenza di risorse economiche il processo avviato è stato programmaticamente orientato a produrre modificazioni e miglioramenti negli usi dello spazio in tempo reale, sperimentali e provvisori in vista di future modificazioni fisiche più impegnative e costose. Gestire tale distanza in forma riflessiva, nello spazio di responsabilità tecnica del progetto, ha comportato la progressiva precisazione degli obiettivi di massima di lungo termine (una visione di continuo adattamento) e l'affinamento dei dispositivi più adatti ad accompagnare e ove necessario disegnare i cambiamenti in una condizione di continuo movimento nel dialogo.

Parole chiave: tools and techniques, public space, social practices.

1 | Un contesto interessante e inaspettatamente reattivo e la necessità di riformulare temi e obiettivi del progetto

Una delle conseguenze dello stallo delle grandi trasformazioni e delle dinamiche di creazione e spostamento di valori nei progetti urbani o, per essere prudenti e ottimisti, della percezione diffusa che le cose stiano così, è la crescita di importanza di trasformazioni a breve termine, minime, che coinvolgono economie contenute, che cercano di affrontare con necessaria selezione i problemi e le urgenze più vicine al sentire e ai desideri dei cittadini. Le amministrazioni si confrontano con l'immediatezza dei problemi ridotti alle loro forme ed espressioni essenziali e dure, con la scarsità di risorse e con la reattività della società civile che, come è già avvenuto nelle molte crisi del secolo passato, si fa esigente e sensibile ma anche particolarmente disponibile ad agire in prima persona (anche senza che ciò sia richiesto...), mettendo in discussione le gerarchie più consuete e spesso in difficoltà le strutture burocratiche e le forme di interazione politica più collaudate.

Assistiamo sempre più spesso all'emergere e al propagarsi di iniziative che, radicate alla scala micro-urbana, mostrano un rinnovato attivismo che, animato da una operosa intenzionalità collettiva, agisce nella e per la città. Il fenomeno non è recente ma è sorprendentemente in crescita. Al movimento dei *guerrilla gardeners*¹ che agiscono nelle città dagli anni '70 si stanno aggiungendo numerosi altri con nuovi *city-makers* come i *bikelane builders*² o i *depavers*³. Molte di queste iniziative sono di trasformazione materiale dello spazio urbano ma altrettante intervengono più direttamente sui flussi materiali (come l'ampio movimento degli aderenti al *pedibus*⁴) ovvero su quelli immateriali (come l'oramai virale iniziative delle *social street*⁵).

Tutto questo fermento sta dando vita ad un nuovo "urbano". L'urbano, che solo raramente è stato esito di un'intenzionalità progettuale, sembra tornare al centro dell'azione di cittadinanza con modalità assolutamente indipendenti dai protocolli, più o meno consolidati, della partecipazione: non si partecipa (solo) parlando o discutendo, bensì facendo.

Ciò che sembra davvero nuovo e che ci coglie spesso impreparati sono i tempi, i linguaggi, le modalità con cui le domande emergono, la capacità di reazione e la creatività del contesto: a Milano ciò è apparso evidente dopo l'insediamento della nuova giunta che ha dato visibilità e spazio a forme associative e iniziative attive già da molto da tempo, pur alla scala locale e con scarsa capacità di coesione. Gli strumenti e le consuetudini analitiche e tecniche che abbiamo a disposizione ci possono apparire inutili, soprattutto se la descrizione delle condizioni esistenti ha carattere statico. Non c'è più il tempo per la descrizione dei fenomeni, la constatazione non è più sufficiente, l'indifferenza e l'autoreferenzialità sono mal tollerate da committenti e cittadini. Il disegno urbano rischia di essere inteso come un esercizio di immaginazione nostalgico, autoreferenziale; spesso i nostri scenari futuri sorvolano la città per costruire, nella migliore delle ipotesi, qualche notizia sui giornali. Se si considera l'incidenza sullo spazio e sulla società delle forme consolidate del progetto urbanistico e della visione del futuro urbano a Milano negli anni recenti la tentazione di vendere la vecchia cassetta degli attrezzi ad un mercato delle pulci può essere forte.

Eppure forse mai come in questo periodo chi si occupa di urbanistica e di città per cultura e professione è sollecitato da richieste e domande continue di *expertise*, consulenza, aiuto, consigli che escono dai canoni consueti e dalle convezioni professionali e che costringono il professionista a riflettere prima ancora che sulla priorità azione e sull'utilità del proprio, sapere sulla natura dei problemi posti, sulla loro origine e necessità. In molti casi si tratta di adattare vecchi strumenti alle condizioni cambiate (si disegnano cose nuove con strumenti vecchi), più spesso di dare risposte concrete, oltre e malgrado le regole appena definite (si cambiano le regole dei piani per attuarne gli obiettivi), altre ancora di affrontare un problema precisamente delineato, settoriale, cercando idee, risorse e soluzioni in spazi non praticati, eccentrici: è il caso della riqualificazione di spazi pubblici di natura incerta, come Piazza Leonardo da Vinci a città Studi, uno spazio pubblico che come altri a Milano è nato come piazza decorativa e carrabile d'accesso (una sorta di parterre monumentale di accesso al Politecnico) per poi divenire parcheggio e giardino di quartiere, perdendo nel tempo una precisa immagine ed identità nell'uso differenziato nel corso dell'anno e delle stagioni da parte di moltissime e differenti popolazioni urbane.

¹ <http://www.guerrillagardening.org>

² <http://www.pulsslag.dk/billeder-af-sundhed-og-sund-fornuft/>

³ <http://depave.org>

⁴ <http://www.piedibus.it>

⁵ <http://www.socialstreet.it>

La riqualificazione degli spazi pubblici di Città Studi e Milano e in particolare di Piazza Leonardo da Vinci è il progetto che alimenta le riflessioni contenute in queste pagine e che ci coinvolge attualmente come ricercatori e progettisti attivi in collaborazione con il quartiere, nell'ambito del progetto Campus Sostenibile. Sommando molte delle caratteristiche originali dei contesti qui accennati il progetto ci ha portato a mettere in discussione ruoli, limiti, tecniche e possibilità senza tuttavia mettere da parte l'eredità tecnica che proviene dalle forme più consolidate e tradizionali del progetto urbanistico.

L'ambiente con cui ci confrontiamo, l'intersezione tra università e cittadinanza e le rispettive proiezioni e aspettative sugli spazi pubblici del quartiere, non è ovviamente neutrale, è anzi caratterizzato da una forte reattività, da una forte propensione a cercare innovazione e a produrre risultati, alcuni dei quali sono già maturati anche al di fuori delle nostre attese (Healey, 2007). Occorre d'altra parte sottolineare come nell'ambito di una ricerca progettuale, con una debole economia se pur finanziata attraverso fondi di ricerca, un forte *commitment* personale rispetto ai temi e ai luoghi in cui si agisce sia una condizione quasi necessaria.

2 | Intorno al Campus Leonardo

2.1 La struttura del progetto Città Studi-Campus Sostenibile

Da tre anni circa è stata avviata l'iniziativa Progetto Campus Sostenibile⁶ che vede collaborare Politecnico di Milano e Università degli Studi di Milano nel promuovere forme di innovazione nell'organizzazione di spazi, funzioni e usi sia internamente ai recinti delle strutture universitarie, sia verso l'esterno, in relazione con la città e il quartiere.

Il contesto del progetto ha una doppia articolazione: un contesto interno alle università che coinvolge direttamente docenti, ricercatori, personale tecnico e amministrativo e un contesto esterno che si compone di singoli cittadini, gruppi e associazioni d'interesse, occasionalmente o in rapporto a progetti specifici le rappresentanze politiche e le strutture amministrative del Comune e del Consiglio di Zona. I due contesti sono ovviamente molto differenti per il taglio delle questioni trattate e per le dinamiche di relazione che li percorrono, tuttavia, interagendo, hanno effetti l'uno sull'altro.

Il contesto interno, organizzato secondo quattro assi e tavoli tematici⁷, è stato impostato con l'intenzione di raccogliere in forma aperta idee e proposte, a volte progetti in atto e consolidati, per la sostenibilità indipendentemente dai criteri gerarchici della struttura accademica.

Il contesto esterno è guidato dal 'tavolo città' assai meno strutturato e organizzato, indipendente da veri strumenti progettati di interazione. Il suo scopo iniziale è stato mettere in relazione l'istituzione e il quartiere caratterizzati da una storica e giustificata difficoltà di rapporti: il quartiere di Città Studi è percorso quotidianamente da una popolazione pari a quella di una media città lombarda, non ha un rapporto diretto con i servizi offerti alla popolazione studentesca e dei dipendenti. Non offre spazi e risorse se non nella forma classica dello "sfruttamento" delle città universitarie. Le prime riunioni sono state indette per capire, in primo luogo, la natura del contesto le caratteristiche e la percezione dei problemi. Il tavolo è stato avviato invitando alle prime riunioni di start-up un insieme di soggetti molto eterogeneo, che attraversava ruoli e rappresentanze includendo Consiglio di Zona 3, comitati cittadini, associazioni, semplici cittadini residenti o genitori di scolari della grande scuola elementare Leonardo da Vinci, di fronte all'università. Questa scelta ha risposto alla necessità di dialogare con un campione che non riproponesse forme istituzionalizzate e che, anche a prezzo di qualche disappunto, ponesse sullo stesso piano istanze e argomenti di natura più possibile diversificata. A partire dalle prime indicazioni operative il processo di dialogo ha prodotto linee di lavoro, tavoli tematici, specifici eventi e iniziative con differente carattere, a volte fortemente istituzionale⁸, a volte del tutto informali.

⁶ Si veda il sito dedicato: www.campus-sostenibile.polimi.it.

⁷ Il contesto interno (in particolare per ora legato al Politecnico di Milano) è strutturato secondo ambiti tematici che raccolgono le diverse sperimentazioni e che corrispondono anche a tavoli, spazi reali e digitali di confronto sui temi *Environment, Energy, Mobility e People*. Il progetto coinvolge inoltre molte classi di corsi e laboratori, gruppi e associazioni di studenti ed è aperto alla cittadinanza del quartiere attraverso un tavolo specifico nato con la finalità di mediare tra quartiere e università ma che si è rapidamente evoluto come tavolo di co-progettazione. Ciò innesca un processo di valutazione aperta e di autopromozione dei progetti: tavoli tematici e sito web rappresentano il luoghi di condivisione e maturazione delle idee, che vengono portate e discusse regolarmente in un direttivo di coordinamento, dove se ne valuta la congruenza, la possibile integrazione e si promuove la comunicazione e il *fundraising*. Si tratta dunque di un processo fortemente volontario, espressamente scarico da premialità di finanziamento e incentivi specifici, piuttosto volto alla socializzazione e alla esternalizzazione di idee e progetti.

⁸ Ad esempio tavoli di coprogettazione presso diversi Assessorati del Comune di Milano.

Se la costruzione del fronte interno si può descrivere come un processo strutturato e fortemente orientato a rappresentare le università come istituzioni che progettano se stesse in forma continua con attenzione alla sostenibilità⁹, il fronte esterno ha avviato un dialogo non strutturato e di conoscenza progressiva delle condizioni del cambiamento, delle azioni possibili e dei dispositivi da mettere in atto per interagire con le trasformazioni; ha avviato cioè un processo di definizione di un contesto di azione scarsamente strutturato e, di conseguenza, sufficientemente aperto a diversificati protagonisti e forme di interazione.

2.2 Senza rete, pratiche curatoriali dello spazio urbano

Nel processo descritto una prima scelta è stata rinunciare a modelli sperimentati come forme di previsione e simulazione. A parte alcune simulazioni funzionali più al lancio interno dell'iniziativa, non sono mai state proposte idee vincolanti di assetto dello spazio o visioni narrate del futuro del quartiere. Ciò potrebbe apparire ingiustificato a fronte delle molte esperienze praticate dallo stesso gruppo di lavoro in passato nell'uso dello scenario come forma retorica e delle simulazioni come tecnica di esplorazione progettuale¹⁰. In questo caso, in assenza di un mandato, i temi del progetto si sono costruiti attraverso il dialogo dando veste tecnica e trasformando in simulazioni, in indicazioni operative, i temi emersi. D'altra parte l'assenza di struttura e di immagini "forti" di riferimento si connette al nostro ruolo di tecnici ricercatori che afferiscono ad un'istituzione dotata di un'ovvia autorevolezza, in un confronto impari sul piano tecnico sia con i cittadini che con la zona. Questo ha aiutato a svincolare chi segue il progetto da aspettative e presupposti riduttivi legati sia ai problemi e soluzioni ma soprattutto al ruolo assai ingombrante dell'università. La scelta di condurre il tavolo in forma debole ha prodotto come primo risultato un'apertura di credito e condizioni di ascolto e collaborazione da parte della Zona di decentramento amministrativo e dei cittadini. Così l'identificazione di Piazza Leonardo da Vinci come priorità di intervento sperimentale di riqualificazione è maturata più per iniziativa della Zona e dell'amministrazione centrale pur assumendo caratteristiche e modalità di sviluppo lontane dalle consuetudini degli uffici comunali. Ciò grazie alle proposte dei cittadini, di singole professionalità degli uffici.

2.3 Sperimentare l'urbano: il progetto di riqualificazione di Piazza Leonardo da Vinci

Piazza Leonardo da Vinci è posta nel cuore del quartiere Città Studi di fronte alla prima sede e al rettorato del Politecnico di Milano. È il punto d'incontro simbolico per attività quotidiane dei residenti nella zona e di chi frequenta le due Università. Un luogo in cui si manifestano usi molteplici dello spazio pubblico e si confrontano codici culturali diversi non di rado in potenziale conflitto tra loro: studenti e residenti, automobilisti e pedoni, padroni di cani e ragazzi che usano i prati nelle buone stagioni, homeless e anziani della zona, bambini e adolescenti. La condizione in cui ci troviamo ad operare, come gruppo di ricerca indipendente e aderente a Campus Sostenibile, è quella di uno spazio colmo di oggetti di arredo, desueti abbandonati, ripiantato in modo disordinato con ogni genere di essenze, per cui la Piazza – progettata come piazza ornamentale e approdo di rappresentanza al rettorato – è caratterizzata da un disegno totalmente incongruo con gli usi, basti considerare che i percorsi frequentati quotidianamente da decine di migliaia di studenti di passaggio sono in terra battuta e prodotti dal calpestio, diagonali rispetto a quelli disegnati. Mentre la capacità adattiva e la flessibilità dello spazio è spesso considerata come un fatto positivo, qui ha prodotto usura e disagio. La bassa manutenzione della piazza, la selvaggia occupazione da parte delle automobili, la trascuratezza dello spazio pubblico sono percepite da tutti, studenti, residenti prossimi, Consiglio di Zona 3, università come un fatto negativo.

Durante i primi incontri con la città nell'inverno del 2011 il degrado degli spazi pubblici e le difficoltà legate alla condivisione dei servizi con l'università emergono come temi più frequenti su cui larga parte dei cittadini residenti e dei rappresentati delle associazioni e delle istituzioni locali si concentrano.

Per un periodo piuttosto lungo, fino all'estate del 2012 gli incontri si succedono in modo non finalizzato e trattando di volta in volta argomenti non composti. I tavoli di *codesign* organizzati nell'ambito di progetti di ricerca universitari¹¹ si rivelano interessanti più per la raccolta di informazioni sugli usi e sulla storia recente della Piazza e degli spazi del quartiere¹² che non per le trasformazioni effettivamente prodotte.

⁹ Da qui nasce l'attenzione al monitoraggio e alla partecipazione al network internazionale dei campus sostenibili, si veda: www.international-sustainable-campus-network.org.

¹⁰ Alcuni riferimenti nell'area milanese elaborati tra il 2005 e il 2010 sono il Piano per San Donato Milanese, il Progetto Strategico "Città di Città" delle Province di Milano, il Piano d'Area Martesana-Adda.

¹¹ In particolare il soggetto promotore di tali iniziative è il progetto europeo 'Periphéria' (www.periphéria.eu), con referenti per il caso milanese G. Concilio, F. Rizzo.

¹² Nel frattempo il gruppo di ricerca del Laboratorio di Simulazione Urbana "Fausto Curti" del Politecnico costruisce un importante archivio di informazioni di base unificate sugli spazi aperti del Politecnico e sugli spazi pubblici di Città Studi

L'interazione con gli abitanti resta limitata ad elenchi di problemi e desideri, dove il Politecnico svolge la funzione di autorevole ascoltatore.

Con l'estate del 2012, il processo subisce un'accelerazione e una centralizzazione repentina. Sulla base di una richiesta formale del prorettore del Politecnico l'Assessorato alla Mobilità e all'Ambiente del Comune di Milano attiva un tavolo di coprogettazione dedicato a Città Studi. Al tavolo sono inviati oltre al gruppo di lavoro del Politecnico, il presidente del consiglio di Zona, i tecnici e il presidente di AMAT, i tecnici del settore parchi e giardini. Sono i soggetti chiave che entreranno a far parte della rete che si sta tessendo intorno alla trasformazione di piazza Leonardo. Il tema di lavoro dunque precisa intorno alla chiusura al traffico e conseguente riqualificazione della Piazza. Il budget limitatissimo porta a ragionare su un necessario terreno di estrema economia. E' in questa occasione che viene lanciato il tema della "sperimentazione dell'urbano" come metodo per progettare e trasformare lo spazio pubblico in tempo reale.

Il tavolo rappresenta un momento di passaggio di grande interesse perché offre la possibilità di cogliere il senso e il significato di posizioni istituzionali fino ad allora mai esplicitate e di comprendere il forte grado di frammentazione decisionale e burocratico interno al Comune. Entro questa condizione, piuttosto che proporre una soluzione disegnata (per quanto spesso richiesta da alcuni soggetti), si pensa di riuscire a riorientare le scelte e le modalità di lavoro in senso collaborativo attraverso una necessaria problematizzazione e un metodo condiviso: la sperimentazione di tecniche di progettazione e di forme d'uso della piazza aperte ai cittadini come via per definirne forme più definitive in un secondo momento. Da qui diviene possibile iniziare a dare forma ad un progetto che tenta di "concertare" soggetti, idee, aspettative, accompagnando gradualmente il processo verso un possibile esito effettivo di riqualificazione della Piazza.



Figura 1 | Piazza Leonardo da Vinci e l'ingresso del Politecnico di Milano, durante una delle prime performance realizzate nella primavera del 2013.

Con il diminuire delle risorse infatti il nostro contributo si concentra nell'immaginare una riqualificazione della piazza che restituisca centralità all'aggregazione sociale come elemento qualificante dello spazio pubblico in un percorso integrato agli interventi strutturali di trasformazione fisica della piazza a venire. L'ipotesi ragiona sull'organizzazione e sulla messa in rete di eventi già previsti dal Comune e dalla Zona 3, che supporta fortemente questa fase, oltre ad una serie di nuove attività in grado di coinvolgere la collettività e di creare un presidio, via via sempre più marcato e riconoscibile della piazza, che sostituisca gradualmente l'immagine della piazza-parcheggio in parziale degrado.

conducendo i tavoli Energy ed Environment e focalizzando il tema sulla qualità ambientale dello spazio collettivo interno ed esterno al Politecnico, i cui esiti oltre che nel sito di Campus Sostenibile, è visibile nel sito dedicato al Laboratorio: www.labsimurb.polimi.it.

L'idea si precisa ed è condivisa anche con diversi soggetti del mondo culturale e associativo, che in cambio della loro adesione, chiedono a noi una rete più ampia, visibilità, coinvolgimento entro l'università. Piccole realtà che operano in forma volontaria chiedono cioè di essere parte di un progetto più ampio. In mano nostra non c'è molto, per ora nessun fondo, tuttavia la nostra risorsa sta nel rappresentare per i nostri interlocutori l'università: abbiamo degli spazi, abbiamo un "pubblico". Inizia così una fase di apertura dei nostri laboratori e dei nostri seminari ai soggetti potenzialmente inseribili nel palinsesto della piazza. Si compie dunque un primo passo di ibridazione tra università e mondo esterno, grazie al quale sotto forma di iniziative pilota strutturiamo una sorta di 'precolonizzazione' della piazza che coinvolgerà un numero significativo di studenti (fig.1). Noi ci misuriamo con le poche risorse e ci ritroviamo a svolgere i ruoli e le mansioni più disparate.

Nel frattempo il Consiglio di Zona, dopo una nostra presentazione del progetto non troppo ben accolta dall'opposizione, vota positivamente una domanda di pedonalizzazione della piazza che il Comune di Milano in seguito farà sua. Il tavolo tecnico comunale che si occupa delle opere della piazza si riattiva, le motivazioni sono poco chiare, forse quasi incidentali, legate a piccole pressioni laterali (da parte di qualche consigliere di Zona o di alcuni nostri collaboratori) e una crescente attenzione generale sul tema. Accade così che il 2 giugno 2013 la piazza viene resa pedonale.

Le nostre indicazioni tecniche portate al tavolo di lavoro si focalizzano in questa fase su un progetto per sottrazione: eliminare le condizioni che compromettono la dimensione collettiva dello spazio pubblico per cui vengono eliminati o rilocalizzati oggetti dell'arredo stradale, rese praticabili superfici e suoli, bloccati gli accessi carrabili.

Contemporaneamente, sostituisce la funzione di parcheggio un programma intenso di attività promosse dai cittadini, dalle associazioni e dalla zona in grado di "imprimere" nuove forme temporanee e eventualmente definitive allo spazio della Piazza. Dalle prime simboliche anticipazioni¹³ al progetto MiMuovo e RiconquistaMi¹⁴.

La partecipazione e l'interesse di tali azioni generano la condizione per rendere definitiva la sperimentazione di pedonalizzazione, azione che ha inaugurato un processo che oggi il Comune di Milano intraprende in altri contesti centrali (piazza Castello e piazza XXIV Maggio) e semiperiferici come Piazza Leonardo (piazze Loreto).

A partire da questo momento, con la fine delle attività programmate, l'aspettativa cresce. La piazza è uno spazio molto più ospitale, che genera al contempo un forte richiamo ad un intervento migliorativo del vasto spazio libero. Oggi sembra che questa ulteriore fase, superata l'inerzia delle due grandi istituzioni coinvolte, sia oramai in atto. Il Politecnico ha dimostrato un reale interesse a prendere in carico la gestione di una parte della piazza e il tavolo tecnico, ricomposto e ridefinito, si è riattivato nelle ultime settimane.

In questa nuova fase lo strumento del disegno dello spazio della piazza è, da parte nostra, di nuovo chiamato a riformularsi e a divenire strumento sintetico di coordinamento, come è più evidente, delle diverse competenze tecniche che si sovrappongono sullo spazio pubblico, ma anche delle ipotesi di spazi e servizi nate in questi mesi secondo ipotesi di sedimentazione graduale incrementale e, non da ultimo, dei soggetti che mossi da razionalità, competenze e provenienze diversificate cooperano attivamente al progetto.¹⁵

3 | Un "modo" di progettare in azione

3.1 Quale forma di masterplan?

Ma entro il processo descritto quale è dunque lo spazio della tecnica progettuale e come si traduce in rapporto al progetto di trasformazione della Piazza?

Nel corso del processo sono state utilizzate diverse forme parziali funzionali alla comunicazione, al convincimento tecnico di uno o più soggetti, alla definizione di possibilità e alternative. Si tratta di un set di prodotti e azioni che nel loro insieme configurano quello che stiamo chiamando *masterplan in azione*, pur sapendo che ci confrontiamo con uno spazio multidimensionale e che la parola masterplan è certamente,

¹³ La performance "Stormo", realizzata dalla compagnia Effetto Larsen in maggio e l'iniziativa "Porta le margherite in piazza", realizzata con i bambini della Scuola Elementare Leonardo da Vinci, in giugno.

¹⁴ Nei mesi di giugno e settembre sono realizzate l'iniziativa MiMuovo, con un fitto calendario di attività sportive all'aperto (responsabili: A. Zorzi, E. Donaggio, con Assessorato allo Sport e Benessere del Comune di Milano) e RiconquistaMi, una serie di performance interattive a carattere teatrale e musicale (responsabili: il nostro stesso gruppo di ricerca Smart Plan 5x1000, con la Zona 3 e il Comune).

¹⁵ Tra i diversi soggetti citiamo gli studenti per i progetti dei supporti/servizi sulla piazza, la dirigenza del Politecnico per il progetto di riqualificazione delle superfici, la Zona 3 e le istanze locali, i progetti sperimentali nati nei nostri laboratori, la sperimentazione sui materiali e sulla gestione delle acque legata a Campus Sostenibile.

se strettamente intesa, legata ai limiti di un'immagine statica e bidimensionale. L'uso di termine può creare ambiguità, dato che oggi il masterplan non possiede una precisa forma, né corrisponde ad alcuno specifico e normato strumento di pianificazione. In molti contesti “masterplan” coincide con “planivolumetrico del progetto a scala urbana” ma secondo altre accezioni, pensiamo ad esempi molto vicini al nostro contesto di ricerca¹⁶, possiede una accezione di strumento aperto, costituito di molteplici forme comunicative (mappe, piani volumetrici, schemi, linee guida, concept, loghi e testi) e che non precisa la forma o il linguaggio dei manufatti e delle opere ma si occupa piuttosto delle prestazioni che essi devono soddisfare, senza essere tuttavia uno strumento normativo-regolativo. La scelta del termine “masterplan” rende esplicita l'ipotesi di poter osservare questo caso di pianificazione e progettazione abbastanza anomalo, come un caso di apprendimento e innovazione di alcune pratiche e strategie del planning. Il masterplan in questo caso va inteso come un ambiente multidimensionale non euclideo (Friedman '93) e una pratica operativa articolata e multidisciplinare. Contrasta con l'immagine dello strumento urbanistico più tradizionalmente inteso e con la specificità dei prodotti, delle immagini, e degli esiti che usa e/o genera. Un carattere questo che già ritroviamo in alcuni piani urbani hanno iniziato a sperimentare e ad innovarsi dall'interno: si pensi al Piano Strutturale Comunale di Bologna di Patrizia Gabellini e altri e al Piano Strategico ‘Città di Città’ (Longo, Moro 2011), esperienze in parte condivise anche dagli autori.

3.2 Allineamenti, ambienti e azioni

Il progetto che guida la riqualificazione di Piazza Leonardo da Vinci oltre le premesse e le intenzioni di sfondo del gruppo di lavoro, sta facendo emergere aspetti di forte interesse, in parte inattesi, rispetto alle effettive forme di *progettazione nell'interazione*. L'idea di gestire l'insieme dei processi di trasformazione attraverso un masterplan aperto si è andata via via precisando e si potrà estendere ad altri spazi e temi di Campus Sostenibile evidenziando come la relazione tra città e campus genera probabilmente un reciproco processo di innovazione interno/esterno. Il progetto tuttavia non assume mai dimensioni univoche o rappresentazioni semplificanti – se non per una *vision* abbastanza ampia che prefigura uno spazio più sostenibile e abitabile in cui città ed università si integrino –, piuttosto si costituisce per rappresentazioni e definizioni molteplici, ogni volta create in relazione ad un tempo, ad un tema/problema e ad uno specifico *panel* di attori. Le stesse evolvono, mutano, sono soppiantate con altre nell'evolversi del processo, e si compongono in un sistema di attori/spazi/relazioni assolutamente fluido e aperto ma capace di riconoscibilità e di persistenza nella mutevolezza.



Figura 2 | Il living lab come uno spazio in via di definizione che comprende insiemi variabili di contesti, strumenti e individui in relazione tra loro.

Nell'organizzare le azioni e nell'immaginare le forme assunte dal masterplan per il Campus abbiamo in primo luogo concettualizzato il nostro contesto di azione come prossimo a ciò che in alcuni contesti viene definito *living-lab* (fig. 2), un laboratorio aperto di innovazione e *co-design* (Concilio, Rizzo, 2012). L'ipotesi è infatti che si tratti in partenza e in teoria di un modello avvicicabile a modelli aziendali di *open innovation* (Nonaka, Toyama, Hirata, 2008, 2012), di ambienti innovativi di creazione della conoscenza, nel caso di Campus Sostenibile caratterizzati da due elementi principali: da un lato la presenza di un contesto gerarchicamente strutturato in discussione per scelta (i tavoli), dall'altro una grande apertura e coinvolgimento della città, che è invece un contesto, come si diceva, non ordinato, a struttura variabile,

¹⁶ F. Infussi e il gruppo di lavoro del DASTU (ex DiAP), Politecnico di Milano con il caso di “Abitare a Milano” e altri incarichi, dall'esito minore, come i progetti per le aree militari di Piacenza, sempre DiAP, responsabili F. Infussi e G. Pasqui, 2010. Altro caso di masterplan non convenzionale è quello ideato per le compensazioni della autostrada Pedemontana Lombarda, descritto in A.Lanzani, A.Ali, D. Gambino, A. Longo, A. Moro, C.Novak, F. Zanfi (2013), *Quando l'autostrada non basta. Infrastrutture, paesaggio e urbanistica nel territorio pedemontano lombardo*, Quodlibet, Macerata.

dove le competenze non implicano in modo univoco i ruoli e dove le decisioni si concretizzano in forme e modalità inattese.

Entro lo spazio del *living-lab* si strutturano alcuni specifici strumenti e modalità di interazione e progettazione. In particolare vogliamo soffermarci su due principali elementi-caratteri del masterplan. Il primo è rappresentato dalla strategia di azione generale che chiamiamo *allineamento*, insieme ai dispositivi di cui si dota, che definiamo appunto *dispositivi di allineamento*.

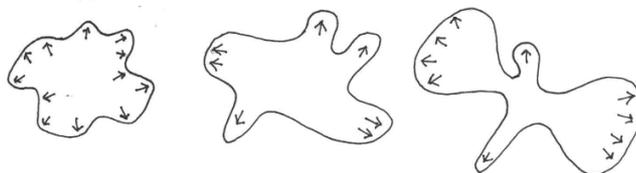


Figura 3 | Forze direttrici, il loro allineamento disegna i contesti.

L'allineamento (fig. 3) è la modalità attraverso la quale diverse forze ed interessi in gioco, nell'interazione e grazie ad una serie di operazioni di messa a sistema delle energie in campo, realizzate in rapporto diretto di scala uno ad uno – vale a dire un soggetto alla volta, per allargarsi poi ad una interazione via via più ampia –, riescono ad emergere. L'allineamento nasce cioè a partire dall'esplicitazione degli interessi e delle domande dei soggetti aggregate e integrate tra loro per costituire un sistema che usa poche nuove energie e ricapitalizza quelle circolanti. Nasce quando una narrativa innovativa di posizioni, interessi e tensioni, appare possibile, seppure temporaneamente, ed è capace di dare vita ad una azione plurale, per quanto non omogenea, nello spazio del dialogo tra istituzioni e cittadini, tra usi reali e visioni dello spazio urbano.

L'allineamento non è una convergenza, è piuttosto il verificarsi di una condizione in cui visione e risorse in gioco si relazionano tra loro a formare un sistema di compatibilità e sinergie; è dunque una “condizione processo” un fluire continuo di riconoscimenti reciproci di similarità e differenze; di tentativi e sperimentazioni di coerenze possibili; di ristrutturazioni cognitive che ricercano comunanze di senso, di direzione, piuttosto che revisioni radicali.

Questi allineamenti possono avere origine spontanea o, all'opposto, derivare da una progettualità dotata di precisa intenzionalità e danno origine a *contesti*, questo il secondo elemento, in cui viene messo in scena il processo, in cui si realizzano l'incontro e il confronto, si costruiscono reti e sinergie. È allineandosi che i diversi soggetti nei luoghi definiscono contesti, ovvero possibili azioni del piano. Solo a valle di queste operazioni si danno infine i progetti specifici e le azioni concrete.

Gli allineamenti possono tentarsi, e talvolta si producono attraverso strumenti e mezzi che abbiamo chiamato dispositivi di allineamento. Si avvicinano al concetto di *boundary object* (Balducci, 2011), insieme all'idea di *trading zone* visto che, ad esempio, durante il processo si sono costruite nel tempo nuovi linguaggi come il “pidgin” degli immigrati e spazi per comunicare, condividere, prendere decisioni, tra soggetti e campi di interesse anche molto distanti e “nonostante la limitata capacità da parte di ciascun gruppo di comprendere le concezioni, le metodologie e gli obiettivi degli altri” (Galison, 1999). Così i *boundary object* del nostro progetto si sono rivelati strumenti leggibili secondo forme e fini diversi a seconda dell'utente specifico, e si sono rivelati anche essi mutevoli nel tempo, capaci di arricchirsi di componenti o di semplificarsi, adattarsi insomma al mutare delle esigenze (fig. 4).

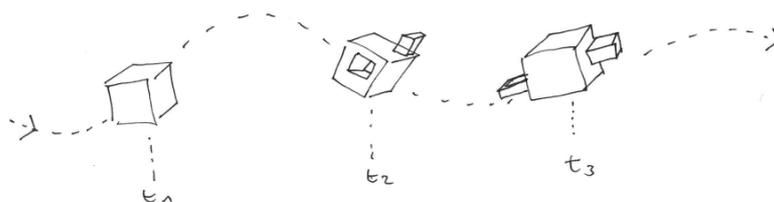


Fig. 4 | I dispositivi di allineamento sono oggetti dalla forma mutevole, a seconda del punto di vista e del fine di chi li osserva che si articolano nelle diverse fasi del processo

I dispositivi di allineamento che il progetto sta producendo agiscono a diversi livelli: da un lato riconosciamo degli strumenti di allineamento al contesto interno¹⁷, dall'altro si delineano allineamenti tra contesto interno ed esterno¹⁸, ma – cosa forse più rilevante – il nostro lavoro sembra produrre filiere di interesse tra soggetti istituzionali, delle imprese, della società civile.

3.3 Progettare e prendersi cura dello spazio, dall'interno dell'ecosistema

Il masterplan è allora uno spazio multidimensionale all'interno del quale concorrono nello stesso modo aspetti materiali e immateriali e la dimensione del tempo. È uno spazio attivo e multidimensionale di progettazione in tempo reale, un ecosistema che muta e si trasforma e rispetto al quale il progetto interagisce non per azioni generali strutturanti ma azioni parziali, di relazione, a volte di relazione semplice e minima ma che possono produrre effetti estesi e di sistema. Azione e conoscenza coincidono, procedono attraverso descrizioni parziali, secondo variabili e aspetti delimitati o rispetto a istantanee. Il racconto a ricostruire la visione d'insieme.

Entro questa rappresentazione come e dove ci collochiamo noi tecnici? Il nostro coinvolgimento in prima persona come fa la differenza, se fa differenza?

La condizione tracciata rispetto all'esperienza di Campus Sostenibile sembra mettere in crisi alcuni presupposti tipici dell'attività e della responsabilità dell'urbanista: distanza rispetto al contesto per assumere una visione critica, dimensione diacronica nel rapporto azione previsione, chiarezza del ruolo in un contesto di attori, in particolare nel dialogo tecnico e politico/civile. Tuttavia il progetto da noi intrapreso può essere costruito e descritto solo dall'interno, non prendendo distanza come dovrebbe accadere normalmente perché non abbiamo la possibilità di allontanarci, vederne i contorni e l'insieme dato che molte delle relazioni che cogliamo sono da noi stessi generate e in continua evoluzione. Il fatto di essere promotori e attori e tecnici, variamente coinvolti dovrebbe a rigore sconsigliare qualunque avventura di analisi critica. Ma al contrario si sceglie proprio questa strada perché sembra la sola che permette di incidere attraverso azioni di allineamento, entro una relazione diretta con la realtà, accettando tutti i rischi del caso, compreso il fatto che la sperimentazione progettuale possa fallire. Stando tra le righe e nel testo, come direbbe Alfonso Berardinelli, non sovrappoendosi riscrivendolo con interpretazioni che lo negano (Berardinelli, 2011). Il progetto tuttavia non metterà da parte precise responsabilità, assumendo le forme della semplice descrizione che è constatazione, per quanto “acuta e partecipe” (Andriello 1997). Ciò che abbiamo iniziato a fare è piuttosto provare a riconoscere le forme che la sperimentazione ha assunto. Possiamo per ora dire che si tratta di modalità e strumenti di lavoro difficilmente precipitabili in forme fisse e statiche, dato che nascono in una sinergia tra invenzione e apprendimento in corso d'opera. Proprio il loro carattere evolutivo, entro una capacità di mantenere la direzione, la rotta (Hillier, 2010) soppianta la fissità degli strumenti più consueti del planning – piani, programmi ma anche scenari e visioni a lungo termine – con immagini parziali che dipendono da dove si posiziona rispetto al processo chi ne vorrà parlare. Nonostante la apparente volatilità questi “prodotti” e in generale la strategia di allineamento mostrando di essere proficui (anche se il rischio di continue sollecitazioni e domande da molteplici fronti è forte) nel creare un substrato di condivisione e apprendimento che è condizione (non da sola) per l'azione (e la trasformazione) (Healey, 2007). Ciò ci suggerisce forse la replicabilità insieme al perfezionamento di alcune modalità di interazione e di concezione dello strumento di governo delle trasformazioni in contesti di *open innovation* in campo territoriale e urbano.

Attribuzioni

La redazione dei paragrafi 2.1, 2.2, 3.3 è di A. Longo; 2.3, 3.1 e 3.2 è di A. Moro; la redazione del paragrafo 1 è di G. Concilio.

Riferimenti bibliografici

Andriello V. (1997), *La forma dell'esperienza. Percorsi nella teoria urbanistica a partire da Kevin Lynch, Franco Angeli*, Milano.

¹⁷ Dalle riunioni corali e ristrette del gruppo di ricerca coinvolto, ma anche i seminari di avanzamento del progetto, momenti di riflessione e approfondimento del senso di alcune operazioni in corso entro i quali abbiamo in modo selettivo coinvolto pochi attori chiave.

¹⁸ Oltre ai tavoli tematici, altre situazioni meno ovvie come l'organizzazione e la realizzazione di concorsi per la riprogettazione di una parte dello spazio aperto interno al Campus Leonardo o di alcuni suoi edifici rivolti agli studenti dell'ateneo, le diverse fasi, i tavoli e i prodotti del progetto della piazza Leonardo, sono stati il contesto in cui si è creata convergenza.

- Amin A., Thrift N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna.
- Balducci A. (2011), "Trading Zone" un concetto utile per alcuni dilemmi di pianificazione", *Atti della XIV Conferenza Siu - 24/25/26 marzo 2011*.
- Berardinelli A. (2011), "I rischi della lettura", *Corriere della Sera*, 27 novembre.
- Celino A., Concilio G. (2012), *Learning and innovation in Living Lab environments*, *Atti del convegno IFAKAD - KCWS 2012*, Matera, pp. 660 - 667.
- Concilio G., Rizzo F. (2012), "Enabling situated open and participatory design processes by exploiting a digital platform for open innovation in smart cities", in S. Miettinen, A. Valtonen, *Service Design with Theory*, Lapland University Press, pp. 66 - 72.
- Crosta P.L. (2010), *Pratiche. Il territorio 'è l'uso che se ne fa'*, FrancoAngeli, Milano.
- Friedmann J. (1993), "Toward a Non-Euclidean Mode of Planning", in *Journal of the American Planning Association*, vol. 59, no. 4.
- Galison, P. (1999) Trading zone: Coordinating action and belief", in M. Biagioli (ed.) *The Science Studies Reader*. New York/London: Routledge, 137 - 160.
- Healey, P. (2007), *Urban Complexity and Spatial Strategies*, Routledge, London-New York.
- Hillier J. (2010) Post-structural Complexity: Strategic Navigation in an Ocean of Theory and Practice. In M. Cerreta, G. Concilio, V. Monno (Eds.), *Making Strategies in Spatial Planning*, Springer.
- Longo A., Moro A. (2011) , "Drawing and Dialogue: Meaning and Form of the Instruments Used to Communicate the City of Cities Strategic Project", in Balducci A., Fedeli V., Pasqui G., *A strategic project for Milan Urban Region. An inquiry into planning for contemporary urban regions*, Ashgate, London.
- Massey D. (2005), *For space*, Sage, London.
- Nonaka I., Toyama R., Hirata T. (2008) *Managing Flow: A Process Theory of the Knowledge-Based Firm*, Palgrave Macmillan.

Sitografia

Sito di Campus Sostenibile, in cui sono presenti approfondimenti rispetto a tutti i materiali legati al progetto citati, ai tavoli e alle iniziative
<http://www.campus-sostenibile.polimi.it/web/guest>
 Il progetto per Piazza Leonardo da Vinci, RiconquistaMi e le iniziative qui citate sono inoltre descritte in alcuni siti e blog, che fanno capo alla ricerca 5x1000 Smartplan
<http://smartplanpolimi.wordpress.com/>
https://www.facebook.com/pages/Riconquista_MI/555849734466495?fref=ts
<http://www.planum.net/riconquistami-laboratorio-piazza-leonardo-settembre-2013>
<http://progettomimuoovo.wordpress.com>



The influence of Aldo Rossi's theory in "L'architettura della città" in the context of today's european periphery

Alona Martinez Perez

Plymouth University
Architecture
Email: alonalisa@yahoo.es

Abstract

This paper is at the background of my Phd thesis on the importance of Aldo Rossi's seminal book *L'architettura della città*. One of the most translated manifestoes of urban theory, the book's influence over the last 40 years worldwide is undoubtedly a sign of the title of the workshop, urban design: The Italian way. While Rossi was working in Milano and writing for the journal Casabella, he published a series of articles about Milano's periphery. However the influence of this seminal work went across the Atlantic to the US. In the Editor's Preface of the American Edition the architect Peter Eisenman writes: «[...] while purporting to be a scientific theory, a modern day equivalent of the Renaissance treatise, it is on another level a unique anticipation of Rossi's subsequent architecture[...] To reissue it now, in its first English-language edition, with all the supplementary material that has acquired during its successive publications, it is to recognise the unique cultural context within which it was first produced and continued to develop» (Eisenman, 1988: p. VI).

The importance of urbanism the Italian way of this book has been noted not just in the European setting but also in the American one. Rafael Moneo writes about this influence: «Rossi had disseminated his good news in Europe and had important groups of followers in his own country-and at the same time in Switzerland, Germany and Spain principally. He also began to have followers in the US, and in some schools his principles became rules. In schools like the Miami they teach how to build the city "according to Rossi, arriving to excessive manifestoes» (Moneo, 2004:123) (author's translation)

The idealised view of the city and the terms which he uses *L'architettura della città* in offer us the opportunity to tell a different tale: one that may help us to understand some of the ideas of the peripheral city from a critical perspective. This new city which reflects our current society is built and is given life in a territory that is a metaphor of itself: «A polyarchic society that has finally built a territory that reflects the likeness of where it emerges from, behind the apparent chaos, with an excess of equivalent rules» (Boeri, 2011:78) (author's translation).

Keywords: outskirts & suburbs, architecture, urbanism.

The book written by Aldo Rossi in 1966 *L'architettura della città* (The architecture of the city) provides a starting point for this article. Aldo Rossi writes: «The book is divided into four parts: in the first I will consider problems of description and classification and thus of typology; in the second, the structure of the city in terms of its different elements; in the third the architecture of the city and the locus on which it is imprinted and thus urban history; and the fourth the basic questions of urban dynamics and the problem of politics as a choice» (Rossi et al., 1988: 27). I think that the book (that was written on the backdrop of functionalism and the theories of city planning developed by Le Corbusier and the CIAM) offers a critique to that position emphasizing the importance of the city and its architecture.

This critique that Rossi is concerned with is the following: «[...] is the denial of the urban artifacts in terms of function» (Rossi et al., 1988: 46) And follows with the reduction of functionalist theories to typology: «[...] type is reduced to a simple scheme of organization, a diagram of circulation routes, and

architecture is seen as possessing no autonomous value» (Rossi et al., 1988: 46). Rossi's critique of the simplification of type in the functionalist city could be transferred to the current periphery where we see, diagrams of circulation routes together with different types of buildings and artefacts, where architecture has no autonomous value.

This poses the valid question of re-visiting some of his ideas, like the idea of type (as per Rossi's hypothesis) in this study and also emphasizing the importance of architecture in these peripheral areas as a subject of study. I take Rossi's thesis as a starting point, in emphasizing the importance of the city as architecture. The concept of study-area which he defines as: « [...] an abstraction with respect to the space of the city, and as such it serves to define specific elements more clearly. » (Rossi et al., 1988: 63). For Rossi "The residential district is thus a moment, a piece of the 'city form' [...] We should bear in mind that an analysis of the residential district as a social artefact [...] corresponds in an essential way to the process of formation of the modern metropolis» (Rossi et al., 1988: 65).

Transferring these categories that defined the city as described in Rossi's book and its architecture into an emergent field: the periphery could be an interesting juxtaposition in order to understand this emerging territory in Europe.

This theoretical approach of dualism and contraposition may be solely exploratory. The importance of this concept is also outlined by the Italian architect Stefano Boeri where he explains how this new peripheral city is emerging as a backdrop of the old traditional city: «A new urban geography, defined by the realisation everywhere of a multitude of lonely buildings unable to constitute itself as a collection of homogeneous artefacts, has transfigured boundaries built in centuries of history» (Boeri., 2011: 84). (author's translation). These new boundaries can be explored in contrast with the old traditional city that Rossi describes. Rossi's concepts, categories and types allow us to be re-interpreted again as a new technique that is applied into a new context.

The importance of this model is again emphasized by Stefano Boeri borrowing as he does Rossi's term 'fatti urbani' (urban facts) (Rossi et al., 1988:22): «The new 'urban facts' of the European territory are themselves molecular and singularly nearly imperceptible, therefore difficult to represent according to the usual techniques of cartography or statistics, like the new invasive ways of shopping-the junkspace Rem Koolhaas talks about- or the new residential urban typologies» (Boeri., 2011: 84)(author's translation).

This influence has been noted not just in the European setting but also in the American one. It has informed architectural thinking in the southern European context but also in the Anglo-Saxon world (UK and US). Rafael Moneo writes about this influence: «Rossi had disseminated his good news in Europe and had important groups of followers in his own country-and at the same time in Switzerland, Germany and Spain principally. He also began to have followers in the US, and in some schools his principles became rules. In schools like the Miami they teach how to build the city "according to Rossi, arriving to excessive manifestoes» (Moneo, 2004: 123). (author's translation).

The idealised view of the city and the terms which he uses in *The architecture of the city* offer us the opportunity to tell a different tale: one that may help us to understand the architecture of the periphery. This new city which reflects our current society is built and is given life in a territory that is a metaphor of itself: «A polyarchic society that has finally built a territory that reflects the likeness of where it emerges from, behind the apparent chaos, with an excess of equivalent rules»(Boeri., 2011: 78)(author's translation).

Previous precedent studies and investigations into Rossi's theoretical work have left numerous questions unresolved and have failed to provide sufficient clarity as to how some of the ideas he developed regarding the architecture of the city could be applied in a new context: that of the periphery. There is also the dilemma as to how significant the duality and dialectic between architectural theory and the architectural project (that may have been to him). How this duality might be resolved in the architecture of the periphery remains an open question.. Victoriano Sainz Gutiérrez writes about the importance of the relationship between theory and the architectural project not only for Aldo Rossi but also for all the architects of *La Tendenza*: «For him, like all the other architects of La Tendenza, it is not possible to

separate the theory from the project: theory and project are part of two moments of the same dialectic process. The theory of architecture can only be built through the architectonic 'praxis', this means, the project; even more, the project is constituted like a moment of the theory, because the principles of the discipline are operative in the same moment that we build architecture: this is the final statement of their position» (Sainz Gutiérrez, 2011:55) (author's translation).

But was Aldo Rossi able to build the projects he theorised about? Was he able to create the city that he wrote about? Sainz Gutiérrez thinks that there was a problem with the theory: « [...] only to the extent that the urban investigation is linked to an interpretative system, able to give sense to the evolution of the analysed phenomenon, this is the only way we can avoid their conversion into a catalogue of data organised in a technical way, which is culturally silent» (Sainz Gutiérrez, 2011: 72) (author's translation) This means that the theoretical aspects require a system that is able to interpret them in order to have any sense, but somehow the importance of the theoretical analysis might just be the understanding of a phenomenon. The difficulty to be precise and specific with some of these theoretical terms is explained by Rafael Moneo: «They are vague concepts, imprecise, diffused, but that had a great attractiveness for the people of my generation. Concepts such as "place", "type", "monument", "urban fact", etc., became, by the end of the seventies and thanks to the influence of a book like *L'architettura della città* in terms of common reference» (Moneo, 2004: 104). (author's translation).

Critiques of Rossi's work have tried to cover some of these gaps left by theory.

Rafael Moneo in his essay « Six notes and reflections of the non-city» looks at some of these aspects. One of six notes refers to "The figure of Aldo Rossi: structure and ideology in front of the image". Here he covers fundamental questions in the work of Aldo Rossi. On one hand by looking at the processes and taxonomies that create the architecture of the city, on the other hand by looking at Rossi as a Marxist thinker of the 1960's. He also examines the elements that Rossi called fatti urbani (urban facts/structures which are the streets, the neighbourhoods and the monuments). He explains how Rossi drew projects and drawings of this architecture «that promised an architecture that he was not able to build» (author's translation)¹. He states that if «Rossi's fantasy was to create a theory of the city that was forgotten, what is left of an alternative urban theory?» (Moneo, 2004: 101-118). (author's translation).

It is not only that Rossi's theory was a fantasy in of an idealised city, but according to Moneo he did not build the architecture of that city he fantasised about in his book. Jeremy Till makes a similar assumption referring to Rossi's work:«His writings were supported by a sequence of beautifully drawn projects that, far from Eisenman's alienating abstraction, seduced one into believing in their potential resonances. These drawings were famous throughout the architectural world. And then they were built. Like many architects and students, we traveled to Italy to see the cemetery at Modena and the housing at Gallarate. We tried to find the building that we had seen in the drawings, waiting for people to go, for the sun to set low in order to catch those shadows in the empty arcades. And the more we waited, the more hopeless the task became. The drawing as autonomous object was not there, architecture was. So when some years later I read Solà- Morales, I felt consoled that we were not alone in our failed quest» (Till, 2009:23)

Jeremy Till also describes the difference between the spaces he wrote about in his books, and how they were when they were built:«[...] he continues with his typological experiments. It was at Rossi's Civic Center in Perugia that I realized that experiments an unfortunate word to use in architecture. In the center was an empty square, a place signifying public realm but without the public to make it public. » (Till, 2009:23)

Other critics agree with this lack of relationship between his drawings and theories and the actual built work: «Unfortunately, the problems with the theater, and with his other built works, are many. Rossi's fanciful ideas were often difficult to capture in the physical world, and the architect seemed to take little interest in the outcomes of his projects. Ephemeral on paper, his constructions lack finesse in their finished forms, an effect that can only partly be excused by a decline in Italian craftsmanship. Rossi's interior volumes are inevitably inert. » (Kirk, 2005: 214)

The idea of type or typology as a term that Rossi used in his book has also been criticised by some of his contemporaries. Albert Pope writes about the use of typology and its limits in the modern periphery: «The logic is sometimes thought to be transcendent, always indexing first causes or the origins of urban form (Rossi). [...] Whether typology is justified by first causes, customary uses or mimesis is not the point. Each of these formal approaches attempts to discern the continuity of self-governing forces existing beneath the apparent order of things. » (Pope, 2009: 21) I think that the idea that the peripheral city can be analysed only with a formal approach which looks at built form is a clear gap in Rossi's theories. The critique to his work shows and also emphasizes the importance that other methods of looking at the city are necessary in order to understand its complexities. Somehow is also fair to say that so much more research has been carried through since he wrote his book, that the city he described is not the city we live in today. It is even Rossi himself at a later stage in his life that develops his thinking towards a more analogous way of looking at the city and its architecture in his work. This vision that his oeuvre follows later on in his life exemplifies the need to see the city in a much more complex way, than just through a formal approach that he embraced earlier in career. The methodologies proposed see this as an important assertion, in the way of approaching the theme of study.

The understanding of this self-governing force and the autonomous processes under which the city develops is a difficult issue. Albert Pope writes further on this: «Traditional formal analyses have been regarded as instrumental inasmuch as they have distilled design strategies down to an established typological base. [...] Typology derives from the dominance of form. It is not simply meaningful to establish a typology of form in a city of space. The value of the analysis thus derives, not from explicit intervention strategies but from the identification and elaboration of the unseen potential of Megalopolis» (Pope, 2009: 21)

Rafael Moneo also points out the theoretical gaps of Rossi's concept of typology: «During the 1960s, the terms 'type' and 'typology' returned to the forefront after having been cast aside for a long time. Critical texts that did not refer to typological issues were few and far between, particularly during the second half of the decade. Type and typology became key terms for interpreting any architecture whatsoever. However they were often used loosely, at times even mistakenly, with no distinction made between their meaning when used to justify a contemporary project or to explain the architecture of the past» (Moneo, 2010: 15).

If we look at the reminiscences left by Rossi's theories we can see the unseen potential that Albert Pope points out about the autonomy ruling the periphery, and the challenges of looking at the possibilities of a taxonomy but not as a creation of a catalogue of mere types of built form, but as using it as a value for analysis that will offer us the identification and elaboration of the potential landscape of the European periphery.

Albert Pope places emphasis in the importance of an investigation of these gaps that remain: «These spaces which overwhelm the architectural gesture, ultimately dominate the contemporary urban environment [...] characteristic spaces which have failed to become the focus of significant investigation. As a result the characteristic spaces of contemporary urban production remain virtually unseen and under-theorised. [...] the contemporary city remains inaccessible not only to those who live in it, but to those who design it» (Pope, 2009:21). This establishes the importance of theorising about these spaces to arrive to a better understanding of them, not just theorising for the sake of it, but to explore them architecturally in order to be able to design in them.

Bibliography

Boeri S. (2011), *L'anticità*, 1. ed., Laterza, Roma.

Eisenman P., Editor's Preface, in Rossi, A. et al., (1988), *The architecture of the city*, published for the Graham Foundation for Advanced Studies in the Fine Arts and the Institute for Architecture and Urban Studies by MIT, Cambridge, Mass, p. VI.

Moneo R., "Six notes and reflections of the non-city", in Azúa F., (2004), *La arquitectura de la no-ciudad*, Universidad Pública de Navarra, Pamplona.

- Moneo Valles J.R. (2004), *Inquietud teórica y estrategia proyectual: en la obra de ocho arquitectos contemporáneos*, Actar, Barcelona.
- Moneo J.R., Moran M. (Michael T. & Martínez de Guereñu L., (2010), *Rafael Moneo: remarks on 21 works*, Thames & Hudson, London.
- Sainz Gutiérrez V., (2011), *Aldo Rossi: la ciudad, la arquitectura, el pensamiento*, Nobuko, Buenos Aires.
- Till, J. (2009), *Architecture depends*, MIT Press, Cambridge, Mass.
- Kirk T., (2005), *The architecture of modern Italy*, Princeton Architectural Press, New York.
- Pope A., "The primacy of space", in, F., Bulman, L., Young, J. & Thumb (Firm), (2009) Everything must move: documenting a decade-and-a-half of propositions about the suburban city in general, and Houston in particular: this city--shapeless, polluted, traffic-clogged, water-logged, limitless--is a workshop for testing ideas about operating in impossible situations, Rice University School of Architecture, Houston.



Forme del progetto urbano: un confronto europeo

Stefano Pendini

Politecnico di Milano

DAStU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: stefano.pendini@gmail.com

Abstract

Gli elementi costitutivi di un dispositivo progettuale sono costruiti e fra loro composti al fine di determinare, strutturare, dirigere, regolare, orientare, suggestionare, accompagnare le azioni degli attori e l'esito del processo di progettazione.

Ogni 'forma' che il progetto assume, durante la sua costruzione e poi nel documento entro cui si deposita, struttura differentemente l'interazione sociale che lo riguarda, seleziona i destinatari del suo discorso, definisce il campo dei temi rilevanti, orienta la costruzione dell'orizzonte dei futuri possibili. Essa, pertanto, ha un ascendente su (ma, a sua volta, è anche influenzata da): la costruzione del problema; la selezione degli oggetti di cui il progetto si occupa; il documento (o i documenti) che sono prodotti durante il processo di progettazione; gli enunciati che in esso sono contenuti (verbali, grafici, numerici); la forma del discorso di volta in volta impiegato (descrittivo, narrativo, prescrittivo); i modi prescelti al fine di comunicare con gli attori e quindi l'interazione che li riguarda; i tempi e le velocità relativi alla trasformazione prevista.

Numerose esperienze di progettazione urbana, maturate in ambito europeo, negli ultimi venti anni hanno attraversato differenti 'forme' del progetto. Attraverso l'osservazione dei documenti, l'articolazione dell'arena degli attori coinvolti, le modalità di pensare in termini progettuali al tempo, è possibile riconoscere al loro interno nuove concezioni del progetto urbano in grado di costruire uno sguardo esterno ed un confronto con la situazione italiana.

Parole chiave: progetti urbani, strumenti e tecniche, pratiche urbane.

Una dimensione progettuale intermedia

Progetto urbano è termine vago, di non scontata cattura, che viene legato, ad esempio nell'esperienza francese, a processi di trasformazione urbana che includono una molteplicità di scale, temporalità ed attori, accomunati dal tentativo di definire una 'strategia globale d'azione'. Negli anni ottanta il progetto urbano è stato spesso pensato come progetto autonomo, con un ruolo sostitutivo rispetto a quello del piano, in grado di costruire evenemenzialmente, per episodi distinti, la trasformazione della città. La necessità di un quadro di coerenza è apparsa d'altra parte nel tempo sempre più cogente. Il progetto urbano, come dispositivo d'indagine e di trasformazione, può difficilmente prescindere da una relazione circolare con differenti scale di riferimento, che ne giustificano posizione e ruolo entro un progetto complessivo. Nelle pratiche di pianificazione urbana italiane, e in particolare in una serie declinata di sperimentazioni regionali, esso si è sempre più collocato nello spessore delimitato, da un lato, da una dimensione 'programmatica' di trasformazione, legata alla costruzione dell'assetto del territorio a grande scala, e dall'altro da una dimensione più strettamente 'regolativa' e 'conformativa', connessa alla costruzione puntuale di singoli progetti di architettura, portata a declinare in modo specifico una serie di condizioni contestuali. Si è configurato non semplicemente come esito attuativo legato a previsioni

definite, ma piuttosto come elemento cruciale nella costruzione delle modalità di trasformazione degli assetti urbani, attivando elementi di recursività entro i normali processi di pianificazione¹.

Oltre ad agire a una scala intermedia, la costruzione di un progetto urbano attiva un fondamentale campo intermedio di relazione entro il quale confliggono le intenzioni e le azioni dei soggetti che prendono parte al processo di progettazione. Ogni progetto urbano rappresenta, proprio per il suo specifico ruolo di costruzione problematica del contesto di riferimento, il luogo entro il quale si precisa un ambito di confronto per chi prende parte alle decisioni relative alla trasformazione. Le esperienze di progettazione urbana recenti mostrano come i processi di pianificazione non possano essere concepiti come l'esercizio esclusivo di funzioni pubbliche di regolazione e controllo, ma come siano piuttosto sempre più necessarie, all'interno di contesti di trasformazione urbana attraversati da una molecularizzazione di interessi dispersi, forme di mediazione e cooperazione che coinvolgano attori pubblici e privati entro una definizione condivisa di co-determinazione delle scelte.

Potenziali. Campi di possibilità e gradi di apertura

Se il progetto urbano assume un ruolo centrale nella costruzione del problema e dei possibili trattamenti legati alle trasformazioni urbane entro una circolarità di scale di riferimento, ma costituisce anche una piattaforma di confronto tra le intenzioni e le azioni dei differenti attori legati ai processi, sembra cruciale metterne in evidenza un fondamentale carattere conoscitivo ed esplorativo e la capacità di confrontarsi con il tempo lungo delle dinamiche urbane.

Da un lato la costruzione di un progetto urbano produce una forma propria di conoscenza, rappresentando il luogo privilegiato dove viene indagata la 'disponibilità alla trasformazione' di uno specifico contesto. E' strumento critico che permette di definire questioni problematiche, di individuare temi rilevanti, di strutturare reti di attori e insieme di fornire possibili soluzioni per il futuro, di consolidare forme di condivisione o campi di possibilità circa i percorsi da intraprendere. Una conoscenza che ha implicazioni e carattere di circolarità rispetto alle differenti scale di progettazione, verso i modi di assetto a grande scala ed in rapporto alle microstorie regolative.

Il confronto con il tempo lungo, la *long durée*, proietta in seconda istanza il progetto urbano all'interno di una condizione di indeterminatezza che è connessa alla necessità di pensare a storie del futuro prive di un carattere di pre-determinazione. Se assumiamo ogni situazione di trasformazione come un complesso sistema sovradeterminato entro il quale la serie di variabili causali e la loro co-implicazione non è prevedibile, ed il progetto urbano come una 'macchina non banale'², la necessità di pensare al progetto come un campo di elaborazione di dispositivi di costruzione e controllo, in grado di costruire o assorbire il futuro, appare cruciale. Pensare alla lunga durata implica uno sforzo di progettazione del futuro con atteggiamento 'prospettico', spinto a costruire una prospettiva cui tendere, o piuttosto 'resiliente', caratterizzato dalla volontà di assorbire il futuro attraverso la costruzione di dispositivi flessibili.

Progetto urbano: a partire dall'osservazione dei testi

L'ipotesi che sta alla base di questo saggio si lega alla possibilità di leggere il progetto, in particolare il progetto urbano, a partire dalla forma costitutiva dei suoi testi (intesi come documenti scritti, disegnati e verbali prodotti nel corso del processo di elaborazione ed attuazione) e dalle relazioni che questi instaurano tra loro, con i propri estensori e gli attori coinvolti nei processi di trasformazione urbana. Osservare i materiali testuali, all'interno di ogni specifica vicenda, implica indagarne le parti costitutive e il modo in cui essi si concatenano, all'interno di un percorso di produzione temporale che presenta raramente caratteri di linearità, ma entro il quale è possibile riconoscere specifiche sequenze e momenti di retroazione.

L'attenzione ai testi, intesi come specifiche formazioni discorsive, comporta anche uno sguardo attivo nei confronti dei soggetti di enunciazione coinvolti nei processi di trasformazione, i quali assumono differente

¹ Possiamo riconoscere in Italia alcune esperienze fertili in questa direzione, come il 'Progetto urbano' del Piano di Roma, che è una procedura finalizzata alla definizione progettuale delle parti di città interessate da interventi di rilievo urbano, e i 'Programmi integrati di intervento' lombardi, che hanno costituito strumenti di programmazione e progettazione complessa attuativi delle politiche urbanistiche comunali di riqualificazione urbana.

² Il termine 'macchina non banale' è di Heinz von Foerster per indicare un dispositivo caratterizzato da un meccanismo complesso, caratterizzato da circuiti di retroazione (von Foerster, 1985). Per una riflessione sul piano come 'macchina non banale' si veda (Secchi, 2000).

spessore e distinte forme di (inter)relazione, in rapporto al proprio ruolo. Questi soggetti si relazionano utilizzando modi diversi di comunicazione, attraverso differenti enunciati e forme di discorso. L'indagine di una serie selezionata di casi europei, a partire da questo punto di vista, può costituire un fertile confronto con la situazione italiana.

Ile de Nantes. Plan guide

La necessità di confrontarsi con un futuro aperto ha portato in alcuni casi all'esplorazione di dispositivi progettuali 'evolutivi', in grado di accompagnare nel tempo l'evolvere dei complessi processi di trasformazione urbana.

Il caso de *L'île de Nantes*, in Francia, appare paradigmatico. Nel 1998 la municipalità di Nantes ha lanciato una consultazione sotto forma di *marché de définition* ('Ile de Nantes-Rives de Loire') con lo scopo di individuare un gruppo di progettisti in grado di elaborare un nuovo piano per l'Ile de Nantes, un'isola al centro della Loira, non distante dal centro urbano storico. Tre gruppi (Labfac associato con AUC, Bruno Fortier, Alexandre Chemetoff associato con Jean-Louis Berthomieu) hanno lavorato per nove mesi, realizzando tre principali progetti esplorativi, costruiti all'interno di una continua interazione con gli attori coinvolti nella trasformazione dell'area. La proposta selezionata di Chemetoff-Berthomieu ha, al centro della propria costruzione, la definizione di un *Plan guide*, un dispositivo che non ha lo scopo di fissare una specifica figura urbana, quanto piuttosto di strutturare una 'metodologia' di evoluzione per orientare il processo di trasformazione³.

Tre sono i principali attori coinvolti nel processo di trasformazione: Nantes Métropole, la comunità urbana di Nantes; Samoa (*Société d'aménagement de la métropole Ouest Atlantique*), incaricata della gestione della trasformazione urbana; l'*Atelier de l'île de Nantes*, creato nel 2001 e diretto da Patrick Henry, laboratorio di progetto locale legato al *Bureau des Paysage* parigino diretto da Chemetoff.

Da un punto di vista testuale, il *Plan guide* (Figura 1) è composto principalmente da due 'carte': una relativa allo stato dei luoghi (*état des lieux*), stabilito a partire da un accurato rilievo sul sito, ed una che raffigura lo stato dei progetti (*projet*). Si tratta di due documenti che compiono una rappresentazione in tempo reale, con un continuo aggiornamento trimestrale, della 'situazione esistente' e della 'situazione in progetto'; due carte, in tensione reciproca nel rapporto di co-evoluzione, che propongono un vero e proprio 'metodo di accompagnamento' nei confronti dei progetti di trasformazione attraverso l'indicazione della prospettiva cui tendere. Il *Plan guide* parte da una serie di 'temi' e grandi 'principi' che ne definiscono l'orientamento⁴, ma produce anche una partizione fisica dell'isola attraverso il disegno della trama degli spazi pubblici e di una serie di isolati all'interno dei quali vengono proposte alcune 'raccomandazioni' da seguire, come un certo grado di *mixité* programmatica ed una qualità architettonica relativamente all'integrazione urbana ed ambientale ed al vocabolario costruttivo. Questo piano non si configura quindi come uno strumento normativo, ma piuttosto come un «outil actif de discussion et de négociation» (Chemetoff, 2010), una piattaforma di relazione tra proprietari dei terreni, promotori, operatori pubblici e privati⁵.

Il *Plan guide* propone un nuovo approccio alla pianificazione che sostituisce un percorso di tipo deterministico e lineare con un approccio 'evolutivo' di tipo paesaggistico, che considera una dimensione 'processuale' piuttosto che procedurale. Non rappresenta un piano che fissa l'evoluzione di un contesto urbano nel futuro, distante da nuove opportunità, ma un dispositivo che tende a mutare in relazione all'emergere di nuove risorse. Si configura in questo senso come un *outil de evolution* che guida l'azione nel tempo corto, nel quadro di una visione del territorio nel tempo lungo.

³ Al gruppo Chemetoff-Berthomieu viene affidato un triplice incarico da svolgere entro nove anni (2001-2010), in riferimento alla prima fase di progetto: l'aggiornamento del *Plan guide*; la gestione progettuale legata alla realizzazione degli spazi pubblici; l'assistenza alla committenza per costruire un grado di coerenza comune per i diversi progetti.

⁴ In relazione a tre 'temi' principali (cominciare dagli spazi pubblici, ritrovare la Loira, accettare l'eredità) cinque 'principi' che fondano la 'démarche du projet':

1. «restaurare, riparare, trasformare, innovare»: dare attenzione a ciò che esiste e migliorarlo;
2. «una economia della misura»: si tratta d'inventare una modalità di lavoro e produrre spazi pubblici economici, grazie ad un uso razionale ed intelligente delle risorse disponibili;
3. «da città alla prova»: nella trasformazione dell'isola, parte della città e del territorio, si tratta di far coesistere regola ed eccezione, per rilevarne l'appartenenza allo spazio urbano e per privilegiare una dimensione sperimentale dello sviluppo durevole (riciclaggio, recupero, economia);
4. «dal sito al programma»: si tratta di realizzare un comportamento pendolare tra il sito e le ipotesi del progetto e del programma;
5. «una estetica critica»: si tratta di porre le basi della trasformazione de l'Ile de Nantes sull'osservazione di ciò che esiste.

⁵ Il *Plan guide* costruisce un quadro di coerenza che si posiziona tra la revisione del *Plan Local d'Urbanisme* (PLU) e la successiva elaborazione della *Zone d'Aménagement Concerté* (ZAC).

Ijburg. Spazi di flessibilità

Nel master plan per Ijburg, una nuova porzione urbana costruita su un'isola artificiale ad est di Amsterdam, emerge un approccio alla costruzione del progetto urbano orientato alla definizione di meccanismi regolativi caratterizzati da flessibilità.

Il piano generale, *Globaal Stedenbouwkundig Plan*, redatto nel 1995 dallo studio Frits Palmboom & Jaap van den Bout, in collaborazione con dRO Amsterdam, Projectbureau Ijburg, H+N+S Landschapsarchitecten, prevede la realizzazione di un arcipelago di sei isole artificiali ad est di Amsterdam nell'IJmeer. Esso istituisce una cooperazione tra la municipalità di Amsterdam, responsabile delle opere infrastrutturali pubbliche ed una serie di consorzi privati, responsabili della realizzazione delle specifiche aree residenziali.

La municipalità di Amsterdam approva nel 2000 il master plan per la realizzazione della prima parte di Ijburg, che comprende le isole di Haveneiland, Groot Rieteland, Klein Rieteland, Rieteland Zuid. Il master plan viene elaborato da Felix Claus (Claus en Kaan Architecten), Frits van Dongen (de Architecten Cie), con la supervisione del ProjectBureau Ijburg.

Il master plan (Figura 2) non fissa la configurazione di un disegno da implementare, ma opera un doppio registro di controllo, con gradi diversi di cogenza. Da un lato precisa un semplice telaio infrastrutturale, una maglia ortogonale costituita dal sistema delle strade, dei canali e dei parchi (una figura che è compito del settore pubblico realizzare), dall'altro delinea il perimetro di una scacchiera di isolati (la cui progettazione e realizzazione è demandata al settore privato). La configurazione interna di questi ultimi non è predeterminata, ma lasciata aperta alla interpretazione dei singoli operatori e dei differenti architetti designati a progettare il singolo isolato. La possibilità di declinare la forma degli isolati è connessa ad una serie di regole fisse, che definiscono i caratteri formali e dimensionali dell'affaccio sullo spazio pubblico, e dalla presenza di tre principi di composizione (legati alla possibilità di costruire un diverso 'spessore', di mutare la 'lunghezza' e l' 'articolazione' interna dell'isolato entro differenti modalità di rapporto tra spazio costruito e aperto). Gli architetti, che all'interno di ogni isolato realizzano i singoli edifici, sono obbligati a un continuo confronto con l'architetto che coordina l'intero processo di realizzazione dell'isolato, e questo, a sua volta, è responsabile rispetto ad un 'Team di Qualità' costituito da Frits Palmboom, Jaap van den Bout, Felix Claus, Ton Shaap, Michael van Gassel, Aart Oxenaar (commissione di controllo estetico), ed il presidente Kees Rijbout.

Ulteriori sistemi di flessibilità vengono garantiti da una serie di edifici fuori scala, i *Solids*, collocati in posizione strategica e pensati come riserve di spazio per il futuro, in grado di adattarsi a differenti tipi di programma (lungo le banchine del porto interno, i *BVC* si configurano come semplici volumi, grandi contenitori aperti) e dalla presenza di alcuni lotti lasciati aperti all'iniziativa privata per la realizzazione di abitazioni, senza alcun principio o regola di restrizione.

Il master plan per Ijburg costruisce una strategia di apertura attraverso la definizione di regole e principi che non pre-determinano un risultato formale, ma un campo di possibilità che ha portato ad un specifico esito come frutto della interazione tra attori della trasformazione entro un principio di co-determinazione delle scelte.

Leidsche Rijn. Un territorio regolativo

A *Leidsche Rijn*, una grande area di espansione ad ovest della città di Utrecht, in Olanda, la costruzione di un grande master plan irriga il territorio di campi di regole, non predeterminando le scelte formali, ma costruendo campi di potenzialità per la costruzione dei progetti urbani.

Nell'aprile del 1994 i Consigli municipali di Utrecht e Vleuten-De Meern commissionano al Projectbureau, formato e coordinato da BVR-Riek Bakker, la redazione di un master plan per l'area di Leidsche Rijn, ad ovest della città olandese di Utrecht, in Olanda. Con la fase di attuazione, Utrecht e Vleuten-De Meern affidano, sotto la supervisione di BVR-Riek Bakker, a studi distinti la specificazione del piano. Per la parte di Utrecht-Leidsche Rijn viene incaricato lo studio Maxwan-Rients Dijkstra, che aveva precedentemente elaborato il piano per l'intera area.

Il Leidsche Rijn Project Bureau, coordinato da Riek Bakker/bureau BVR, è costituito dai rappresentanti delle Municipalità di Utrecht e Vleuten-De Meern e da una serie di consulenti: Maxwan (responsabili del master plan, coordinati da Rients Dijkstra ed affiancati da Crimson-Michelle Provoost e Wouter Vanstiphout), De Hoog Ontwerp + Onderzoek (consulenti per le analisi), H+N+S e Juurlink en Geluk (consulenti per il paesaggio), BGC Bureau Goudappel Coffeng (consulenti per le infrastrutture), PRC (consulenti per il management), dS+V e Laupman (consulenti per la comunicazione).

Il master plan per Leidsche Rijn si compone di una serie di elaborati disegnati che definiscono la configurazione di alcuni progetti a grande scala, le principali scelte strutturali (ridefinizione del tracciato dell'autostrada A2, Parco centrale), e otto 'mappe' che depositano al suolo un 'sistema di coefficienti', parametri e indici che hanno lo scopo di orientare l'azione di trasformazione degli operatori privati (*functie*, *PSI*, *menging*, *spreiding*, *GVT*, *randen*, *UX*, *regie*)⁶. All'interno di ogni mappa, i parametri e gli indici vengono espressi con differenti gradi di intensità prescrittiva, che variano dalla enunciazione di precisi standard alla indicazione di possibili valori di riferimento, fino alla considerazione di aree prive di valore prescrittivo.

Uno specifico 'manuale' (*Handboek Leidsche Rijn*) costituisce un riferimento consultabile per partecipare al gioco di costruzione delle parti del master plan. Esso precisa il significato dei differenti coefficienti e i luoghi della loro azione di fertilizzazione sul territorio, ma anche le modalità per un loro corretto utilizzo, attraverso una serie di verifiche che è possibile produrre.

L'intera area viene suddivisa in 18 settori operativi all'interno dei quali i diversi operatori, legati ad architetti coordinatori, costruiscono specifiche declinazioni del sistema di coefficienti, attraverso la costruzione di master plan specifici.

Nel progetto urbano per Langerak, coordinato da KCAP/Kees Christiaanse (Figura 3), il progetto per un nuovo quartiere residenziale viene rappresentato da una serie di diagrammi che evidenziano regole prestazionali a cui le diverse isole insediative, coordinate da diversi architetti, devono adeguarsi.

Tre esperienze per un confronto

Le tre esperienze europee descritte mostrano come sia necessario attivare, nella costruzione di un progetto urbano, una relazione virtuosa tra differenti scale di progetto, entro un principio di circolarità processuale. All'interno del processo emergono 'momenti' temporalmente differenti entro cui le scelte, e il loro deposito all'interno di specifici documenti, si legano a specifici attori entro forme di co-determinazione e precise assunzioni di responsabilità. Un articolato sistema di regolazione definisce i rapporti tra le azioni di trasformazione dei diversi attori, caratterizzati da differenti ruoli e forme di potere, spesso all'interno di una gradualità che si articola in 'principi', 'criteri', 'elaborazioni disegnate' e 'regole', come elementi di uno specifico campo prescrittivo.

Ne *L'Île de Nantes* il dispositivo duale costituito dalla tensione tra due rappresentazioni cartografiche, riferite al presente e al futuro, registra a sequenze successive i caratteri del mutamento e la spinta costante verso una direzione di trasformazione cui tendere. In questo caso la costruzione del futuro passa attraverso la produzione di un documento che serve principalmente come piattaforma di accompagnamento e debole condizione di regolazione, che spetterà ad altri documenti regolamentativi fissare.

Nel progetto per *IJburg* la distinzione tra un telaio di supporto infrastrutturale ed una serie di campi aperti di trasformazione distingue due sistemi di regolazione che fissano norme precise o consentono un grado di deformabilità in riferimento a principi o a regole flessibili. La costruzione del progetto urbano evidenzia un chiaro principio di correlazione tra soggetti che coordinano e partecipano al progetto.

A *Leidsche Rijn*, la serie di master plan, declinabili in specifici progetti urbani, strutturano insieme di regole che non condizionano, ma orientano verso un esito possibile l'azione di trasformazione dei differenti operatori privati, all'interno di un gioco di possibili verifiche interne.

Un confronto con la situazione italiana evidenzia parallelismi e slittamenti, e insieme ci induce a riflettere attorno a caratteri e forme d'innovazione. L'attenzione a un progetto del tempo, la possibilità di orientare verso un'immagine di riferimento al futuro o di costruire spazi caratterizzati da un carattere di flessibilità, la capacità di strutturare gradi differenti d'intensità prescrittiva con riferimento alle norme, ma anche la possibilità di costruire forme produttive di interazione tra attori, come nucleo di organizzazione dei processi, e criteri di verifica e valutazione interne con lo scopo di controllare processualmente la qualità degli esiti, costituiscono alcuni modi fertili per ripensare alle 'forme' del progetto urbano.

⁶ I coefficienti sono: 'programma' (*functie*), che indica la localizzazione delle diverse funzioni; 'PSI' (*PSI = person space index*), che definisce la densità o intensità d'uso dei diversi spazi; 'mixité' (*menging*), che segna il grado di frammistione tipologica e funzionale; 'distribuzione' (*spreiding*), che individua la distribuzione in densità e quindi le diverse tipologie dello spazio costruito; 'GVT' (*GVT = groen verharding tuin*), che indica il modo in cui deve essere trattato lo spazio aperto; 'confini' (*randen*), che segnala le modalità di trattamento delle linee di confine tra spazio costruito e spazio pubblico; 'UX', che precisa quali parti del piano devono assumere un particolare trattamento e 'regia' (*regie*), che specifica quali elementi richiedono una particolare attenzione per scala o ruolo.



Figura 4 | Plan guide. Stato dei luoghi (*Etat des lieux*) e stato dei progetti (*Projet*), 2003.

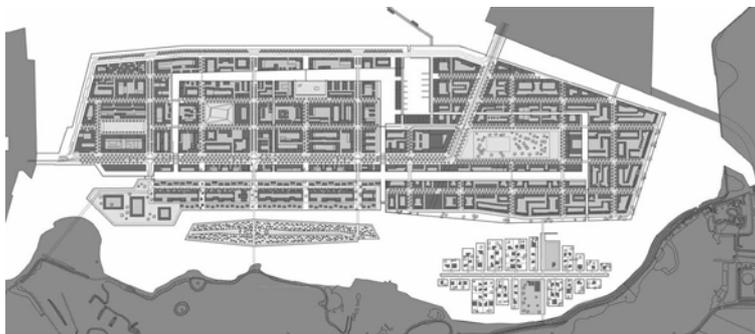


Figura 5 | Master plan per IJburg.



Figura 6 | Progetto urbano per Langerak.

Riferimenti bibliografici

- Bureau des Paysages - Chemetoff A., Berthomieu J-L. (1999), *L'Ile de Nantes. Le plan guide en projet*, Éditions MeMo, Nantes.
- Chemetoff A. (2010), *Le plan-guide (suites)*, Archibooks, Paris.
- Claus F., Frits van Dongen F., Schaap T. (2001), *IJburg: Haveneiland and Rieteilanden*, 010 Publishers, Rotterdam.
- Maxwan (2002), *Handboek Leidsche Rijn*, Rotterdam.
- Palmboom F., (2010), *Drawing the ground - landscape urbanism today*, Birkhauser, Basel.
- Secchi B. (2000), *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari.
- von Foerster H. (1985), "Cibernetica ed epistemologica: storia e prospettive", in Bocchi G., Ceruti M. (a cura di), *La sfida della complessità*, Feltrinelli, Milano.



Urban design per un rinnovamento urbano e disciplinare

Leonardo Rignanese

Politecnico di Bari

dICAR – Dipartimento di Scienze dell'Ingegneria Civile e dell'Architettura

Email: leonardo.rignanese@poliba.it

Abstract

Nel Regno Unito la ripresa dell'Urban Design e la produzione di numerose e diversificate *guideline* per migliorare la qualità urbana si ebbe dopo la pubblicazione del Report *Towards a new Renaissance* della commissione Rogers. Il Report postulava un preciso modello di spazio urbano da perseguire – la città compatta – quale condizione indispensabile per progettare quartieri urbani vitali, sicuri e belli da vivere.

Da allora le istruzioni prestazionali delle *guidelines* sono diventate sempre più indicazioni formali, abachi di soluzioni spaziali e dei caratteri di tutti i materiali urbani.

In Italia la predisposizione di progetti norma, di masterplan, di indirizzi e linee guida è sicuramente aumentata negli ultimi anni, ma essa ha ancora un carattere casuale, legata a specifici contesti e con pochi contenuti più propriamente di controllo e di regole spaziali.

Allo stesso tempo, le tante e importanti esperienze di trasformazione urbana – recupero, riqualificazione, rigenerazione ecc. –, ancora viste con diffidenza e come operazioni marginali nella disciplina, possono contribuire, a dar vita a un vero e proprio rinnovamento urbano se, come successo in Gran Bretagna, fossero orientate da alcuni assunti comuni e condivisi, a partire da una visione spaziale delle regole insediative.

Parole chiave: urban design, public spaces, urban renewal, spatial planning.

1. *Urban Design*, *Progetto Urbano* e *Disegno Urbano* sono termini simili ma non uguali. *Urban Design* si traduce letteralmente con *progettazione urbana*. Le due espressioni, tuttavia, non coprono lo stesso arco di significato semantico. *Design* evidenzia maggiormente gli aspetti della forma che sono nel 'progetto'; mentre il vocabolo progetto è utilizzato per designare molte cose e non è più strettamente legato alla forma e al disegno. Il lemma *Disegno Urbano*, oggi un po' desueto, indica, nella nostra tradizione, il progetto dello spazio urbano, e, pertanto, è più vicino, nell'accezione che qui vogliamo sostenere, al significato di *Urban Design*. Di seguito i diversi termini saranno utilizzati senza una precisa differenza tra di loro, in maniera interscambiabile, anche se si preferirà il vocabolo *disegno* per sottolineare gli aspetti della forma che esso racchiude.

Esistono molte definizioni di *Urban Design*. Senza ripercorrerle tutte e senza entrare nel merito delle diverse sfumature, sfaccettature e diversità più o meno marcate¹, quelle che ci sembrano più interessanti o,

¹ Tra le tante ne riportiamo alcune: Kevin Lynch afferma che: «la progettazione urbana consiste nell'arte di creare condizioni favorevoli per l'uso, la gestione, e la forma degli insediamenti o di loro parti significative» (Lynch, 1990: 299); Clarence Stein definisce la progettazione urbana come: «l'arte di mettere in relazione le strutture tra loro e alle condizioni naturali, per corrispondere alle esigenze del vivere contemporaneo» (in Lang, 2005: XXII); per Ali Madanipour: «La progettazione urbana [...] è un'attività multidisciplinare per dare forma e gestire gli ambienti urbani, [essa] riguarda sia il processo di definizione di questo spazio, sia la forma che contribuisce a produrre. Attraverso la combinazione di aspetti tecnici, sociali e espressivi, i progettisti urbani utilizzano mezzi di comunicazione visivi e verbali e sono impegnati a tutte le scale del continuum urbano socio-territoriale. La progettazione urbana fa parte del processo di produzione dello spazio» (Madanipour, 1996: 117). Sui diversi approcci della progettazione urbana, sulle molteplici definizioni, nonché sulla storia e sui caratteri della disciplina si veda Colarossi, Latini (a cura di, 2007).

semplicemente, quelle a cui siamo più affezionati, sono quelle che ci sembrano più vicine al concetto di *progettare la città senza progettare gli edifici* espresso da J. Barnett (1982). Una buona definizione di *Urban Design* è data da *The Urban Design Group* di Londra: «Urban design is the collaborative and multi-disciplinary process of shaping the physical setting for life in cities, towns and villages; the art of making places; design in an urban context. Urban Design involves the design of buildings, groups of buildings, spaces and landscapes, and the establishment of frameworks and processes that facilitate successful development»².

L'*Urban Design* è un progetto che deve avere la capacità di dare (ri-dare) forma a parti urbane (Macchi Cassia, 1991; Bohigas, 2002); e in quanto tale rappresenta un processo di trasformazione di una parte più o meno consistente della città, possibilmente in grado di innescare un processo di cambiamento che investe la città stessa (Avarello, 2009). L'*Urban Design* guarda alla parte | alle parti della città, alla 'città per parti'. L'*Urban Design* ha come spazio privilegiato lo spazio pubblico. L'*Urban Design* si pone, quindi, tra ciò che, semplificando e artificiosamente separando, definiamo come Architettura e Urbanistica, che è proprio la dimensione del *Disegno Urbano* di essere progetto tra Architettura e Urbanistica, di definire regole che precedono quelle dell'architettura in senso stretto (Piroddi, 2009). In sostanza la dimensione adatta per affrontare il tema della – e progettare la – qualità urbana.

2. Gli interventi di trasformazione urbana – sotto diverse denominazioni e sigle –, che sempre più, per quantità e importanza, costituiscono l'attività principale delle azioni e delle politiche urbanistiche, agiscono tutti nella dimensione del progetto urbano e devono – dovrebbero – essere affrontati con strumenti adeguati.

Nonostante questa evidente attualità e necessità, il *Disegno Urbano* rappresenta una categoria e un approccio progettuale poco praticata dall'Architettura³ e marginale nell'Urbanistica. In particolare, la disciplina urbanistica si occupa poco, nella teoria e nella prassi, di questa dimensione del *progetto | disegno urbano*; è un argomento alquanto residuale nel dibattito italiano, centrato quasi tutto sul piano. Il piano urbanistico contiene i presupposti per una corretta progettazione, ma non è sempre sufficiente da solo a indicare percorsi progettuali che portino a una qualità morfologica dello spazio urbano. In più, non bastano criteri e requisiti per controllare la qualità e la forma dello spazio. Le indicazioni per sapere interagire con il proprio specifico contesto, per collocare attrezzature e individuare tipologie, per misurare strade e disegnare spazi di prossimità, per evidenziare i caratteri dello spazio pubblico e le funzioni dello spazio collettivo, per selezionare materiali urbani e costruire la trama dello spazio verde, per garantire accessibilità e sicurezza ecc. non possono essere espresse solo in forme di criteri e/o requisiti da soddisfare con una più o meno forte coerenza.

A ciò si aggiunga che tanto i progetti di riqualificazione, di rigenerazione ecc. non sempre esprimono | indicano | dichiarano esplicitamente quale modello spaziale vogliono perseguire, non hanno contenuti qualitativi specificatamente spaziali, non evidenziano a sufficienza le caratteristiche dello spazio urbano che vanno a trasformare, e quasi mai comunicano una *visione* della città che vanno a costruire. In altri termini, la configurazione spaziale è spesso considerata un output – piuttosto che un obiettivo e un requisito – del processo di trasformazione urbana. La verifica della qualità dei procedimenti (gli strumenti giuridico-amministrativi) e quella della qualità del processo (valutare, controllare e gestire i meccanismi della fattibilità) mettono, nelle esperienze italiane, in secondo piano la verifica (e la produzione di strumenti per il controllo) della qualità delle soluzioni fisico-spaziali (Mascarucci, 2005: 13).

Negli ultimi anni, proprio per la sempre maggior necessità di avere strumenti adeguati a governare i processi di trasformazione urbana, la predisposizione di progetti norma, di masterplan, di indirizzi e linee guida è sicuramente aumentata; ma essa ha ancora un carattere casuale e occasionale, spesso legata a specifici contesti e con pochi contenuti più propriamente di controllo spaziale e di definizione di regole spaziali, che hanno, a esempio, analoghi e ben più specifici e diversificati prodotti anglosassoni.

La diffusione dell'*Urban Design* nelle culture anglosassoni deriva anche dalla loro tradizione dell'approccio percettivo e del *Townscape*, che ha come oggetto privilegiato lo spazio urbano. Ed è sull'*Urban Design* che in Gran Bretagna si è dato vita a un vero e proprio rinnovamento urbano, a partire da una visione spaziale delle regole insediative.

Nel 1998, Richard Rogers, su invito del governo britannico, mise su un gruppo di lavoro allo scopo di individuare le cause del declino urbano e di indicare il modo per avere città sicure, vitali e belle – una

² *What is Urban Design?*, disponibile all'indirizzo <http://www.udg.org.uk/about/what-is-urban-design>.

³ «[...] a partire dalla fine degli anni 70 [...] la questione del disegno urbano viene radicalmente contestata nei principi e nei fatti» (Gregotti, 2013: 188).

questione economica e non solo estetica. L'*Urban Task Force* preparò un libro bianco, *Towards an Urban Renaissance*, in cui si delineavano più di 100 raccomandazioni per i futuri progettisti della città. Nel *Final Report* si afferma: «We need a vision that will drive the urban renaissance. We believe that cities should be well designed, be more compact and connected, and support a range of diverse uses – allowing people to live, work and enjoy themselves at dose quarters – with a sustainable urban environment which is well integrated with public transport and adoptable to change» (Urban Task Force, 1999: 1).

A seguito della pubblicazione del *Final Report* si sviluppò un ampio dibattito sui temi della qualità della progettazione che impegnò sia istituzioni statali e governative sia alcuni gruppi professionali in una comune riflessione sul disegno della città fisica e sulla necessità di un rinnovare gli strumenti specificamente rivolti a indirizzare i processi di riqualificazione e costruzione dello spazio urbano⁴.

Nel *Final Report* si affermava anche che lo sviluppo di *masterplan* (definiti nel loro rapporto e immagine tridimensionale di edifici e spazi pubblici) era elemento fondamentale per raggiungere buoni livelli di rigenerazione. La ricerca di strumenti di pianificazione e di indirizzo per la progettazione urbana più flessibili e aperti ha così trovato nei numerosi manuali e guide di *better practices* l'occasione per mettere a punto un atteggiamento non rigidamente vincolistico, bensì propositivo nei confronti della qualità formale del progetto.

Anche in Italia dovremmo auspicare una nuova stagione urbana di riflessione sulla condizione delle nostre città, per potere meglio comprenderla, trasformarla e progettarela, a partire da un ragionamento sulle sue qualità spaziali. Le tante – piccole e grandi – esperienze di intervento e di trasformazione urbana possono essere le occasioni per contribuire a produrre un vero e proprio rinnovamento urbano se, come in Gran Bretagna, sono orientate e guidate da alcuni assunti comuni e da indirizzi e regole per la progettazione.

3. La forma della città europea deve molto al disegno urbano. Molte importanti e riconosciute parti di città europee sono frutto di una grande attenzione al disegno urbano. E non solo riguardo alla città dall'Umanesimo fino all'800, ma a gran parte della città del primo 900⁵, nonostante la rottura metodologica nella progettazione della città degli anni 30, fra architettura degli edifici e urbanistica (Solá-Morales, 1999).

In Italia, il *disegno urbano* è una tradizione disciplinare che continuamente ricompare e poi viene emarginata nella disciplina urbanistica. La cultura del *progetto | disegno urbano* ha radici profonde nella nostra tradizione disciplinare e nella nostra formazione di architetti⁶. Ed è il segno più evidente del fatto che la separazione tra Architettura e Urbanistica è un fatto recente, alquanto artificioso e portatore di debolezza disciplinare.

L'*Urban Design* è sicuramente uno strumento utile a una stagione di rinnovamento urbano. L'*Urban Design* può essere anche la dimensione e l'occasione di un rinnovamento disciplinare. Il *Disegno Urbano* oggi può essere categoria e paradigma per alimentare un dibattito disciplinare che affronti alcune tematiche riguardanti la condizione attuale della città, la capacità dell'urbanistica di comprenderla e di progettarene luoghi e futuro, l'aggiornamento degli attrezzi del mestiere dell'urbanista.

L'*Urban Design* può sostenere questo processo di rinnovamento disciplinare e di comprensione dei fatti urbani e di strumento per costruire una città migliore. Dalle pratiche e dalle esperienze di rinnovamento urbano, la cultura e la pratica urbanistica potrebbero avviare il proprio rinnovamento disciplinare, ritornando a prendersi cura anche del controllo e della progettazione dei materiali urbani.

L'*Urban Design* può contribuire a chiarire diversi aspetti e può servire a diversi scopi: apprendere maggiormente dai fatti urbani; ristabilire uno stretto rapporto con l'architettura; ritrovare le regole dello spazio urbano.

Apprendere dal contesto e dai fatti urbani fa parte della pratica e della disciplina urbanistica, della sua riflessione, della sua capacità di interpretare i fenomeni urbani, di dare risposte ai problemi dell'abitare, della qualità degli spazi urbani, dell'accessibilità e dell'accoglienza, del rinnovamento della struttura urbana; di contribuire a produrre *merci*, relazioni sociali, valori urbani e cultura.

⁴ Il gruppo di lavoro comprendeva il Dipartimento dei trasporti, del governo locale e delle regioni (Dtlr), il CABE (Commission for Architecture and the Built Environment), l'Urban Design Group e alcuni gruppi di esponenti del Royal Institute of British Architects (Riba) e del Royal Town Planning Institute (Rtpi).

⁵ Di particolare interesse è tutta l'esperienza olandese che, a cominciare dall'Amsterdam di Berlage, è durata per tutto il XX secolo e continua ancora adesso senza alcuna interruzione (Ibelings, 1999).

⁶ Una lunga tradizione che risale a Giovannoni prima della guerra, alle esperienze della ricostruzione nel dopoguerra, e prosegue con Piccinato, i quartieri INA Casa, con Rogers, Samonà, De Carlo, Quaroni; una tradizione che si alimenta con gli studi di Muratori alla fine degli anni 50 sui rapporti tra *tipologia edilizia e morfologia urbana* e quelli di A. Rossi, che trova terreno fertile negli studi e negli interventi nei Centri storici di Assisi (Astengo, 1956); Bologna (Cervellati, 1969 e 1972), e nella Carta di Gubbio – ma che poi sembra abbandonata e ripresa nella stagione dei piani di terza generazione negli anni 80.

Gli interventi che si misurano con la città esistente, con i suoi diversi spazi e le loro storie – edifici da riconvertire, aree dismesse, quartieri da riqualificare ecc. – permettono di leggere l'evoluzione stessa della città oltre le sue singole trasformazioni, il senso e la struttura che potrà avere.

Recuperare l'interesse per il *Disegno Urbano* vuol dire per l'urbanistica operare anche un ritorno al significato originario del 'costruire', al fatto che l'urbanistica è fortemente collegata all'idea di intervento fisico, che costruisca o modifichi la città, con proposte e interventi di risanamento, abbellimento, trasporti, spazi pubblici e privati ecc., senza escludere, ovviamente, altri significati.

L'*Urban Design* è la scala e la dimensione per ritrovare uno stretto rapporto con l'architettura: il progetto urbano è il campo di lavoro in cui le scale si intrecciano e dove l'architetto acquisisce una ragionevole autorità sulla forma della città, proprio perché si avvale dell'architettura.

Il rinnovamento urbano necessita di un fondamento metodologico che può avviarsi a partire da una ricostruzione delle regole dello spazio urbano e dal riconoscere la necessità di un ritorno a «una normalità edilizia, vero materiale che, insieme alla mescolanza sociale e funzionale, è il principale elemento di formazione del tessuto urbano [...] materiale che è stato costitutivo della città europea fino al XIX secolo, guidato dagli spazi aperti delle piazze, degli allineamenti stradali, dai porticati, dalla mescolanza di funzioni produttive, commerciali, abitative, e punteggiata dagli episodi dei grandi monumenti, sorretti da un consenso pubblico sul modo di concepire le regole di ciascun elemento, [...] il risultato, nei secoli passati, di una forma di cultura quasi come modo di essere di un inconscio collettivo considerato come stato naturale anche nel suo divenire» (Gregotti, 2013: 197).

L'urbanistica deve ritornare a prendersi cura di questa dimensione, a porre al centro della sua riflessione anche il controllo e la progettazione dei materiali urbani, la progettazione urbana di dettaglio (Rignanese, 2009) e a elaborare regole e indicazioni per costruire il nuovo: abbiamo solo regole per conservare l'esistente (edifici o paesaggi). Abbiamo bisogno che l'urbanistica torni al centro degli interessi del cittadino: non più un'urbanistica per addetti, ma un'urbanistica capace di riconquistare un ruolo nella vita di tutti i giorni. Un'urbanistica che si occupi direttamente e chiaramente della forma della città e della qualità delle opere che vogliamo realizzare.

La realizzazione di spazi urbani altamente qualificati e la loro ri-appropriazione da parte degli abitanti contribuisce a formare o a recuperare la nozione stessa di spazio pubblico, come testimoniano le sempre maggiori esperienze di costruzione e di recupero di spazi urbani⁷. Queste pratiche di riappropriazione fisica e sociale dello spazio pubblico, la sua costruzione come spazio collettivo e sociale, fa riconoscere che lo *spazio tra le cose (edifici)* è altrettanto importante, se non di più, delle *cose (edifici)* stesse, perché è lo spazio vitale per i singoli e per le comunità.

Le pratiche e la riflessione sull'*Urban Design* contribuiscono fortemente a ritrovare regole dello spazio urbano più stabili⁸, a recuperare la nozione, il concetto e i luoghi dello spazio pubblico, a comprendere il senso dell'abitare, termine troppo spesso appiattito su quello di residenza e non su quello di vivere un luogo e vivere in un luogo. Per questo occorre anche rivedere certi usi scontati di termini molto di moda e certe *facili etichette*, come la contrapposizione tra *city users* e abitanti, o come il ricorso continuo al termine *city* variamente aggettivato, ultimamente *smart*. Termini e contrapposizioni fuorvianti che fanno perdere il senso e la portata di concetti – prima che parole – quale città e abitare. Non si abita una *city*, si abita una città; è vero che la città è anche per i *city users* ma è soprattutto degli abitanti, se non vogliamo dire cittadini. E gli spazi urbani, la qualità degli spazi urbani può essere solo verificata – usata – da chi ci abita, anche dai *city users* che, quando sono in una città, vogliono essere anche un po' abitanti.

4. Per questo rinnovamento urbano e disciplinare un'attenta lettura delle esperienze e dei materiali anglosassoni – la produzione più estesa e sistematica – può essere estremamente utile e proficua, sia per i contenuti che per le procedure, anche se occorre tenere ben presente che le tradizioni disciplinari e operative sono molto diverse, che gli approcci sono molto distanti, a volte quasi opposti, e che le figure coinvolte nel processo di progettazione urbana non sono del tutto comparabili.

La tradizione disciplinare – e di approccio alla lettura e alla progettazione – anglosassone si fonda sull'analisi percettiva e sul *townscape*; quella italiana è incentrata sulla morfologia.

Noi prendiamo immediatamente una planimetria e osserviamo la forma dello spazio urbano nei suoi elementi strutturanti: strade, tessuti, spazi aperti; gli anglosassoni esaminano la forma che devono avere le

⁷ Si veda il sito della Biennale dello spazio pubblico che raccoglie informazioni, progetti e le molteplici esperienze relative ai processi di costruzione di spazi pubblici.

⁸ Le regole dello spazio urbano – quelle che organizzano la struttura urbana e i suoi materiali costitutivi – sono più stabili di quelle dell'architettura, che sono più soggette ai capricci degli architetti, delle mode, del successo mediatico.

facciate delle strade, l'interno degli isolati, l'accesso agli stessi... il ritmo delle facciate. Noi privilegiamo una visione dall'alto e dall'esterno, loro da basso e da vicino, loro pedoni noi uccelli.

Di conseguenza – fattore da non sottovalutare – dalla tradizione inglese ci separa la timidezza ad affrontare in modo diretto i temi della qualità urbana, dei materiali urbani da utilizzare secondo precise regole; timidezza o paura di ledere la nostra creatività.

Dalle esperienze nordeuropee dovremmo apprendere che esiste una centralità del progetto della città, dei suoi spazi: loro hanno i *masterplan* – e un progetto di città, un'idea di spazio urbano ... costruiscono città compatte, riscoprono l'isolato, gli allineamenti, il disegno delle strade e dei luoghi di uso collettivo (verde ecc.) – e noi abbiamo le infinite valutazioni.

Nel Regno Unito, le indicazioni per migliorare la qualità urbana contenute nel *Final Report* contribuirono alla ripresa dell'*Urban Design* e soprattutto diedero vita alla produzione di strumenti di pianificazione e di indirizzo per promuovere un maggior livello di progettazione urbana e per supportare un percorso per una buona progettazione urbana che ha interessato tutti i livelli coinvolti. Ministeri, Contee, Municipalità elaborarono linee guide e strumenti di controllo della progettazione ai propri livelli e ai vari livelli della scala urbana.

Le diverse *guidelines* contengono, alle proprie scale e per i propri oggetti, anche i meccanismi per rendere le regole parte sostanziale del processo di elaborazione dei progetti urbani, sia nei loro aspetti prescrittivi che in quelli di indirizzo e di buone pratiche da seguire, o di requisiti da soddisfare.

I testi relativi all'*Urban Design* si configurano come un apparato supplementare, non direttamente prescrittivo; come un repertorio di guide e manuali (le due forme spesso arrivano a confondersi) redatti alla scala nazionale, ma soprattutto a quella delle singole contee e distretti, città o loro parti, contenenti principi ed esempi da declinare localmente a partire da un'analisi attenta del contesto. I numerosi manuali e guide di *better practices* prodotti negli ultimi anni sono stati l'occasione per mettere a punto un atteggiamento non rigidamente vincolistico, bensì propositivo nei confronti della qualità formale del progetto.

Si riscontrano perciò differenti tipologie di prodotti per scala e luoghi specifici: *good practice guides* (alla scala nazionale); *design guides* per il disegno di nuove espansioni (alla scala della contea); *design strategies* (alla scala urbana); guide per la redazione di *design briefs* e di *strategic regeneration area frameworks* (alla scala di specifici luoghi e parti di città⁹). E differenti tipologie per contenuti: *framework*, *masterplan*, *code* (documento con i disegni dettagliati o schemi, contenente regole e principi da applicare in un determinato luogo), *draft* (progetto di dettaglio per un'area).

Molti strumenti favoriti dal fatto che ci sono diverse figure professionali (*planner*, *urban designer*, *architect*...) che entrano nelle varie fasi – ben distinte – del progetto urbano, con compiti precisi in momenti precisi. Questo a fronte dell'unica figura del nostro architetto.

Come costruire i nostri strumenti? Come approfittare dell'esperienza anglosassone?

La via italiana all'*Urban Design* dovrebbe essere perseguita mettendo a punto regole e strumenti che sappiano far tesoro della nostra cultura urbanistica e architettonica e degli esempi anglosassoni, attraverso un'integrazione tra un approccio che privilegia una *visione dall'alto e dall'esterno* – la lettura tradizionale *morfologica* – e un approccio che privilegia la *visione da dentro e da vicino* – la lettura *pervertiva*.

Introdurre nella pratica italiana dell'*Urban Design* la considerazione della percezione e dell'uso dello spazio urbano, una lettura fondata sulla *percezione* dello spazio urbano risponde a quanto avviene in tutte le esperienze di pratiche dal basso e di partecipazione e autocostruzione, che, in modo più o meno strutturato, utilizzano questo tipo di approccio.

Senza temere di essere meno multidisciplinari dovremmo concentrarci su alcuni aspetti:

- costruire regole e strumenti che siano propri dei nostri contesti e della nostra cultura urbanistica e architettonica;
- continuare a produrre manuali di buone pratiche per evitare errori e apprendere. In Italia manca una diffusione e una conoscenza di buone pratiche di disegno urbano;
- ritrovare regole morfologiche da inserire nei regolamenti edilizi e urbanistici e nella normativa senza temere che ciò riduca la creatività;
- fare/costruire/definire delle linee guida strutturate con esempi e indicazioni spaziali precise e non solo tramite la descrizione di requisiti prestazionali;

⁹ La manualistica inglese, in particolare, ha prodotto anche strumenti per governare gli stessi processi di costruzione di materiali: come si costruiscono le regole (*Preparing design code*), come si costruiscono i masterplan (*Creating successful masterplans*), in cui sono individuati percorsi, step e partecipanti alle varie fasi del processo.

- rendere tali requisiti strettamente vincolanti | necessari | utili per operare. Nel campo del recupero questo funziona già. I piani di recupero contengono molti abachi su come fare le cose.

In definitiva, un approccio anche da *bricoleur* ai problemi urbani potrebbe essere un buon inizio: «Un bricolage urbano nel quale la geometria ritroverà finalmente il posto che non avrebbe dovuto mai perdere: quello di un sapere indispensabile per l'articolazione delle contraddizioni e non più l'ordine sovrano agghindato con un'indipendenza formale» (Grumbach, 1984: 94-103).

Riferimenti bibliografici

- Avarello P. (2009), "Il tempo del progetto urbano", in *Urbanistica*, no. 140.
- Barnett J. (1982), *An Introduction to Urban Design*, Harper & Row, New York.
- Bohigas O. (2002), "Barcellona: un'esperienza urbanistica. La Città olimpica e il fronte mare", in Mazzeri C. (a cura di), *La città europea del XXI secolo. Lezioni di storia urbana*, Skira, Milano.
- Colarossi P., Latini A.P. (a cura di, 2007), *La progettazione urbana. 1. Principi e storie*, Il Sole 24 Ore, Milano.
- Gregotti V. (2013), *Il sublime al tempo del contemporaneo*, Einaudi, Torino.
- Grumbach A (1984), "L'arte di completare la città", in *Lotus international*, no. 41.
- Ibelings H. (1999), *20th Century Urban Design in The Netherlands*, Netherlands Architecture Institute, Rotterdam.
- Lang J.T. (2005), *Urban Design. A Typology of Procedures and Products*, Architectural Press-Elsevier, Amsterdam.
- Lynch K. (1990), *Progettare la città. La qualità della forma urbana*, ETAS libri, Milano.
- Macchi Cassia C. (1991), *Il grande progetto urbano*, La Nuova Italia Scientifica, Roma.
- Manadipour A. (1996), *Design of Urban Space. An Inquiry into a Socio-Spatial Process*, John Wiley & Sons, New York.
- Mascarucci R. (2005), "Gestire la qualità dell'intervento urbano", in Mascarucci R. (a cura di), *Complessità e qualità del progetto urbano*, Meltemi, Roma.
- Piroddi E. (2009), "Progettazione urbana, forma e architettura", in *Urbanistica*, no. 140.
- Rignanese L. (2009), "Il passo dell'urbanistica", in *Urbanistica Dossier*, no. 113.
- Solá-Morales M. de, "Progetto urbano" (1999), in *Lotus Quaderni Documents*, no. 23, a cura di Zardini M., Milano, Electa.
- Urban Task Force (1999), *Towards an Urban Renaissance, Final Report*, E&FN Spon, London.

Sitografia

Biennale dello spazio pubblico,
www.biennalespaziopubblico.it/
 The Urban Design Group, London,
www.weburbandesign.com



Agire per punti: l'urbanistica strategica di Bohigas a Salerno

Annarita Teodosio

Università di Salerno
DICIV - Dipartimento di Ingegneria Civile
Email: ateodosio@unisa.it

Abstract

Alle soglie del nuovo millennio a Salerno si palesa l'esigenza di una rivalutazione urbana globale che guidi lo sviluppo futuro incidendo sul modo stesso di intendere la città e agendo positivamente sulla qualità di vita dei suoi abitanti. Nel 1992 l'Amministrazione comunale incarica Oriol Bohigas per la redazione del nuovo strumento urbanistico cittadino. Sulla base di formulazioni teoriche e in virtù delle recenti esperienze condotte, l'architetto ritiene opportuno affrontare il problema della riqualificazione urbana per punti indicando come necessaria e prioritaria l'individuazione di zone strategiche la cui soluzione appare improrogabile. Coniugando le scelte tecniche e gli indirizzi formulati dall'Amministrazione, si individuano all'interno del tessuto urbano consolidato le prime aree di intervento – le cosiddette A.A.P.U. (Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica) – per le quali lo stesso Bohigas redige la prima stesura dei progetti urbani definendo la forma ed il carattere dello spazio pubblico, gli usi generali, morfologia e tipologia degli edifici e gli elementi agglutinanti e rappresentativi dell'identità collettiva. Si tratta di un'assoluta novità nel modo di 'fare città' grazie alla quale, a partire dalla seconda metà degli anni Novanta, ancora prima della definitiva approvazione del P.U.C. avvenuta solo nel 2006, sono stati elaborati, ed in parte realizzati, una serie di progetti a scala differente che hanno avviato quel processo di trasformazione urbana tuttora aperto che configurerà la nuova Salerno.

Parole chiave: waterfronts & harbors, urban design, local plans.

Nuovi strumenti per la costruzione della città contemporanea

La città contemporanea è un luogo denso e creativo, sempre in stato di apparente disordine, un ambito fisico e sociale nel quale si producono le maggiori – e forse migliori – possibilità di informazione e comunicazione, lo spazio delle relazioni sociali e della vicinanza fisica (Bohigas 2004). Una nuova realtà che mette in crisi gli schemi operativi tradizionali e richiede il superamento di una politica urbana fatta di limiti e restrizioni, a favore di un atteggiamento propositivo in grado di sostenere operazioni concrete e progetti realizzabili sia da parte di operatori pubblici che privati. Si profila l'esigenza di un approccio alla pianificazione differente e di strumenti che, pur tenendo conto del potere acquisito dagli elementi urbani consolidati (strade, piazze, viali, giardini, monumenti, facciate architettoniche), siano in grado di gestire spazi variegati e sempre più complessi portatori di valori estetici, visuali, compositivi ma anche espressione di decisioni politiche e radici socio-culturali. In quest'ottica, e alla luce dei risultati della pianificazione tradizionale, negli ultimi decenni assume un'importanza fondamentale la definizione di nuovi strumenti che prevedano procedimenti progettuali basati su criteri innovativi e chiari in grado di attivare il miglioramento fisico, e non solo, di 'pezzi di città' da adeguare alle mutate istanze della società.

Oriol Bohigas in una famosa pubblicazione (2004) – venuta a monte di alcune importanti esperienze professionali – raccoglie una serie di riflessioni teoriche e metodologiche e sintetizza una base operativa imperniata attorno a quelli che, a suo avviso, costituiscono i principi fondanti di una nuova 'urbanità':

- superamento della rigida suddivisione funzionale delle aree prevista dallo *zoning* classico e dell'uso di morfotopologie urbane basate su blocchi isolati collocati in spazi senza forma e connotazione propria che hanno favorito, soprattutto in Italia e in Spagna, speculazione e antiurbanità creando situazioni di emarginazione e disparità e dando luogo a zone vissute solo in determinate ore o periodi a causa dell'alta specializzazione funzionale, economica o sociale;
- diffusione di una *mixité* vista non come semplice sovrapposizione di funzioni diverse (residenziale, commerciale, terziario) ma come opportunità di incontro di forme, usi e gruppi sociali al fine di incentivare la flessibilità e una contaminazione urbana positiva che si contrappone alla monotonia e la schematica monofunzionalità;
- definizione chiara dei limiti della città densa per evitare l'ingiustificata occupazione discontinua e disordinata di un territorio che andrebbe salvaguardato il più possibile conciliando esigenze di trasformazione e innovazione con quelle di conservazione e tutela dell'identità dei luoghi anche attraverso la rifunzionalizzazione di strutture e spazi esistenti;
- priorità e importanza dello spazio pubblico da costruire o ricostruire in quei vuoti urbani che potenzialmente possono innescare una riqualificazione globale del loro intorno dal punto di vista fisico, economico, sociale, culturale e provocare, per osmosi, un miglioramento anche dello spazio privato.

All'urbanistica tradizionale, che privilegia aspetti quantitativi a discapito di quelli qualitativi basandosi su elaborati complicati e una burocrazia farraginoso con tempi di realizzazione e approvazione lunghissimi, che finiscono per collassare lo sviluppo urbano se non addirittura incentivare fenomeni di abusivismo, Bohigas contrappone un modo di operare basato su interventi circoscritti con esecuzione rapida ed effetti più immediati.

Un'urbanistica strategica o 'metastatica'¹ intesa come pianificazione collocata a livello intermedio dal punto di vista spazio-temporale tra il singolo edificio e la città nella sua totalità e attuata mediante il progetto urbano. Uno strumento insostituibile dalle caratteristiche funzionali e simboliche, «non è né un progetto architettonico, né un piano urbanistico [...], definisce la forma e il contenuto di un frammento della città, dallo spazio pubblico all'architettura, in termini sufficientemente precisi a partire dai quali si può iniziare una successione di progetti fino alla loro esecuzione» (Bohigas, 2004).

Un modo di operare innovativo basato su progetti concreti e attuabili, economicamente compatibili e in grado di avviare da soli trasformazioni dalle conseguenze più generali. Un agire che trova riscontri anche nella storia dell'urbanistica moderna in quei celebri interventi della Roma barocca, della Parigi di Haussmann, nella Vienna del Ring o la Barcellona dell'Esposizione Universale del 1929.

Dunque un procedimento invertito che va dal particolare al generale e, abbandonando la classica visione metafisica della città, tenta di fornire risposte più concrete alle reali esigenze dei cittadini, con una serie di progetti puntuali e realizzazioni ben concluse, poiché è dall'opera compiuta che si producono gli effetti 'metastatici' e 'osmotici' di trasformazione del tessuto urbano.

A questa logica rispondono gli interventi realizzati per Barcellona 1992 – come il caso emblematico del Villaggio Olimpico che spinge l'espansione della città verso levante recuperando un tratto di area costiera e innescando la rigenerazione dei quartieri limitrofi – e i progetti successivamente proposti per Salerno.

L'esperienza salernitana: dal Documento Programmatico alle A.A.P.U.

Il contesto in cui si trova ad operare Bohigas, allorquando viene incaricato per la redazione del nuovo piano urbanistico comunale salernitano, è molto problematico e complesso. La città risente di una crescita massiccia avvenuta in tempi rapidi e senza un opportuno supporto tecnico-normativo.

Se nella prima metà del Novecento numerosi sono i piani redatti per rispondere alle esigenze di ampliamento, dal secondo dopoguerra lo sviluppo urbano segue le linee dettate dal Piano Marconi del 1965, che costituisce per oltre un quarantennio l'unico riferimento normativo, se si eccettuano i vincoli per adeguamenti agli standard introdotti dalla cosiddetta Manovra Urbanistica degli anni Ottanta. L'assenza di un adeguato strumento urbanistico, alcuni eventi catastrofici – alluvione del 1954 e terremoto del 1980 –, la delocalizzazione di importanti funzioni come l'università, comportano da un lato il progressivo svuotamento del centro storico e dall'altro la cementificazione delle zone collinari e l'espansione

¹ Si tratta di una definizione coniata dallo stesso Bohigas per indicare un tipo di pianificazione basata su innesti puntuali di buona architettura che, come una metastasi benigna, rappresentano un modello positivo di riferimento e agiscono in città diffondendo progressivamente qualità.

incontrollata verso oriente dove nascono quartieri-dormitorio generalmente connotati da un basso livello di vivibilità. Tutto ciò genera la perdita di coesione all'interno dell'agglomerato urbano e un'occupazione ingiustificata di territorio, la nascita di zone prive di funzioni e identità, la compromissione del paesaggio naturale e del rapporto con il mare.

Fermata l'ondata migratoria dalla provincia e dall'entroterra, il problema di Salerno, così come quello di molte altre città europee alla fine del XX secolo, non è più la crescita ma il miglioramento dell'esistente, «contro l'espansione la ricostruzione, invece di costruire fuori dalla città costruire nella città già costruita» (Doc. Progr., 1994:29). Ciò non significa tendere ad una densificazione indiscriminata ma diffondere carattere e qualità urbane in tutti gli ambiti cittadini grazie anche alla riqualificazione e il progetto dello spazio pubblico che riveste un ruolo fondamentale. Per raggiungere questo risultato è necessario dare impulso a una rigenerazione urbana globale che guidi il futuro sviluppo incidendo sul modo stesso di intendere la città e agendo positivamente sulla qualità di vita dei suoi abitanti.

Sull'onda del successo spagnolo, l'Amministrazione comunale di Salerno contatta l'architetto catalano Oriol Bohigas con lo studio MBM Arquitectes S.A. di Barcellona. Dopo scambi di opinioni e vari sopralluoghi, nel gennaio 1992 si arriva alla formalizzazione dell'incarico per la redazione del nuovo strumento urbanistico comunale la cui approvazione definitiva avviene solo molti anni dopo (Piano Urbanistico Comunale, dicembre 2006). (Figura 1)

Nel febbraio del 1995 il Consiglio Comunale approva il cosiddetto *Documento Programmatico*: un elaborato dettagliato redatto dal tecnico incaricato che contiene i criteri guida e gli indirizzi per il ridisegno della città. Un atto nel quale confluiscono ambizioni progettuali, esigenze sociali e volontà politiche e che rappresenta la base di partenza per lo sviluppo di piani e progetti. Esso è costituito da alcune planimetrie e una relazione che «riassume in modo ordinato le proposte teoriche generali sul controllo urbanistico della città e ne propone l'applicazione al caso concreto Salerno» (Doc. Progr., 1994:13); chiarisce le strategie da applicare e contiene un elenco dettagliato degli studi specialistici fondamentali per una corretta conoscenza del territorio, indispensabile base redigere il nuovo Piano Regolatore Generale; individua gli ambiti da sottoporre a specifico progetto urbano-architettonico; definisce tempi, propedeuticità e le varie tappe dell'iter approvativo. La presentazione di un elaborato del genere, ben diverso dal classico Preliminare di Piano cui si era abituati, costituisce una novità assoluta nel modo di fare città e desta molta curiosità e non poche perplessità tra gli addetti ai lavori².

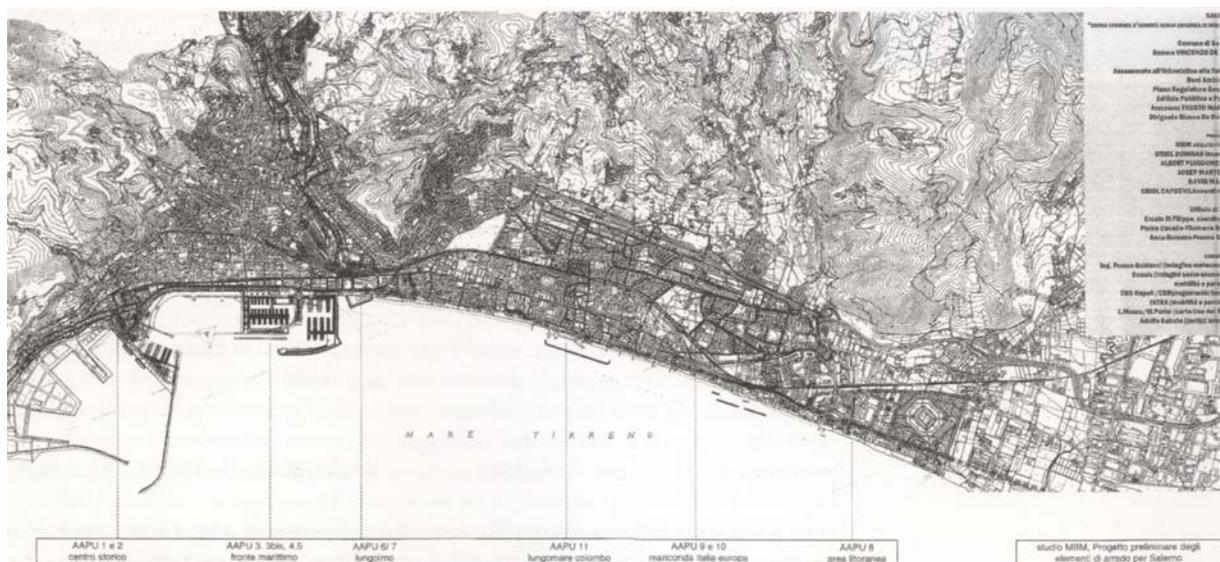


Figura 1 | P.U.C. di Salerno, disegno urbano di indirizzo

Sin dal primo incontro, Bohigas illustra chiaramente le sue irremovibili intenzioni in merito alla metodologia operativa ottimale, a suo avviso, per la città di Salerno. Sulla base di varie formulazioni teoriche, ma anche in virtù delle recenti esperienze condotte, egli ritiene opportuno affrontare il problema

² La relazione, apparentemente molto dottrinale, a giudizio di tanti, sembra incentrata più sulle teorie urbanistiche dell'autore che sul caso concreto; la planimetria, con l'individuazione delle sette aree strategiche scollegate tra loro, sembra priva di indicazioni indispensabili per una agevole leggibilità ed una corretta interpretazione (Rossetti, 1996: 107-119).

della riqualificazione urbana per punti indicando come necessaria e prioritaria l'individuazione di alcune zone strategiche la cui soluzione appare improrogabile.

L'individuazione di questi ambiti è chiaramente un'operazione molto complessa e insidiosa da supportare con il criterio imprescindibile della reale fattibilità degli interventi proposti (consenso sociale e locale, struttura della proprietà, progetti con finanziamento previsto, sicurezza di concessioni all'iniziativa privata, ecc.). Si tratta comunque di scelte flessibili e suscettibili di integrazioni ed aggiunte (Doc.Progr., 1994: 83).

Nel capitolo 4 del Documento Programmatico l'architetto indica la metodologia sottesa al suo operare che prende avvio dalla delimitazione dei quartieri – zone con una certa coerenza geografica, storica, tipologica, morfologica e sociale – e dall'individuazione di caratteristiche principali, necessità immediate e vocazioni future. Dalla fase di analisi si passa allo studio di effettive dinamiche intrinseche, funzionamenti, usi, carenze ed eventuali necessità fino ad arrivare all'individuazione all'interno dei singoli quartieri, o tra di essi, di aree omogenee – per dimensione, identità e problemi riconosciuti – in cui intervenire prioritariamente e per le quali elaborare progetti urbani specifici di opere realizzabili in maniera rapida ed autonoma, a prescindere dai tempi biblici generalmente necessari per l'approvazione dello strumento urbanistico generale.

Coniugando le scelte tecniche e gli indirizzi formulati dall'Amministrazione, si determinano le prime aree di intervento, le cosiddette A.A.P.U. (Aree di Attuazione Puntuale Urbanistica):

1. Centro Storico Sud;
2. Centro Storico Nord;
3. Santa Teresa e Villa Comunale;
4. Lungomare Trieste;
5. Piazza della Concordia;
6. Litoranea Orientale;
7. Lungo Irno.

cui successivamente si aggiungono Frazioni Alte e Quartieri Italia e Europa. (Figura 2)

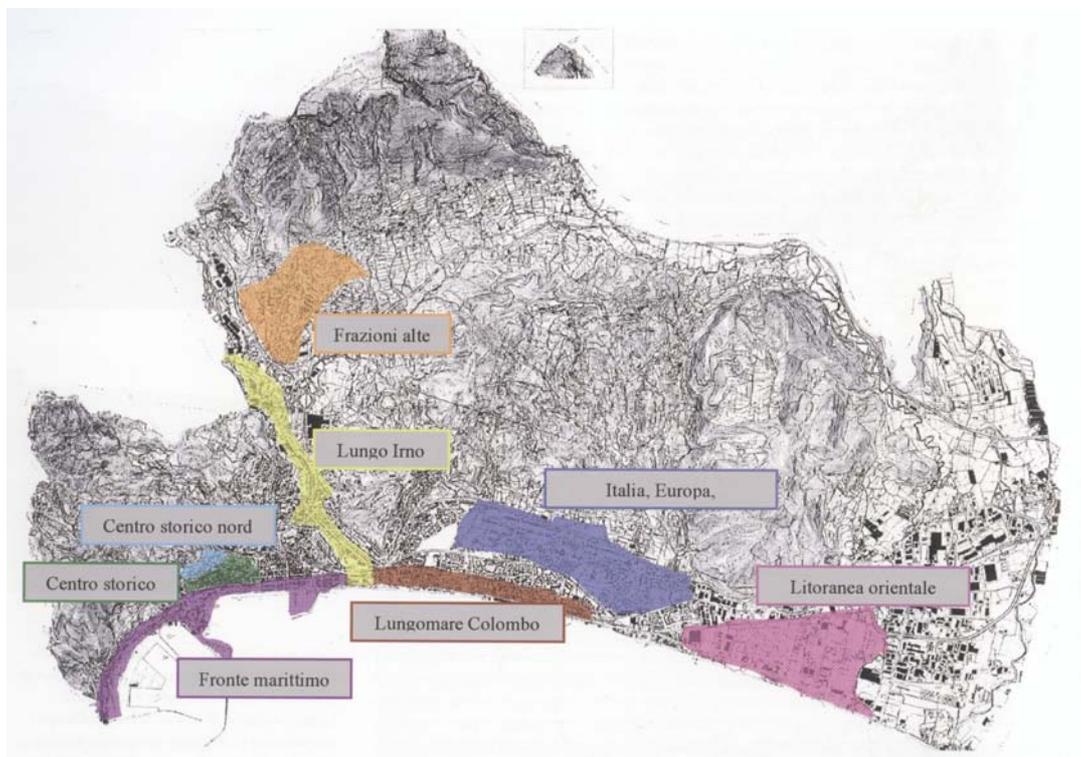


Figura 2 | Veduta aerofotogrammetrica del Comune di Salerno con individuazione delle aree di intervento (A.A.P.U.)

Per ogni area individuata si effettua una dettagliata descrizione corredata anche dall'indicazione dei precedenti urbanistici; si prosegue poi con una accurata analisi delle vocazioni urbane seguita da un'ipotesi di programma; infine si arriva alla formulazione di ipotesi progettuali.

E' lo stesso Bohigas a curare la prima stesura dei progetti urbani per le singole A.A.P.U.: elaborati dall'impronta specificatamente architettonica «che definiscono la forma ed il carattere dello spazio

pubblico, gli usi generali, morfologia e tipologia degli edifici e gli elementi agglutinanti e rappresentativi dell'identità collettiva» (Doc.Progr., 1994:85; Rel.Ill., 2005: 18).

Si tratta di un'assoluta novità nel modo di 'fare città' grazie al quale, a partire dalla seconda metà degli anni Novanta, ancora prima della definitiva approvazione del Piano Urbanistico Comunale (P.U.C), sono stati elaborati, ed in parte realizzati, una serie di progetti urbani ed architettonici che hanno consentito di avviare quel processo di trasformazione urbana, tuttora aperto, che configurerà la nuova Salerno.

Basti pensare ad alcune nuove infrastrutture realizzate (tracciati stradali, spazi pubblici, parchi e piazze, porto turistico) o ai numerosi concorsi di progettazione indetti per la realizzazioni di significativi interventi come la competizione "Edifici-mondo" del 1997 per la rigenerazione della parte alta del centro storico e la rifunzionalizzazione di strutture conventuali dismesse vinto da de las Casas, Monestirol, Sejima e Nishizawa; la realizzazione della Cittadella Giudiziaria di Chipperfield (Figura 3); il recupero di aree portuali dismesse e la riqualificazione del fronte mare attraverso una serie di opere come la stazione marittima della Hadid, il progetto Fronte del mare di Bofill (Figura 4); o la Marina d'Arechi di Calatrava.



Figura 3 | Maquette della Cittadella Giudiziaria di Salerno (A.A.P.U. 7), progetto David Chipperfield.



Figura 4 | Progetto 'Fronte del mare' (A.A.P.U. 3, 3bis, 4, 5), progetto Ricardo Bofill.

Conclusioni

Salerno costituisce una delle prime e forse più emblematiche trasposizioni del cosiddetto 'modello Barcellona'. Bohigas importa in Italia un nuovo modo di operare evidenziando i limiti dell'urbanistica tradizionale e dimostra l'efficacia di un fare più pragmatico e rapido che trova il suo elemento connotante nel progetto urbano. In quest'ottica lo strumento del controllo e gestione della città, che racchiude in sé valenze e caratteri variegati – programma politico, proposta economica, visione strategica, modo di intendere la vita in un determinato luogo e momento storico –, diventa un insieme di progetti concreti piuttosto che un piano generalizzato composto da quantificazioni e regolamenti e costruito su illusioni e indeterminazioni temporali (Rel. Ill. 2005: 14). Quindi la differenza fondamentale tra il piano e il progetto

non è tanto una questione dimensionale ma attiene al diverso programma di gestione e realizzazione. Alle indeterminazioni temporali di uno strumento quantitativo e impositivo calato dall'alto che cambia le aspettative di un'area apponendo vincoli talvolta inutili, si contrappone un'urbanistica che propone cambiamenti basati su progetti e realizzazioni concluse.

Un modo di operare inedito e innovativo che nel caso Salerno sembra coniugare perfettamente l'ossessione del fare dell'Amministrazione con il punto di vista concettuale e metodologico di Bohigas.

Tuttavia un progetto che riveste un ruolo strategico nel processo di trasformazione della città non può e non deve prescindere dall'inserimento in un disegno di scala più ampia, quella sorta di grande maglia strutturale, che De Carlo definisce struttura della forma urbana: una intelaiatura generale ma flessibile, una trama compositiva in cui i singoli progetti, di carattere integrato e multidisciplinare, vanno ad inserirsi (Rossetti, 1996:116).

A Salerno i progetti urbani, ognuno dei quali affidato a una archistar, costituiscono gli elementi principali della pianificazione su cui si punta per la rigenerazione urbana totale e il rilancio economico della città come meta turistica a livello nazionale e internazionale. Ad oggi non tutti gli interventi risultano conclusi e alcuni emblematici progetti, come quello per il fronte mare, sono ancora in corso di realizzazione. Pertanto potrebbe risultare prematuro fare bilanci, che peraltro necessitano di tempi di valutazione molto lunghi, tuttavia sarebbe sicuramente utile porsi degli interrogativi sulla effettiva validità ed efficacia di questi progetti, prescindendo dai loro autorevoli autori e limitando la smisurata fiducia nel potere taumaturgico di archistar che spesso rincorrono l'affermazione personale e l'autocelebrazione piuttosto che la risoluzione di problemi collettivi.

Salerno è una scommessa, una città che lancia sfide...ma forse la sfida più grande sarebbe quella di riuscire a effettuare una rigenerazione sostenibile per tutti (cittadini in primis e visitatori) e da tutti i punti di vista (ambientale, sociale oltre che economico).

Riferimenti bibliografici

- Bohigas O. (2004), *Contra la incontinencia urbana. Reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Electa-Grupo Editorial Random House Mondadori, Barcellona.
- Bruttomesso R. (a cura di, 1993), *Waterfronts. A new frontier for cities on water*, Grafiche Veneziane, Venezia.
- Borja J. (2010), *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*, UOC, Barcellona.
- Comune di Salerno, *Documento Programmatico* (1994), P.U.C., MBM ARQUITECTES S.A.
- Comune di Salerno, *Relazione Illustrativa* (2005), P.U.C. Comune di Salerno, MBM ARQUITECTES S.A.
- De Luca V. (1999), *Un'altra Italia. Tra vecchie burocrazie e nuove città*, Laterza, Roma-Bari.
- Giannattasio P. (2012), *Modello di trasformazione urbana. Salerno versus Smart City*, Gangemi, Roma.
- Russo M. (2011), *Il progetto urbano nella città contemporanea. L'esperienza di Salerno nel panorama europeo*, Clean, Napoli.
- Martorell J., Bohigas O., [et. al.] (1988), *Transformación de un frente marítimo : Barcelona. La Villa Olímpica 1992*, Gustavo Gili, Barcellona.
- Savino M. (2010), *Waterfront d'Italia. Piani e progetti*, Franco Angeli, Milano.
- Schubert D. (2004), "Trasformación de zonas portuarias y costeras en desuso: experiencias, posibilidades y problemas", in *Ciudades*, Rivista Istituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, no. 8, pp.15 - 36.
- Rossetti A. (1996), *Forme del frammento analogo. Lezioni*, Edizione Graffiti, Napoli.
- Teodosio A. (2014), "Salerno 'città del turismo'. Ambizioni, progetti e realizzazioni per la città contemporanea" in AA. VV., *Atti del Congresso Internazionale Territorios del Turismo: el imaginario turístico y la construcción del paisaje contemporáneo*, Girona 24-26 gennaio 2014, Viguera Editores Barcelona, pp. 175 – 185.
- Teodosio A. (in press), "Proposte e progetti per il recupero dell'area di Santa Teresa a Salerno. Da Bohigas a Bofil" in AA. VV., *Catalogo della III Rassegna Urbanistica Regionale*, XXVIII Congresso Istituto Nazionale di Urbanistica, Salerno, 21-26 ottobre 2013.
- Zevi B. (1997), *Storia e controscoria dell'architettura in Italia*, Newton Compton, Roma.



Le nuove centralità del lavoro nel progetto urbano: appunti per una ricerca

Francesco Vescovi

Politecnico di Milano

DASU - Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Email: francesco.vescovi@polimi.it

Abstract

Esempi internazionali ci mostrano intere città occupate a rivoluzionare i propri tessuti urbani innestandovi nuove strutture per la ricerca, l'innovazione e il trasferimento tecnologico a sostegno di settori economici più competitivi rispetto al nuovo quadro industriale globale.

Le fabbriche, lungi dall'essere scomparse, hanno generalmente incrementato ovunque la propria produttività: le istanze di sostenibilità, la crescente quota di terziarizzazione e di complessità tecnologica dei processi produttivi ha tuttavia contribuito a modificare in parte il volto delle manifatture rispetto all'immagine ereditata dal secondo novecento.

Forse sono maturi i tempi perché queste medie e grandi strutture per la ricerca e la produzione, così come le ormai sempre più diffuse tipologie per l'incubazione di start-up e per il co-working si svincolino dalla ristretta logica settoriale e dello zoning per essere invece considerati elementi fondanti della complessità e qualità dei luoghi urbani. Il ritorno e la valorizzazione dei luoghi della produzione in città, secondo ovviamente nuove configurazioni e prospettive rispetto al passato, potrebbe contribuire a incrementare il livello di urbanità dei quartieri della periferia storica, agendo ora come elementi di rigenerazione concentrata, ora come gangli diffusi.

Parole chiave: urban design, local development, industrial sites.

*Vincenzina davanti alla fabbrica, Vincenzina vuol bene alla fabbrica,
e non sa che la vita giù in fabbrica non c'è, se c'è, com'è?*
Enzo Jannacci, Beppe Viola, *Vincenzina e la fabbrica*

Ripensare la fabbrica, rigenerare la metropolis

Nel 2006 l'Ocse pubblicò un rapporto monografico sulla metropoli milanese, mettendo in luce l'obsolescenza e la scarsa competitività del sistema economico della "fabbrica diffusa" rispetto ai più recenti sviluppi della globalizzazione. Il tessuto aziendale minuto, che ha prosperato dopo l'estinzione della grande industria, è stato valutato del tutto impreparato alla competizione coi mercati asiatici, in particolare per l'incapacità di aumentare il valore aggiunto della produzione e per le scarse possibilità di accesso al credito. La ricerca suggeriva pertanto di incentivare l'aggregazione delle imprese e di finanziare indispensabili investimenti in ricerca nell'ottica del trasferimento tecnologico (Oecd, 2006). Tali suggerimenti sono rimasti pressoché del tutto inascoltati, mentre la crisi economica, iniziata due anni dopo, non ha fatto che peggiorare il quadro, spazzando via dal mercato le imprese più deboli e confermando la fragilità di un sistema metropolitano arretrato, mal governato e ormai profondamente destabilizzato. Il paesaggio desolante e degradante dei capannoni sfitti o chiusi, dispersi nelle periferie metropolitane o nello sprawl suburbano, è la traduzione spaziale di una situazione non più sostenibile ormai nemmeno sotto il profilo economico: la strategia del 'piccolo è bello' mostra ormai la corda. Come

ogni grande crisi, anche questa tuttavia (im)pone l'occasione di cercare, ed eventualmente sperimentare, modelli alternativi di organizzazione della struttura produttiva e insediativa del territorio.

Purtroppo, tanto a livello delle politiche di piano – come il caso del Pgt milanese sta a dimostrare – quanto a livello accademico, a tenere banco è oggi soprattutto il tema della casa e dei servizi o della sostenibilità ambientale, mentre il sistema economico e il conseguente assetto dei luoghi del lavoro, che pure in questo periodo sono il vero tema centrale a scala nazionale e internazionale, ottengono sotto il profilo urbanistico scarsa attenzione¹.

Eppure la necessità di rivedere l'assetto del nostro tessuto economico secondo un principio di razionalizzazione e densificazione delle strutture aziendali – già in atto a livello spontaneo con la formazione di reti e consorzi² – e secondo una più stretta relazione tra ricerca, servizi e produzione offre la rara occasione, sebbene non propriamente nuova (Consonni, 1982; Brenna, 2000), per rinnovare più in generale e in profondità la configurazione stessa, a livello di piano e di disegno urbano, della trama insediativa del territorio, suggerendo modelli più sostenibili e urbani del rapporto tra abitare e lavorare, anche in considerazione delle più recenti evoluzioni di tali relazioni legate allo sviluppo delle tecnologie digitali e telematiche. La radicale separazione tra i due ambiti e la dispersione delle strutture produttive mentre comporta, come nelle altre forme di sprawl, l'impraticabilità del trasporto pubblico, con i relativi squilibri in termini di costi sociali (Censis, 2008; Ponti, 2013), risulta spesso anche uno spreco rispetto ai vantaggi in termini di complessità funzionale e sociale che un'accorta commistione potrebbe invece raggiungere. A quartieri dormitorio corrispondono così ambiti industriali e terziari altrettanto privi di qualità e di relazioni interne e con il contesto. Come dunque organizzare gli insediamenti in modo che chi li frequenta per lavoro non vi rimanga estraneo e non li consideri tali, ma venga anzi accolto in luoghi inclusivi contribuendo alla loro vitalità? Inoltre la quota crescente di terziarizzazione e di innovazione richiesta dai processi produttivi suggerisce in più casi l'opportunità di una relazione più stretta con le infrastrutture per la ricerca scientifica e la maggiore prossimità con un diverso mercato del lavoro (Van Winden, Van den Berg, Carvalho, Van Tuijl, 2011; Oecd, 2007); oppure incentiva la maggiore vicinanza ai centri urbani e ai loro mercati di riferimento, come nel caso esemplare, per quanto estremo, della ormai celebre Gläserne Manufaktur costruita dalla Volkswagen a ridosso del centro storico di Dresda (Averna, 2005).

Come già per la questione abitativa, sarebbe opportuno dunque riconsiderare, aggiornandola, la ricerca progettuale elaborata anche su questi temi dagli architetti-urbanisti del primo novecento, quando la fabbrica – ben lungi dalla desolante immagine dei capannoni d'oggi – era considerata un elemento centrale nel disegno delle città e assunto a paradigma progettuale (Darley, 2003). La rappresentazione potente del paesaggio industriale descritta nelle tavole di Tony Garnier – paragonabile forse, per senso e intensità, all'affresco senese del Lorenzetti – esalta quella civiltà urbana di cui, come nella Costituzione del nostro Paese, il lavoro è elemento fondante e i cui luoghi assurgono di conseguenza a monumenti della modernità e della società che gli esprime. Non si tratta evidentemente di riproporre gli esiti, per altro del tutto discutibili (Consonni, 1989; Consonni, 2004), di quella ricerca, bensì di reinterpretarne gli obiettivi e la tensione etica ed estetica, nella definizione contemporanea di un rinnovato equilibrio della quaterna funzionalista (residenza, lavoro, svago, mobilità), riletto alla luce degli irrinunciabili requisiti moderni di complessità, sostenibilità e urbanità.

Si aggiunga, oltretutto, che in questi ultimi anni l'identità economica dei luoghi ha assunto un'importanza senza precedenti e rappresenta oggi uno dei fattori principali delle politiche di marketing territoriale nel definire i margini di competitività delle metropoli nell'arena globale (Provincia di Milano, 2008). Dietro i muri ciechi e le cancellate di capannoni ammassati in anonimi insediamenti produttivi o dispersi come intrusi in periferie pronte a rimpiazzarli con case e servizi, si nascondono, letteralmente, competenze in realtà rare e preziose – per lo più ignote agli stessi abitanti – che costituiscono i traini dello sviluppo locale. Nel pianificare l'adattamento alle nuove sfide della globalizzazione, i luoghi della produzione andrebbero riscattati dalla loro attuale marginalità e frammentarietà per valorizzarli in fulcri urbani integrati nel tessuto dei quartieri.

Il principio da seguire potrebbe quindi ispirarsi alla straordinaria lezione olivettiana, prevedendo cluster industriali che si aprano ai quartieri architettonicamente, funzionalmente e socialmente come nuove

¹ Tra i rari lavori su questo tema è da segnalare soprattutto la recente monografia curata da Sara Marini, Alberto Bertagna e Francesco Gastaldi (2012).

² È paradigmatica, in questo senso, la vicenda dei Men At Work, un consorzio di aziende del lecchese che per evitare la bancarotta, hanno abbandonato una cultura imprenditoriale fortemente individualista e concorrenziale per dare vita a progetti di collaborazione altamente competitivi (Di Vico, 2010).

centralità per i residenti, condividendone spazi e servizi (nidi aziendali, attività per il dopolavoro, spazi espositivi, laboratori di avviamento professionale, ecc.): una permeabilità a doppio senso, che, come fu a Ivrea, possa intensificare positivamente le relazioni tra la fabbrica e il suo territorio (Irace, 2001). Non mancano, secondo una simile prospettiva, esempi anche recenti. Nella periferia bolognese è stato da poco inaugurato il nuovo spazio espositivo e d'incubazione artistica della fondazione Mast, emanazione edilizia e culturale della vicina fabbrica del gruppo industriale Coesia (macchine utensili). Il centro, concepito per creare "...un ponte tra l'impresa e la comunità in cui si colloca"³ offre una testimonianza interessante di come l'articolazione residenza-servizi-lavoro, per contribuire effettivamente alla complessità relazionale dei luoghi, non possa risolversi soltanto sul piano funzionale, ma debba essere affrontata anche a livello architettonico attraverso la creazione di fulcri, la modulazione di soglie, spazi collettivi e la flessibilità dei modi d'uso (Poli, 2013).

Un altro riferimento viene invece dalla Germania, dove le dense strutture produttive promosse dal *Gewerbehofprogramm* di Monaco per incentivare e proteggere l'industria leggera nelle aree urbane hanno fatto scuola⁴. Tra le molte realizzazioni di questo tipo si può indicare come di particolare interesse il recente esempio del Welt-Gewerbehof all'interno del più complesso progetto di rigenerazione del Welt-Quartier condotto dall'Iba di Amburgo. La nuova struttura, disegnata per ospitare in spazi condivisi piccole imprese locali, è concepita, in virtù della sua posizione baricentrica e del suo impianto aperto, come luogo di riferimento per tutto il quartiere. Più in generale l'intera opera di riqualificazione urbana del rione operaio di Reihertstieg curato dall'IBA amburghese ha avuto tra i principali obiettivi, tutti improntati alla sostenibilità, la creazione di un equilibrio tra residenza e luoghi del lavoro.

Milano: un Pgt senza strategia di sviluppo economico

È a dire poco sbalorditivo come il nuovo Pgt di Milano, nonostante le chiare indicazioni dell'Ocse e nel pieno di una crisi epocale, rinunci a qualsiasi modello di sviluppo economico (o anche solo a interrogarsi su di esso), nella presunzione che le forze del mercato sappiano indirizzare al meglio i finanziamenti e le capacità imprenditoriali dei privati. Non è molto chiaro come la liberalizzazione delle funzioni – unica misura prospettata dal capitolo dedicato alla 'incentivazione della creatività e del terziario propulsivo'⁵ – riesca a indurre automaticamente la formazione di nuove imprese. Diversi esempi internazionali, al contrario, dimostrano inequivocabilmente come opportune politiche e piani di sviluppo del territorio guidati dal pubblico, anche in partnership con i privati, siano veicoli fondamentali per assicurare la crescita, e talora anche la nascita, di settori economici competitivi e ad alto valore aggiunto (Van Winden, De Carvalho, Van Tuijl, Van Haaren, Van den Berg, 2012; Vescovi, 2013). Del resto la crisi economica da un lato e il sempre più diffuso approccio imprenditoriale delle amministrazioni locali dall'altro (Harvey, 1989), rendono ormai inevitabile l'iniziativa del settore pubblico, anche unilaterale, a sostegno delle politiche di sviluppo economico condotte nella prospettiva della cosiddetta 'tripla elica' per il sostegno reciproco di ricerca universitaria, industria e governo.

La città inglese di Newcastle Upon Tyne per esempio, oggetto di un'indagine analoga da parte dell'Ocse proprio nello stesso anno di quella milanese, ha invece risposto immediatamente alle sollecitazioni, redigendo un progetto strategico di assetto urbano finalizzato a sviluppare nelle aree dismesse della *Inner City* cluster mirati di attività scientifiche e creative integrate con i servizi culturali, commerciali e terziari del tessuto cittadino. *College*, università e centri di ricerca sono stati indicati come elementi generatori e nodi urbani per la riqualificazione di vaste aree del centro, che si intendono trasformare in nuovi luoghi del lavoro a supporto dei settori economici di punta su cui ha inteso investire la città, insignita infatti dal Governo del titolo di *Science City* (Vescovi, 2013).

³ <http://www.mast.org/about-us/>

⁴ I *Gewerbehöfe* sono edifici pluripiano pensati per concentrare e incubare in aree urbane ad alta accessibilità piccole e medie imprese nel campo dei servizi e dell'industria leggera, in modo da facilitare il cosiddetto 'Munich Mix', ossia la felice commistione di settori diversi. A Monaco ne sono stati costruiti otto fin ora, rispondendo a una domanda in costante espansione (<http://www.muenchen.de/rathaus/wirtschaft/gewerbeflaechen/gewerbehoeefe.html>).

⁵ «Il Pgt propone una cornice urbanistica e insediativa capace di assicurare significative opportunità ai soggetti interessati allo sviluppo dei contenuti e delle funzioni considerate strategiche per l'Amministrazione comunale, senza arbitrariamente precisarne i contenuti sin d'ora. [...] Una scelta importante per la città di Milano quella del libero mix funzionale, in linea con molte metropoli europee. In questa maniera s'intende favorire il più possibile Milano quale laboratorio privilegiato per la creatività, incentivando tutte quelle forme di terziario propulsivo già così tanto correlate con la cultura Milanese. Basti pensare al mondo del design e della moda su tutto» (Comune di Milano, 2012: 72).

Anche nell'ormai celebre piano di rigenerazione del quartiere industriale di Poblenou a Barcellona la trasformazione dei vecchi tessuti produttivi in cluster di attività innovative ad alto contenuto scientifico e tecnologico indica chiaramente la necessità della mano pubblica (amministrazioni locali, agenzie e università) per l'attivazione di economie di scala indispensabili al coinvolgimento e all'attrazione di investimenti privati. E tuttavia, nonostante l'approccio di impronta neoliberista, il progetto di conversione e concentrazione funzionale barcellonese non è slegato da un rigoroso, per quanto flessibile, progetto architettonico dell'assetto fisico del quartiere. La strategia incrementale di sviluppo economico fondata sulla concentrazione, relazione e contaminazione di attività e settori si affida alla forza strutturante di due assi vitali, che interconnettono i principali fulcri urbani e locali, e di alcuni avamposti a servizi – soprattutto universitari – che fungono da catalizzatori per l'attrazione di imprese private. La disposizione e la relazione di edifici nuovi e rinnovati, di cui la trama degli spazi pubblici costituisce il fondamentale elemento di coesione, è progettata per assicurare complementarietà funzionali e promuovere feconde interferenze, in equilibrio con la nuova dimensione residenziale e sociale⁶ sostenuta dal piano (Ajuntament de Barcelona, 2012).

L'innovazione che può scaturire dai processi di *cross-fertilization* è indicata da molti studi in materia come la chiave di volta per la competitività dei processi economici *capital intensive* (Oecd, 2007). Il modello vincente della Silicon Valley, economicamente duraturo e resiliente, ha messo in luce – e tuttora testimonia – quanto la condivisione della conoscenza in fase precompetitiva, frutto di un milieu locale estremamente dinamico in un sistema sufficientemente aperto, possa aumentare il potenziale economico dei cluster aziendali (Saxenian, 2002). Altrettanto evidente, secondo i diversi studi condotti sul tema, è l'assoluta centralità strategica, anche sotto il profilo urbanistico, delle istituzioni universitarie (Van Winden, Van den Berg, Carvalho, Van Tuijl, 2011), vero e proprio giunto cardanico tra ricerca e impresa da un lato e tra cultura e società dall'altro.

Purtroppo, sotto questo aspetto, Milano registra un considerevole ritardo rispetto ad altre metropoli e dimostra di non avere ancora compreso il grande potenziale, in termini di indotto economico e di qualità urbana, connesso ai propri Atenei. Se si esclude il recente buon esempio del futuro Campus Bocconi⁷, che aprirà al quartiere parte dei suoi servizi per il tempo libero, le più recenti strutture universitarie del capoluogo formano delle vere e proprie *enclave*, impermeabili al loro contesto e sterili sul piano delle interferenze con altre infrastrutture culturali e imprenditoriali locali. Sono altamente indicativi, in questo senso, i progetti, significativamente naufragati nel silenzio, dell'espansione del Politecnico alla Bovisa disegnato dallo studio OMA, del 'Campus della Chimica e del Farmaco' introdotto dalla seconda versione del PRU Rubattino a Lambrate e del 'Campus informatico' previsto nelle ex aree industriali dell'Ortica, i cui masterplan, nonostante l'alto potenziale di tali nuove presenze, ignoravano del tutto o quasi l'integrazione coi quartieri e il possibile ruolo propulsore per la rigenerazione urbanistica ed economica della periferia⁸. Si vedano inoltre i casi di Città Studi – e i modesti risultati ottenuti sinora, sotto questo aspetto, dall'iniziativa 'Campus sostenibile' – e del Politecnico alla Bovisa, vero e proprio 'separato in casa' rispetto allo storico quartiere operaio che lo ospita.

Tuttavia proprio alla Bovisa si apre in realtà forse un primo spiraglio verso una possibile collaborazione tra pianificazione urbanistica e politiche di sviluppo occupazionale: l'incubatore aziendale 'Polihub' del Politecnico è stato infatti recentemente incluso dall'amministrazione comunale nell'elenco dei servizi cittadini⁹.

⁶ I meccanismi premiali previsti per incentivare le conversioni funzionali da parte dei privati prevedono in ogni caso una quota inderogabile di alloggi sociali.

⁷ La valutazione positiva qui espressa è tuttavia da intendersi meramente sul piano funzionale; a livello architettonico sottoscrivo pienamente il giudizio fortemente negativo riportato da Giancarlo Consonni in un suo articolo apparso su *la Repubblica* (Consonni, 2012).

⁸ <http://www.ordinearchitetti.mi.it/it/mappe/milanohecambia/area/33-p-r-u-rubattino/scheda>.

⁹ "Dal punto di vista strettamente urbanistico – afferma la Vice sindaco con delega all'Urbanistica Ada Lucia De Cesaris – oggi (28/12/2013 [NdR]) diamo attuazione al Piano dei Servizi del Pgt, riconoscendo la valenza pubblica all'incubatore del Politecnico dopo un'attenta valutazione delle sue specificità. Cambia infatti la destinazione d'uso: da semplice laboratorio, a servizi e funzioni di interesse pubblico generale orientati allo sviluppo della città", (http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/giornale/giornale/tutte+le+notizie+new/politiche+per+il+lavoro+sviluppo+economico+universita+e+ricerca/polihub_primo_convenzionato_pgt).

Condivisione e innovazione: questioni di disegno urbano

Proprio il rapporto tra strutture universitarie e quartieri residenziali fornisce a Christopher Alexander, nel suo noto saggio *A city is not a Tree* (Alexander, 1965), un felice esempio di come potrebbe funzionare quella struttura a semilattice che caratterizza i migliori tessuti urbani delle città storiche. Ben più del semplice mix funzionale conta dunque – è bene ribadirlo – il modo in cui l'architettura dei luoghi si mostra capace di porre in relazione i modi d'uso degli spazi e le diverse attività che vi si svolgono. Così, per esempio, proprio il Polihub della Bovisa, per posizione e tipologia – una torre a uffici al margine nord del recinto universitario – manca l'occasione di integrarsi con i luoghi del quartiere fornendo spazi pubblici ricchi di usi e di relazioni vitali. La dispersione e l'occultamento di giovani lavoratori-imprenditori e dei loro interessanti progetti all'interno di edifici così autoreferenziali e isolati costituisce un evidente spreco, rispetto ai potenziali di qualità dell'ambiente urbano e alle possibili economie esterne generabili da una tale presenza. Le relazioni positive che queste concentrazioni di lavoratori e di imprese possono creare con il contesto fisico e sociale, con i suoi ritmi temporali, con la trama di fulcri e percorsi, dovrebbe essere oggetto di attente valutazioni progettuali.

Analogamente, pur essendo una buona mossa dal punto di vista occupazionale, anche la sponsorizzazione da parte del Comune di uffici per il co-working, iniziata nel 2013, presenta il medesimo limite: giudicandone soltanto le dotazioni interne, il programma non valuta i possibili vantaggi che simili strutture, quando collocate e articolate strategicamente in aree specifiche, potrebbero apportare al tessuto relazionale del quartiere. Per il momento, a Milano, questi uffici si ritrovano sparpagliati per la città a seconda delle disponibilità estemporanee dei privati, in stabili di varia natura, ma per lo più privi di relazioni con lo spazio pubblico e la zona che li ospita. Perché non usare invece queste nuove concentrazioni, fondate sulla contaminazione, per nutrire di simili relazioni anche gli spazi urbani e contribuire alla rigenerazione dei quartieri che le ospitano? La maggior parte delle aree dismesse ricomprese nelle Aree di Trasformazione Urbana del Pgt si presterebbero perfettamente, se inquadrati in una strategia complessiva, a una reinterpretazione milanese del già menzionato *Gewerbehoffprogramm* di Monaco di Baviera.

Il recente fenomeno del co-working¹⁰ ripropone, alla piccola scala e spontaneamente, sia a livello organizzativo che spaziale, lo stesso principio di innovazione tramite condivisione che è alla base di molti piani di trasformazione urbana improntate alla *Knowledge economy*, dove viene praticata tanto nell'impianto generale (compresenza di attività e settori diversi) quanto a livello di singoli edifici (previsione di *hub* e luoghi di incontro informali) (Van Winden, De Carvalho, Van Tuijl, Van Haaren, Van den Berg, 2012). Dopo anni di individualismo liberista, l'economia di mercato, facendo di necessità virtù, parrebbe riscoprire il valore della condivisione e della collaborazione. Alcuni studiosi del fenomeno – che include anche le diffuse *communities* dei nuovi artigiani Makers e le reti dei sofisticati laboratori di produzione fai da te (Anderson, 2012) – hanno persino teorizzato i 'nuovi' concetti di *sharing economy* (Stwr, 2012) e *collaborative consumption* (Botsman, Rogers, 2011). Sotto l'aspetto culturale si tratta di un'evoluzione non da poco, premessa forse di una rinascita anche del valore della dimensione collettiva e pubblica.

Il progetto di architettura, reinterpretando la lezione eporediese, potrebbe finalmente farsi interprete di questa nuova temperie e proporre un ampliamento e un arricchimento della pratica della condivisione, istituendo spazi comuni di riferimento dove abitanti, lavoratori e studiosi possano scambiare e amplificare saperi, competenze e identità.

Riferimenti bibliografici

Ajuntament de Barcelona (2012), *22@ Barcelona Plan. A Programme of urban, economic and social transformation*, Ajuntament de Barcelona. Disponibile online (ultimo accesso 08/04/2014): http://www.22barcelona.com/documentacio/Dossier22@/Dossier22@English_p.pdf.
Alexander C. (1965), "A city is not a Tree", in *Design* no. 206, February, pp. 46 - 55.

¹⁰ Il termine appare per la prima volta, nella sua accezione corrente, nel 2005 a San Francisco (DeGuzman, Tang, 2011). Analogamente al più celebre co-housing di cui riprende l'impostazione, il co-working prevede la condivisione di spazi e infrastrutture (stampanti, sale conferenze, connessioni, ecc.) da parte di professionisti free-lance – generalmente privi di una sede di lavoro formale e abituati spesso a lavorare da casa – che scelgono in tal modo non solo di separare l'ambito domestico da quello lavorativo ma anche di fruire dello stimolo proveniente dall'incontro con altre competenze. Talora i gestori del co-working, che fanno spesso parte di estese reti internazionali di spazi e associazioni, offrono anche un servizio di orientamento per facilitare la conoscenza reciproca dei co-workers e stimolarne le 'affinità elettive' imprenditoriali.

- Anderson C. (2012), *Makers: the new industrial revolution*, Random House Business Books, London.
- Averna M. (2005), *Abitare la fabbrica: gli interni dell'architettura per la produzione*, tesi di dottorato del Corso di dottorato in Architettura degli interni e allestimento, Dipartimento di progettazione dell'architettura, 17° ciclo, Politecnico di Milano. Disponibile online (ultimo accesso 08/04/2014): http://opac.biblio.polimi.it/sebina/repository/link/oggetti_digitali/fullfiles/PERL-TDDE/TESI_D01284.PDF.
- Botsman R., Rogers R. (2011), *What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live*, Collins, London.
- Brenna S. (2000), *Il ritorno al futuro della Città Industrielle. Dopo Ford torniamo a Garnier*, Euresis Edizioni, Milano.
- Censis (2008), *Pendolari d'Italia. Scenari e strategie*, Franco Angeli, Milano.
- Comune di Milano (2012), *PGT Documento di Piano. Relazione generale e norme di attuazione. Ottobre 2012*, Comune di Milano, Assessorato all'urbanistica, edilizia privata. Disponibile online (ultimo accesso 08/04/2014): http://allegati.comune.milano.it/PUG/3_0%20Documento%20di%20Piano_Relazione.zip
- Consonni G. (1982), "Il destino delle periferie metropolitane", in *Casabella*, no. 476-477, gennaio-febbraio, pp. 10 - 16.
- Consonni G. (1989), *L'internità dell'esterno*, Città Studi, Milano.
- Consonni G. (2004), "I razionalisti e la città. Elementi per un bilancio", in Montedoro L. (a cura di), *La città razionalista. Modelli e frammenti. Urbanistica e architettura a Modena. 1931-1965*, Panini, Modena, pp. 15 - 31.
- Consonni G. (2012), "Bocconi l'architettura delle facili metafore", in *la Repubblica*, 9 dicembre. Disponibile online (ultimo accesso 08/04/2014): <http://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2012/12/09/bocconi-larchitettura-delle-facili-metafore.html?ref=search>.
- Darley G. (2003), *Factory*, Reaktion books, London.
- DeGuzman G.V., Tang A.I. (2011), *Working in the UnOffice: A Guide to Coworking for Indie Workers, Small Businesses, and Nonprofits*, Night Owls Press LLC, San Francisco.
- Harvey D. (1989), "From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism", in *Geografiska Annaler, Series B, Human Geography*, vol. 71, no. 1, pp. 3 - 17.
- Irace F. (2001), "La Ville d'Hadrien à Ivrea" in Olmo C. (a cura di), *Costruire la città dell'uomo. Adriano Olivetti e l'urbanistica*, Edizioni di Comunità, Torino.
- Marini S., Bertagna A., Gastaldi F. (a cura di, 2012), *L'architettura degli spazi del lavoro. Nuovi compiti e nuovi luoghi del progetto*, Quodlibet, Macerata.
- Oecd (2006), *OECD Territorial Reviews Milan, Italy*, Oecd publications, Paris.
- Oecd (2007), *Globalisation and Regional Economies. Can OECD Regions Compete in Global Industries?* Oecd publications, Paris.
- Poli E. (2013), "MAST Bologna" in *Domus*, ottobre. Disponibile online (ultimo accesso 08/04/2014): https://www.domusweb.it/it/architettura/2013/10/15/mast_bologna.html
- Provincia di Milano (2008), *Il fattore territorio nel sistema economico milanese: elementi per uno scenario metropolitano al 2020*, Provincia di Milano, Milano. Disponibile online (ultimo accesso 08/04/2014): http://www.provincia.mi.it/export/sites/default/pianificazione_territoriale/pubblicazioni/Scenari_economici.pdf.
- Thierstein A., Auernhammer I. (2013), "Monaco", in Ranci C. *Sviluppo economico ed integrazione sociale in Europa. Politiche urbane a confronto. Quinto rapporto su Milano sociale. Gennaio 2013*, Politecnico di Milano/Dastu, Milano. Disponibile online (ultimo accesso 08/04/2014): http://www.mi.camcom.it/c/document_library/get_file?uuid=ae821059-71b7-4179-a1a7-5450c62ff0e0&groupId=10157.
- Saxenian A. (2002), *Il vantaggio competitivo dei sistemi locali nell'era della globalizzazione: cultura e competizione nella Silicon Valley e nella Route 128*, Franco Angeli, Milano.
- Stwr (2012), *Financing the global sharing economy*, Share The World's Resources, London. Disponibile online (ultimo accesso 08/04/2014): <http://www.stwr.org/downloads/pdfs/financing-global-sharing-report-final.pdf>.
- Van Winden W., Van den Berg L., De Carvalho L., Van Tuijl E. (2011), *Manufacturing in the New Urban Economy*, Routledge, London.

Van Winden W., De Carvalho L., Van Tuijl E., Van Haaren J., Van den Berg L. (2012), *Creating Knowledge Locations in Cities. Innovation and integration challenges*, Routledge, London.

Vescovi F. (2013), *Designing the Urban Renaissance. Sustainable and Competitive Place Making in England*, Springer, Dordrecht.

Sitografia

Descrizione del progetto *Global Neighbourhood - World Commercial Park. A Place to Work not far from Home for Local Companies and Founders of New Businesses*, disponibile su *The International Building Exhibition IBA Hamburg 2006-2013*, sezione “Projects”:

<http://www.iba-hamburg.de/en/projects/global-neighbourhood/global-neighbourhood-world-commercial-park/projekt/global-neighbourhood-world-commercial-park.html>.

Ponti M. (2015), “Mobilità: chi paga è irrilevante, decide il principe”, in *Arcipelago Milano*, 15 maggio: <http://www.arcipelagomilano.org/archives/24980>.

Presentazione degli otto *Gewerbehöfe* della città di Monaco, disponibile sul sito del Comune di Monaco, sezione “Wirtschaft”:

<http://www.muenchen.de/rathaus/wirtschaft/gewerbeflaechen/gewerbehoefe.html>

Informazione alla pagina *Il Polihub del Politecnico è il primo incubatore d'impresa convenzionato a norma del PGT della città*, disponibile sul sito del Comune di Milano, nella sezione “News”:

http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/giornale/giornale/tutte+le+notizie+new/politiche+per+il+lavoro+sviluppo+economico+universita+e+ricerca/polihub_primo_convenzionato_pgt.

Descrizione dei progetti del PRU Rubattino disponibili nell'apposita sezione “Milano che cambia” del sito dell'Ordine degli Architetti, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Milano:

<http://www.ordinearchitetti.mi.it/it/mappe/milanohecambia/area/33-p-r-u-rubattino/scheda>.

Di Vico D. (2010), *I “men at work” di Lecco insegnano il federalismo*, 20 ottobre, visibile nella sezione “La nuvola del lavoro” del sito del Corriere della Sera:

http://nuvola.corriere.it/2010/02/02/linchiasta_i_men_at_work_di_le/.



Atti della XVII Conferenza Nazionale SIU
Società italiana degli urbanisti
L'urbanistica italiana nel mondo
Milano, 15-16 maggio 2014

 Planum Publisher
ISBN 9788899237004

Pianificazione territoriale e design urbano: i Piani Comunali Costieri in Puglia come occasioni di sperimentazione per un progetto di paesaggio transcalare

Francesco Marocco

Università degli Studi della Basilicata
Docente a contratto di Urbanistica Paesaggistica, Dipartimento DICEM
Email: kekkomarollo@gmail.com
Tel: +39 328 2861455

Silvana Milella

Politecnico di Bari
Responsabile Laboratorio Urbanistica, Dipartimento DICAR
Email: silvana.milella@poliba.it
Tel: +39.80.5963880

Marco Lucafò

Politecnico di Bari
Contrattista Dipartimento DICAR
Email: marcolucafo@gmail.com
Tel: +39 347 5828018

Ilaria Marcario

Politecnico di Bari
Tirocinante Dipartimento DICAR
Email: ilariaclara.marcario@gmail.com
Tel: +39 349 1398397

Anna Mangione

Politecnico di Bari
Tirocinante Dipartimento DICAR
Email: anna.mangione86@gmail.com
Tel: +39 347 8253900

Cristina Dicillo

Università degli Studi della Basilicata
International PhD in Architecture and Urban Phenomenology, Dipartimento DICEM
Email: cris.dicillo@gmail.com
Tel: +39 339 6749843

Abstract

Attraverso la raccolta delle riflessioni progettuali che il Dipartimento DICAR del Politecnico di Bari ha svolto nell'attività di consulenza alla pianificazione costiera di alcuni comuni pugliesi, il poster vuole portare in evidenza le possibilità offerte dai Piani delle Coste come occasioni disciplinari nelle quali sperimentare la transcalarità del progetto di paesaggio, dalla scala territoriale fino a quella legata al design urbano.

Il poster cerca di cogliere il senso dell'avvicinamento del corpo disciplinare cumulativo e adattivo dell'urbanistica alle differenti modalità di occupazione dello spazio costiero, attraverso la selezione di esperienze progettuali e riflessioni critiche riguardanti l'ambito costiero del comune di Mattinata. La stagione riformista dell'urbanistica regionale pugliese interpreta la tensione esistente sui territori costieri, polarizzati tra un severo regime vincolistico e la dinamicità frammentata e difficile da controllare delle trasformazioni che li investono, con una specifica attenzione al progetto quale dispositivo di sviluppo e valorizzazione delle risorse paesaggistiche.

Il poster mette a confronto e prova a verificare la validità delle nuove forme del progetto che l'urbanistica (e in particolare quella pugliese) mette a disposizione nel governare lo sviluppo e la tutela del paesaggio costiero: progetti strategici, linee guida, regole di progetto, indirizzi progettuali, progetti esplorativi, nuove forme di masterplan, scenari, abachi, concept, qui riferiti al contesto dall'alto valore paesaggistico di Mattinata.

Parole chiave: urban design, planning, waterfronts.

Il governo del territorio costiero, una questione complessa

Il presente contributo trae spunto dalle esperienze di pianificazione comunale costiera, scaturite da occasioni di partenariato in corso tra Politecnico di Bari, amministrazione regionale e comuni¹, nella convinzione che tra i compiti essenziali delle università, ci sia quello di sviluppare e trasferire tecnologie e soluzioni innovative per le realtà territoriali nelle quali operano (Martinelli, 2012).

Le esperienze di pianificazione a cui si fa riferimento sono da ascrivere alla nuova importante stagione – avviata in Puglia nel 2005 – di attenzione del governo regionale per le tematiche della salvaguardia e valorizzazione del paesaggio, e culminate nel 2012 con l'adozione del nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)² e precedentemente nel Piano Regionale Costiero (PRC), redatto ai sensi della LR 17/2006 “Disciplina di Tutela ed Uso della Costa”.

L'obiettivo di contrastare l'attuale tendenza ad un'organizzazione lineare e cementificata della linea di costa, fatta di residenze e attrezzature turistiche disabitate per gran parte dell'anno, ha implicato nella redazione dei Piani Comunali Costieri richiamati, l'assunzione del concetto di “zona costiera” come fascia di transizione tra mare-costa-entroterra e come ambito relazionale che comprende territori di larghezza e profondità variabili, in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali della costa e della diversa natura degli attori territoriali che vi operano (gestori stabilimenti balneari, pescatori, turisti, residenti).

Di conseguenza la scelta operata in questi Piani, di riconoscere una profondità territoriale ai paesaggi costieri, è mossa non da sole considerazioni di tutela, ma anche da valutazioni economiche: la volontà, da più parti espressa, di ampliare e destagionalizzare l'attuale offerta turistica regionale attraverso l'integrazione del prevalente turismo balneare con gli altri segmenti turistici (culturale, naturalistico-escursionistico) implica necessariamente la costruzione di visioni strategiche per un nuovo rapporto tra costa ed entroterra, le uniche in grado di mobilitare risorse ben più ampie di quelle operanti a ridosso del litorale. Il compito più complesso della nuova pianificazione costiera rimane dunque l'innovazione di strumenti e visioni richiesta ad amministratori, tecnici e comunità locali, tradizionalmente abituati a visioni settoriali distribuite su un medio-breve periodo.

1 | Tra pianificazione territoriale e design urbano: il progetto del litorale di Mattinata

Il paesaggio costiero pugliese, “insorgente e intermittente” (Mininni, 2010), si miniaturizza nel progetto di mare che ogni abitante prova a ritagliare sulle proprie necessità, immaginari, possibilità. Davanti a una declinazione così specifica e incalzante della dispersione e della frammentazione, l'urbanistica cerca nuovi strumenti e nuove forme del progetto che sappiano collocarsi in una posizione intermedia tra piano e progetto definitivo.

¹ Si fa riferimento in particolare al Piano Comunale Costiero per Mattinata (FG). Il gruppo di lavoro è coordinato sotto la responsabilità scientifica di Nicola Martinelli. Silvana Milella si occupa della gestione del Laboratorio e dei Sistemi Informativi Territoriali. Francesco Marocco svolge attività di consulenza sugli aspetti paesaggistici, Marco Lucafò sulla Gestione dei SIT, Ilaria Marcario e Anna Mangione, assieme a Mariana Soricelli, hanno svolto nel Dipartimento DICAR un tirocinio post-lauream. Il gruppo di lavoro, composto anche di ingegneri-idraulici e geologi per lo studio della morfodinamica dei litorali e di biologi marini per gli studi sulla circolazione delle correnti e sulla diffusione di inquinanti lato mare, si caratterizza per un carattere fortemente multidisciplinare.

² Con delibera n. 1435 del 2 agosto 2013, pubblicata sul BURP n. 108 del 06.08.2013, la Giunta Regionale ha adottato il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia, ancora in attesa di approvazione.

L'approccio transcalare si presenta come il più adeguato perché permette di ampliare e ridurre grana ed estensione dello sguardo nella ricerca della distanza giusta da cui studiare la fenomenologia costiera, ricordando che la scelta della scala costituisce il primo passo di un progetto di visione (Farinelli, 2003).

La cornice strategica di sfondo è quella della pianificazione paesaggistica regionale affidata al PPTR e in particolare quella del progetto su "La Valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri", che invita a guardare l'ambito costiero problematizzandolo non solo per i suoi caratteri geomorfologici ed ecologici, ma anche da un punto di vista antropico-culturale, come "spazio di storie" (Marocco, 2014). La costa si configura come il grande "parco pubblico pugliese", lungo il quale si esplicitano i diversi obiettivi del PPTR: salvaguardare l'alternanza storica di spazi ineditati ed edificati lungo la costa; destinare alla fruizione pubblica le aree costiere di più alto valore paesaggistico ed ambientale; garantirne l'accessibilità con modalità di spostamento sostenibili; tutelare e valorizzare le specificità e i caratteri identitari dei centri storici e dei paesaggi storici costieri; dare profondità al turismo costiero, creando sinergie con l'entroterra; destagionalizzare i flussi turistici; decomprimere la costa attraverso progetti di delocalizzazione; eliminare i detrattori di qualità paesaggistica; bonificare, riqualificare e rinaturalizzare i paesaggi costieri degradati.

E' chiaro che una tale complessità di visioni non riguarda soltanto l'esigua fascia demaniale che la L.R. 17/2006 riconosce come l'ambito di applicazione dei piani costieri: una pianificazione costiera orientata all'innovazione non può cioè limitarsi a un approccio normativo che di fatto si espliciti unicamente attraverso la disciplina del regime concessorio³, ma deve necessariamente confrontarsi e integrarsi con tutti gli altri strumenti di settore e generali, vigenti e in fase di redazione, attuando anche sulla costa quella "rivoluzione culturale" che la Puglia ha messo in atto negli ultimi dieci anni sui temi del paesaggio (Magnaghi, 2011).

Il paesaggio costiero di Mattinata si presta particolarmente all'applicazione di una strategia integrata e transcalare, che inquadri il progetto di spiaggia nel più ampio ambito garganico, del quale Mattinata ripropone lungo il proprio litorale il rapporto identitario tra promontori e piane, e il ritmo serrato di falesie e grandi spiagge "ad arco".

Il processo di redazione del PCC riassunto nel poster parte quindi dalla scala dell'ambito paesaggistico, per passare alla definizione e all'aggiornamento di un cospicuo quadro conoscitivo sul territorio comunale, costruito mediante il coinvolgimento di una pluralità di soggetti (Autorità di Bacino, Ufficio Paesaggio, ecc). Il solido supporto analitico mette in luce nel caso di Mattinata la pregevolezza di una costa di alta qualità paesaggistica a cui fa però riscontro una diffusa ed estesa fragilità idrogeomorfologica, che sottrarrebbe alla possibilità di rilascio di concessioni la maggior parte delle già esigue spiagge comunali, con pesanti ripercussioni sul settore principale dell'economia locale.

Si profila quindi la necessità, da un lato di interventi di mitigazione del rischio⁴, ma dall'altro lato dell'attivazione di nuove modalità d'uso che diffondano una cultura dello "stare a mare" maggiormente sostenibile. E' quanto si propone di fare nella strategia progettuale presentata nel poster, esplicitata attraverso un masterplan che, come detto, non guarda solo alla sottile fascia demaniale, ma intende la costa come ambito relazionale ad ampiezza variabile. Il masterplan lavora per sistemi (mobilità, spazi aperti, balneazione), proponendo strategie di riqualificazione e valorizzazione che, in coerenza con gli obiettivi del PPTR, suggeriscano l'attivazione di economie alternative allo sfruttamento della striscia demaniale, per esempio delocalizzando a monte attività ricettive o nuovi usi litorali, proponendo nuove strategie per una mobilità dolce, incentivando la fruizione della spiaggia come nuovo lungomare, spazio identitario per la comunità. Il progetto esplicita quindi le visioni suggerite per la Piana di Mattinata avvicinando ulteriormente la scala di osservazione, definendo abachi, modelli, sezioni, progetti norma e cercando in ultima istanza di contribuire alla definizione di un *ecological design* capace di declinare una via italiana dell'*urban design* nel progetto di una spiaggia sostenibile.

³ Tale visione dei Piani Comunali Costieri come strumenti per il solo rilascio delle concessioni di uso dello spazio demaniale per stabilimenti balneari o per attività turistiche e ristorative, è facilmente intuibile se si fa riferimento al neologismo "Piano Spiagge" con il quale molti amministratori locali definiscono il proprio Piano Costiero di cui si parla in queste note, visto semplicemente quale ulteriore strumento di costruzione del consenso locale.

⁴ Messa in sicurezza delle falesie e sistemazione idraulico forestale dei corsi d'acqua a carattere torrentizio, ad esempio con interventi di arginature, casse di espansione a monte, risagomatura degli alvei.

Attribuzioni

Anche se il presente contributo è da considerarsi come frutto di una riflessione comune degli autori, sono da attribuirsi a Silvana Milella il paragrafo 1, a Francesco Marocco il paragrafo 2. Le immagini sono curate da Marocco, Lucafò, Marcario, Mangione e Dicillo.

Riferimenti bibliografici

- Farinelli F. (2003), *Geografia. Un'introduzione ai modelli del mondo*, Einaudi, Torino.
- Lamacchia M.R. (2007), "Definizioni di fascia costiera. interconnessioni e relazioni complesse", in F. Moraci, F. Alessandria, C. Fazia (cura di), *Città costiere e danni ambientali: individuazione di criteri guida di compatibilità per la pianificazione*, Iiriti.
- Magnaghi A. (2011), "La via pugliese alla pianificazione del paesaggio", in *Urbanistica*, no. 147, pp. 8 – 13.
- Marocco F. (2014), "Un luogo esiste solo se raccontato. La dimensione letteraria come strumento di indagine dello spazio periurbano" in *Territorio*, no. 68.
- Martinelli N. (2012), "La relazione città – università nel progetto per il Lungomare di Bari", in Beccu, M., Carullo, R., Selicato, F., (a cura di), *Bari waterfront, pedonalizzazione del lungomare e somministrazione di cibo da strada*, Adda, Bari.
- Mininni M. (a cura di, 2010), *La costa obliqua. Un atlante per la Puglia*, Donzelli, Roma.



L'URBANISTICA ITALIANA NEL MONDO

Prospettive internazionali, contributi e debiti culturali

Pianificazione territoriale e design urbano: i Piani Comunali Costieri in Puglia come occasioni di sperimentazione per un progetto di paesaggio transcalare

Società **SIU**
degli urbanisti italiani

XVII
conferenza nazionale
società italiana degli urbanisti
milano 15-16 maggio 2014

atelier 6
Urban design: la via italiana
coordinatrici
Antonella Perusese
Laura Montecore

Francesco Marocco
Dipartimento DICEM, Università degli Studi della Basilicata | kekkomarollo@gmail.com

Silvana Milella
Dipartimento DICAR, Politecnico di Bari | email silvana.milella@poliba.it

Marco Lucatù
Dipartimento DICAR, Politecnico di Bari | marcolucat@gmail.com

Ilaria Marcario
Dipartimento DICAR, Politecnico di Bari | ilariaclara.marcario@gmail.com

Anna Mangione
Dipartimento DICAR, Politecnico di Bari | anna.mangione86@gmail.com

Cristina Diccillo
Dipartimento DICEM, Università degli Studi della Basilicata | cris.diccillo@gmail.com

Attraverso la raccolta delle riflessioni progettuali che il Dipartimento Dicar del Politecnico di Bari sta svolgendo nell'attività di consulenza alla pianificazione costiera di alcuni comuni pugliesi, il poster vuole portare in evidenza le possibilità offerte dai Piani delle Coste come occasioni disciplinari nelle quali sperimentare la transcalarietà del progetto di paesaggio, dalla scala territoriale fino a quella legata al design urbano.

Il paesaggio costiero pugliese, "insorgente e intermittente" (Mininni, 2010), si miniaturizza nel progetto di mare che ogni abitante prova a ritagliare sulle proprie necessità, immaginari, possibilità. Davanti a una declinazione così specifica e incalzante della dispersione e della frammentazione, l'urbanistica cerca nuovi strumenti e nuove forme del progetto che sappiano collocarsi in una posizione intermedia tra piano e progetto definitivo.

Il poster cerca di cogliere il senso di questo avvicinamento del corpo disciplinare cumulativo e adattivo dell'urbanistica alle differenti modalità di occupazione dello spazio costiero, attraverso la selezione di esperienze progettuali e riflessioni critiche riguardanti l'ambito costiero del comune di Mattinata.

La stagione riformista dell'urbanistica regionale pugliese interpreta la tensione esistente sui territori costieri, polarizzati tra un severo regime vincolistico e la dinamica frammentata e difficile da controllare delle trasformazioni che li investono, con una specifica attenzione al progetto quale dispositivo di sviluppo e valorizzazione delle risorse paesaggistiche.

Tanto il nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, che proprio sulla costa sviluppa uno dei suoi cinque Progetti Strategici, quanto i Piani Comunali Costieri, resi obbligatori dalla Legge Regionale 17/2006 e dal Piano Regionale delle Coste, trasferiscono l'attenzione dal Vincolo al Progetto, conciliando istanze riguardanti la sicurezza idrogeomorfologica, la tutela ambientale e paesaggistica, la democratizzazione e l'accessibilità della risorsa Mare e l'incentivazione alla crescita dell'economia turistico-costiera come fattore di sviluppo del territorio, da attuarsi mediante uno sfruttamento sostenibile del litorale.

Il poster mette a confronto e prova a verificare la validità delle nuove forme del progetto che l'urbanistica (e in particolare quella pugliese) mette a disposizione nel governare lo sviluppo e la tutela del paesaggio costiero: progetti strategici, linee guida, regole di progetto, indirizzi progettuali, progetti esplorativi, nuove forme di masterplan, scenari, abachi, concept, qui riferiti al contesto dall'alto valore paesaggistico di Mattinata.





Sostenibilità e mediterraneità nel progetto delle spiagge: avalli e confutazioni su una possibile via italiana per l'urban design

Silvana Milella

Politecnico di Bari
Responsabile Laboratorio Urbanistica, Dipartimento DICAR
Email: silvana.milella@poliba.it
Tel: +39.80.5963880

Francesco Marocco

Università degli Studi della Basilicata
Docente a contratto di Urbanistica Paesaggistica, Dipartimento DICEM
Email: kekkomarollo@gmail.com
Tel: +39 328 2861455

Rosanna Rizzi

Politecnico di Bari
Contrattista Dipartimento DICAR
Email: rosanna.rizzi@gmail.com
Tel: +39 349 8342085

Abstract

In una regione eminentemente costiera come la Puglia, l'uso antropico dei litorali affonda le proprie radici in una condizione dello 'stare a mare' spontanea, mediterranea, quasi da società contadina così come è evidente tanto nella toponomastica di alcuni luoghi costieri, quanto nelle rappresentazioni pittoriche dell'epoca, che ritraggono la costa pugliese come una sorta di campagna a mare. Oggi i temi del mare inteso come risorsa comune, della sostenibilità e dell'accessibilità estesa anche ai più deboli (disabili, bambini, anziani) rilanciano la necessità di una ricerca progettuale che radichi i progetti di design della spiaggia sostenibile nei contesti locali, evitando di importare dispositivi progettuali, materiali, tecnologie sempre troppo legati ad orizzonti paesaggistici lontani (nordici, atlantici). Il poster cerca di proporre una linea di ricerca di un *ecological design* contestualizzato in una dimensione fenomenologica (clima, topografia, percezione) mediterranea per giungere a un progetto di spiaggia come possibile via per una specificità italiana del progetto di design, tenuto conto che ci si trova a operare in una regione italiana che si è data una riforma ampia e profonda dei suoi strumenti di governo del territorio, che non hanno dimenticato lo spazio costiero. In questo senso il progetto di spiaggia sostenibile può essere il luogo privilegiato per operare un recupero della tradizione identitaria del paesaggio costiero (le vecchie palafitte lignee dei "baracconi", le cabine-spogliatoi, i recinti di pietra a secco sulla spiaggia, i tendoni spontanei, i capanni in stuoie) e investigare sulla declinazione di questa tradizione mediterranea nel design contemporaneo.

Parole chiave: urban design, sustainability, identity.

1 | La sostenibilità nella pianificazione costiera pugliese

L'ampia e profonda riforma degli strumenti di governo del territorio che ha investito la Puglia negli ultimi anni (Magnaghi, 2011) ha espresso una particolare concentrazione di progettualità lungo la costa, rinsaldando il carattere eminentemente litorale della regione dalla "costa obliqua" (Mininni, 2010).

Il presente contributo, realizzato da alcuni dei componenti del gruppo di lavoro con cui il Politecnico di Bari ha affiancato gli uffici tecnici di diversi comuni litorali pugliesi nella redazione dei nuovi Piani Comunali Costieri¹, prova a filtrare la somma di visioni derivanti dalla pluralità di soggetti e strumenti coinvolti nel governo del territorio costiero, attraverso la chiave di lettura della sostenibilità, intesa come un *ecological design* transcalare, contestualizzato in una dimensione fenomenologica (per clima, topografia, percezione) mediterranea. Come l'atelier suggerisce, il presente contributo indaga sulla possibilità di riconoscere nel dispositivo del progetto di spiaggia una delle vie per una specificità italiana del progetto di design.

Se il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, di recente adozione e prossima approvazione, declina il tema della sostenibilità attraverso una strategia di Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri, guardando alla costa come al grande “parco pubblico pugliese”², la LR 17/2006 e il Piano Regionale delle Coste realizzato in ottemperanza alla stessa, indicano tra i propri principi fondamentali la salvaguardia, la tutela e l'uso eco-sostenibile dell'ambiente, oltre allo sviluppo armonico ed eco-compatibile del turismo balneare.

L'approccio alla progettazione sostenibile proposto dagli autori si muove pertanto lungo due direzioni, una normativa, che si esplica attraverso la redazione dei Piani Comunali delle Coste quali strumenti esecutivi attraverso cui mettere a sistema le disposizioni del PRC, collocandole già sullo sfondo strategico del PPTR, e una conoscitiva che si sostanzia dell'ascolto delle comunità locali e della rilettura delle “narrazioni” che hanno costruito i conferimenti di senso degli spazi costieri. Il poster indaga sugli usi spontanei della costa e sulla tradizione identitaria di tali luoghi, attivando una ricerca storica e iconografica che porti alla luce la “stratificazione di visioni” che sulla costa si sono condensate: dalle mappe geografiche e dai portolani alle rappresentazioni pittoriche, dalle installazioni di arte contemporanea alle immagini consuetudinarie delle cartoline postali del primo Novecento.

2 | Le narrazioni costiere, tra toponimi e visioni artistiche

Da questo metodo d'indagine per la ricostruzione delle pratiche emerge una condizione originale dello “stare a mare” legata alla produttività, all'uso di un territorio liminale quale quello litorale ad opera di una società contadina. La tradizione di un uso agricolo della costa permane con frequenza anche nella toponomastica di tanti litorali pugliesi: molti dei toponimi costieri pugliesi alludono infatti alle consuetudini spontanee e alle consistenze culturali dei luoghi, in cui l'agricoltura, la pesca e l'allevamento dominavano lo stesso spazio sul quale oggi si concentrano gli interessi economici e di sviluppo turistico: Porto Cavallo, Punta Suina, Punta Prosciutto, Punta del Ciuco, Pane e Pomodoro sono i nomi di pascoli litorali che si ritrovano, da Nord a Sud, dall'Adriatico allo Jonio, lungo tutta la regione.

La vocazione agro-pastorale (e quella marinara in corrispondenza dei piccoli approdi pescherecci che scandiscono il litorale) prevale con forza rispetto agli usi balneari, anche nella cospicua produzione pittorica di molti degli artisti del Novecento pugliese che alla costa rivolgono il proprio sguardo: nei panorami di Raffaele Armenise, Riccardo Tota e Onofrio Martinelli, il mare è un luogo ancora selvaggio e di difficile accesso, adatto al pascolo di greggi e mandrie che beneficiano dell'aria salubre. Le vedute pittoriche confermano la presenza di ordinati orti irrigui perpendicolari alla linea di costa, nei quali l'agricoltura plasma, attraverso le proprie ragioni produttive, un paesaggio dal valore identitario saldissimo³. Sul legame tra tradizione agricola e identità, indaga anche parte della poetica di Pino Pascali, uno dei talenti artistici più cristallini espressi dal territorio pugliese nel secondo Novecento: nelle opere *Campi arati*, *Canali di irrigazione*, *32 mq di mare*, Pascali riflette sul rapporto tra forme naturali e antropiche, attraverso la ri-costruzione degli elementi naturali in oggetti scultorei ben definiti (la lamiera in eternit e le

¹ Si fa riferimento in particolare ai Piani Comunali Costieri per Mattinata (FG), Polignano a Mare (BA), Castrignano del Capo (LE). Il gruppo di lavoro è coordinato sotto la responsabilità scientifica di Nicola Martinelli. Silvana Milella si occupa della gestione del Laboratorio e dei Sistemi Informativi Territoriali. Francesco Marocco svolge attività di consulenza sugli aspetti paesaggistici per il PCC di Mattinata, Rosanna Rizzi per quelli di Polignano e Castrignano.

² Gli obiettivi strategici del PPTR sui paesaggi costieri sono così esplicitati: salvaguardare l'alternanza storica di spazi ineditati ed edificati lungo la costa; destinare alla fruizione pubblica le aree costiere di più alto valore paesaggistico ed ambientale; garantirne l'accessibilità con modalità di spostamento sostenibili; tutelare e valorizzare le specificità e i caratteri identitari dei centri storici e dei paesaggi storici costieri; dare profondità al turismo costiero, creando sinergie con l'entroterra; destagionalizzare i flussi turistici; decomprimere la costa attraverso progetti di delocalizzazione; eliminare i detrattori di qualità paesaggistica; bonificare, riqualificare e rinaturalizzare i paesaggi costieri degradati.

³ Si tratta di un paesaggio di particolare pregio che ancora oggi sopravvive in zone molto limitate del litorale pugliese (a nord dell'abitato di Polignano a Mare, per esempio) nelle quali assicura una permeabilità ecologica e visiva tra mare ed entroterra.

vasche in zinco evocano la memoria di una tradizione agricola quale carattere saliente della mediterraneità).

3 | Un ecological design per il progetto di spiaggia

La ricostruzione delle visioni spesse delle narrazioni costiere coglie anche le modalità attraverso cui la pratica della pesca costruisce il paesaggio litorale: dai Trabucchi garganici presenti sino alla Terra di Bari (Barletta), alle vasche romane per l'allevamento ittico ancora oggi visibili a Ugento o nei pressi delle Abbazie costiere di S. Vito e S. Stefano. A tutte queste visioni si rivolge la proposta, alla ricerca di un fondamento identitario dei paesaggi costieri pugliesi, da opporre all'omologazione di tanto design delle attrezzature turistiche e balneari della contemporaneità, fuori e dentro il territorio italiano: la raccolta e interpretazione critica delle cartoline di inizio novecento permette di cogliere la trasformazione delle strutture pescherecce in archetipi per le strutture balneari: l'evoluzione delle forme architettoniche diventa il veicolo attraverso cui leggere il passaggio economico e culturale da un'attività primaria (la pesca) alle prime manifestazioni di un'industria dell'ozio.

In situazioni morfotopologiche complesse come le coste rocciose della Puglia Centrale e del Salento, la balneazione si esprime con modelli differenti: se a Polignano a mare i baracconi, le cabine e le piattaforme per i bagni di sole si sollevano da terra e cercano un equilibrio travestendosi da palafitte, a Leuca la borghesia mercantile che costruisce lo straordinario e inedito sistema insediativo delle ville eclettiche, si nasconde nelle bagnarole scavate nella roccia che trasformano pezzi di mare in piccole architetture d'acqua e di pietra. Nel frattempo, anche la donna del pescatore che appare nei quadri di Tota, accompagna il proprio uomo sulla spiaggia e avrà presto bisogno di un capanno in stuoia per spogliarsi e lo farà con strutture temporanee realizzate con muretti a secco e paglia, simili ai pagliai contadini.

La posizione qui dichiarata cerca di recuperare i caratteri tradizionali emergenti dagli usi e dagli immaginari qui ricostruiti per far derivare da questi il progetto contemporaneo dei luoghi e delle strutture per quella balneazione di massa, che ad oggi rappresenta una delle questioni più controverse e una delle fonti più remunerative per le economie litorali.

Come le giornate di riflessione di REDS⁴ hanno dimostrato, l'*ecological design* guarda alle sfide normative (nel caso specifico pugliese, quelle dei Piani Comunali delle Coste che disciplinano la realizzazione di manufatti e tipologie costruttive da impiegare), mettendo a punto direttive, indirizzi e abachi per realizzare le nuove *spiagge sostenibili*⁵. Il piano propone risposte in termini di qualità architettonica ed eco-compatibilità, orientate all'uso di tecnologie che ne consentano il facile smontaggio e l'amovibilità, lo sfruttamento delle energie alternative (fotovoltaico e mini-eolico), la chiusura dei cicli dell'acqua (raccolta dei reflui dei servizi) e dei rifiuti, l'accessibilità al mare dei disabili.

Attribuzioni

Anche se il presente contributo è da considerarsi come frutto di una riflessione comune degli autori, sono da attribuirsi a Silvana Milella il paragrafo 1, a Francesco Marocco il paragrafo 2, a Rosanna Rizzi il paragrafo 3. Le immagini del poster sono curate da Marocco e Rizzi.

Riferimenti bibliografici

AA.VV., Monograph, Research 5, *Atti del R.E.D.S. Rome Ecological Design Symposium*, Roma, 26-27 settembre 2013, ListLab, Trento.

Magnaghi A., 2011, "La via pugliese alla pianificazione del paesaggio", in *Urbanistica*, no. 147, pp. 8 – 13.

Mininni M. (a cura di), 2010, *La costa obliqua. Un atlante per la Puglia*, Donzelli, Roma.

⁴ ROME ECOLOGICAL DESIGN SYMPOSIUM - 26 e 27 settembre 2013, Roma, Facoltà di Architettura Valle Giulia.

⁵ Nelle NTA dei PCC devono essere definite le tipologie costruttive e le relative caratteristiche di materiali, colori, ma soprattutto le specifiche di amovibilità e le qualità di inserimento paesaggistico-ambientale. Inoltre tutti i manufatti devono essere di facile rimozione, realizzabili con il semplice assemblaggio di elementi componibili, integralmente recuperabili, senza l'utilizzo di materiali cementanti (NTA PRC: art. 8.3 – Manufatti). La gestione eco-compatibile delle strutture balneari può essere attuata tramite tre differenti, ma preferibilmente contestuali, strumenti di azione: il risparmio delle risorse idriche, il risparmio delle risorse energetiche e le modalità gestionali. Il PCC nella definizione dei criteri per l'assegnazione delle nuove concessioni prevede parametri di valutazione in favore di progetti che concorrano al conseguimento delle predette finalità (art. 8.7 - Eco-compatibilità delle strutture balneari).

IL CENTRO DELLA ECO/SMART CITY DI WUHAN: un nuovo approccio alla progettazione delle eco-città' in Cina

atelier 6
 Urban design: la cina italiana
 coordinatore/i:
 Antonella Bressani
 Laura Montaloro

School of Architecture and Built environment
 University of Adelaide, SA

Dr Elisa Palazzo
 Senior Lecturer
 elisa.palazzo@adelaide.edu.au

XVII
 conferenza nazionale società italiana degli urbanisti
 milano 15-16 maggio 2014

Secondo una ricerca del McKinsey Global Institute del 2009, la popolazione urbana della Cina raggiungerà entro il 2025 il miliardo di abitanti. In questo contesto la Cina ha ultimamente iniziato a rinnovare la pratica della pianificazione (Leaf and Li, 2006) introducendo nuove prospettive con l'intento di legittimare i grandi progetti di espansione urbana in corso (Chien, 2013) attraverso un discorso di tipo ambientale. Sempre più spesso le amministrazioni locali cinesi, consapevoli che i vecchi modelli di urbanizzazione non sono in grado di creare sviluppo sostenibile nelle comunità urbane, si rivolgono ai nuovi programmi del MHURD (Ministero della casa e dello sviluppo urbano e rurale cinese) per la costruzione di città ecologiche ed "intelligenti".

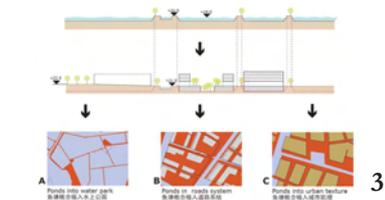
Nonostante questo programma conti già circa 200 nuovi progetti di città la cui realizzazione è in corso, l'obiettivo di creare e mantenere la sostenibilità dei nuovi programmi urbani è ancora lontano dall'essere raggiunto in pratica. Molti di essi sono rimasti degli slogan senza un reale contenuto o peggio coperture di "una nuova corsa all'urbanizzazione che contribuisce a guadagni al di fuori dei bilanci ufficiali e genera conflitti sociali che vanno esattamente in direzione opposta allo sviluppo sostenibile" (Chien, 2013).

In questo contesto complesso, il progetto per il centro della Eco/Smart city di Wuhan può essere considerato un piccolo passo avanti nell'esplorazione e comprensione di nuove strategie spaziali nella progettazione della città che includano efficaci strategie di tipo ambientale ed ecologico e buone pratiche di amministrazione delle comunità urbane.

In particolare il progetto presenta almeno tre elementi innovativi nel contesto cinese che possono essere in qualche modo riferiti alla tradizione italiana o europea di progetto urbano.

Dalla Tabula rasa ad un approccio site specific
 In primo luogo il progetto ha rifiutato l'approccio *tabula rasa* tipico della pianificazione urbana cinese ricorrendo invece ad un approccio paesaggistico *site specific*. L'area esistente, nella zona sud ovest della città di Wuhan tra il fiume Yangtze e il fiume Tongshun, è caratterizzata da piccoli laghi e da un reticolo di canali e drenaggi. Questo habitat rurale è stato conservato come infrastruttura verde o ambientale che ha dato forma al nuovo assetto urbano, mantenendo allo stesso tempo i valori ecologici insiti nel contesto esistente e creando un nuovo paesaggio d'acqua contemporaneo unico nel suo genere, dedicato ai futuri abitanti e al loro tempo libero.

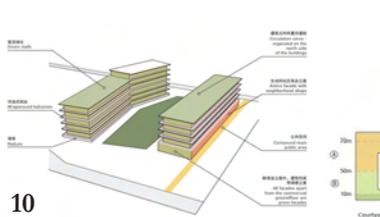
Dallo zoning funzionale alle linee guida disegnate
 In secondo luogo la tradizionale pianificazione a *zoning* è stata affiancata da un piano di dettaglio e dalla



definizione di una serie di linee guida disegnate che hanno lo scopo di controllare la quantità e la qualità dello spazio pubblico attraverso una verifica ed una gestione a priori, non delegata retrospettivamente all'iniziativa privata.

Dalla scala dell'automobile alla scala umana
 Il progetto è integrato, infine, da una ricca rete di connessioni pedonali, di spazi e di trasporti pubblici progettati intorno ed attraverso l'area del centro della Eco-City con lo scopo di facilitare la mobilità sostenibile e le alternative all'automobile privata. Questo in netta controtendenza con l'attuale pianificazione urbana cinese. La scala degli edifici è, inoltre, progettata per facilitare la percezione dello spazio dal punto di vista dei pedoni.

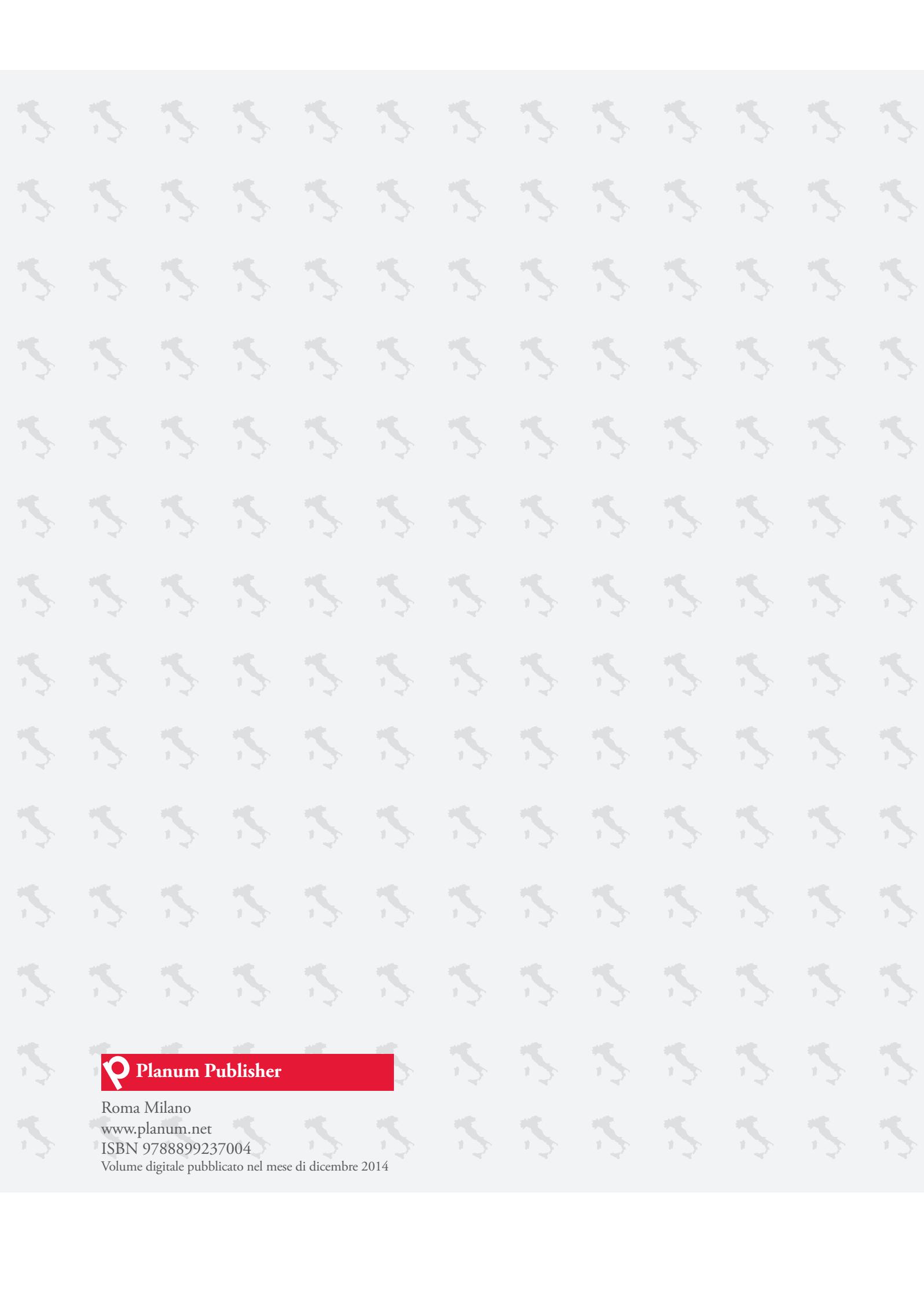
In conclusione il progetto introduce una densità ambientale intermedia, tra paesaggio e città, oltre che la scala intermedia ed un tempo intermedio della progettazione urbana corrente.



- Didascalie delle immagini:**
1. Lo sviluppo urbano in Cina intorno alle principali città metropolitane
 2. Vista render del progetto da nord-est verso il Parco dell'Acqua e l'area amministrativa
 3. I principi di trasformazione del sistema idrografico
 4. Masterplan complessivo della Eco-Smart City di Wuhan
 5. Masterplan della Eco-Smart City di Wuhan, dettaglio
 6. Il sistema degli spazi pubblici, delle piazze pedonali e del trasporto pubblico
 7. Vista render del progetto da Nord verso il canale commerciale ed il Parco dell'Acqua
 8. Le linee guida disegnate, dettaglio
 9. Vista render del progetto da nord-ovest verso l'Urban Center ed il Parco dell'Acqua
 10. Le linee guida disegnate, il controllo della volumetria
 11. Le linee guida disegnate, il controllo della forma edilizia

Crediti del progetto:
 Il progetto è stato sviluppato dall'architetto sul ruolo di Direttore di Progetto nell'ambito del progetto della "Eco-Smart City in Wuhan Economic and Technological Development Zone" con l'architetto urbanista cinese e l'architetto italiano, 2013 per la Municipality of Wuhan, P.R.C.





 **Planum Publisher**

Roma Milano

www.planum.net

ISBN 9788899237004

Volume digitale pubblicato nel mese di dicembre 2014