



Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU
Società Italiana degli Urbanisti
Urbanistica per una diversa crescita
Napoli, 9-10 maggio 2013

Planum. The Journal of Urbanism, n.27, vol.2/2013
www.planum.net | ISSN 1723-0993
Proceedings published in October 2013

Nodi come spazi pubblici post-metropolitani. Quale abitabilità?

Gilda Berruti

Università degli Studi di Napoli Federico II
Dipartimento di Architettura
Email: gberruti@unina.it

Abstract

Il paper affronta il tema dei nodi della mobilità come nuovi luoghi post metropolitani, traduzioni spaziali dell'idea di centralità, e si pone il problema di come si possa orientare il progetto di questi spazi attraverso i concorsi per le trasformazioni urbane, perché rispondano a requisiti di abitabilità.

Questi nuovi luoghi appaiono come cerniere o porte d'accesso, punti di ancoraggio delle formazioni urbane post metropolitane, giocano con l'immagine urbana e in alcuni casi la ridefiniscono.

Nei casi meglio riusciti, i nodi riescono a contribuire a migliorare l'abitabilità dei territori in cui si trovano, costruendo ambienti ospitali in cui le diverse popolazioni si sentono a proprio agio, innescando occasioni di permeabilità tra infrastrutture e formazioni urbane contemporanee, ricucendo spazi frammentati e sconnessi.

Parole chiave

spazi pubblici, abitabilità, concorsi per le trasformazioni urbane

Introduzione

Il paper affronta il tema dei nodi della mobilità come nuovi luoghi post metropolitani, traduzioni spaziali dell'idea di centralità, e si pone il problema di come si possa orientare il progetto di questi spazi attraverso i concorsi per le trasformazioni urbane, perché rispondano a requisiti di abitabilità.

I nodi dei sistemi infrastrutturali si configurano come piazze della post metropoli, che accolgono una varietà di pratiche e popolazioni che sono espressione di intensità sociale. Questi nuovi luoghi appaiono come cerniere o porte d'accesso, punti di ancoraggio delle formazioni urbane post metropolitane, giocano con l'immagine urbana e in alcuni casi la ridefiniscono, con esperienze che spaziano dal versante dell'attenzione al luogo allo spettacolo delle architetture iconiche fino al marketing rivolto al consumatore.

Nei casi migliori, i nodi riescono a contribuire al miglioramento dell'abitabilità dei territori in cui si trovano, costruendo ambienti ospitali in cui le diverse popolazioni si sentono a proprio agio, innescando occasioni di permeabilità tra infrastrutture e formazioni urbane contemporanee, ricucendo spazi frammentati e sconnessi.

L'occasione per ragionare sul tema di questo contributo è la ricerca Prin 2009 "Architettura-mercato-democrazia: come si valuta la venustas dell'architettura? Linee-guida per la redazione dei programmi/bandi di concorso per le trasformazioni urbane", che approfondisce lo studio di diversi tipi di spazi pubblici contemporanei, a partire dalla selezione di bandi di concorso recenti. La ricerca mira a mettere in luce come la domanda di qualità di tali spazi sia posta nei bandi e come venga interpretata nelle risposte progettuali, con l'obiettivo finale di fornire indicazioni utili ad elaborare in modo appropriato i bandi di concorso alla base delle trasformazioni urbane.

La struttura del paper è organizzata in tre parti. In primo luogo, si ripercorrono le questioni principali che riguardano i nodi come nuovi spazi pubblici del contesto urbano contemporaneo. In secondo luogo, si afferma che l'abitabilità, in alternativa al concetto di qualità e in maniera molto più attenta ai contesti locali, è una categoria utile a descrivere come sono fatti questi nuovi spazi pubblici e quali sono le prestazioni alle quali dovrebbero rispondere.

Infine, a partire dalla ricerca in corso, si ragiona su quali siano gli immaginari di abitabilità ricostruibili dei nodi oggetto di concorso, e si prova a declinarli in relazione agli enti banditori, ai progettisti e agli utilizzatori reali

degli spazi, nell'ipotesi che essere consapevoli dei diversi punti di vista potrebbe aiutare a orientare in maniera appropriata il progetto di questi spazi.

I nodi come spazi pubblici contemporanei

Il tema dei nodi della mobilità è oggetto di approfondimento teorico già dai primi anni '90, dagli studi sulla città contemporanea a quelli sull'antropologia della surmodernità, ed è presente anche nel dibattito sulla transizione post metropolitana.

Tra le trasformazioni del contesto urbano contemporaneo un peso importante hanno i processi che descrivono la distribuzione delle reti infrastrutturali sul territorio: le infrastrutture di connessione - stazioni ferroviarie, porti, aeroporti, centri intermodali, autostrade, linee metropolitane e tranviarie, strade urbane ed extraurbane - oltre a garantire l'efficienza dei collegamenti, riorganizzano il sistema delle gerarchie funzionali secondo un processo di «urbanizzazione a schegge» (Graham, Marvin, 2001), che favorisce lo sviluppo dei luoghi in cui si inseriscono. In questo processo di trasformazione si verifica allo stesso tempo una connessione globale con il mondo e il rafforzamento dei confini tra i luoghi secondo il dispiegarsi di logiche di potere. In questa lotta tra interessi diversi si delineano nuovi luoghi, «schegge» tra dispersione e concentrazione, che sono oggetti critici da analizzare in quanto spazi urbani animati, vissuti da singoli o gruppi, che possono essere definiti pubblici, in quanto caratterizzati da fruibilità aperta e apertura nei comportamenti consentiti.

Vari sono stati i tentativi di approfondire lo studio di questi luoghi: dai «nuovi spazi senza nome» (Boeri, Lanzani, Marini, 1992) ai «luoghi che scorrono» (Boeri, Lanzani, Marini, 1994), ai «luoghi in sequenza» (Boeri, 1998), oggetto di rapidi guizzi dello sguardo e non di un'interpretazione affettiva, fino ai «nonluoghi», nella versione originaria del 1992 e in quelle successive che mettono al centro le pratiche che vi si svolgono per poterne dare una definizione (Augé, 1997; Augé 2003).

Spazi da integrare nel progetto della città contemporanea sono ritenuti i superluoghi, in cui il prefisso super «è connesso alle immagini di superiore, eccessivo, straordinario» (Agnolotto, Delpiano, Guerzoni, 2007: 6). «La caratteristica distintiva del superluogo è la sua capacità di dominare il territorio al quale appartiene, generando fenomeni di forte urbanizzazione, catalizzando masse e flussi. Una capacità che deriva dalla sua potenza simbolica, dal suo peso economico, dal suo ruolo nella società moderna. Ma anche dalla sua velocità d'azione e adattamento» (ivi: 7). Se invece ci si concentra sulle infrastrutture anziché sui nodi, diventa cruciale ragionare di «abitare le infrastrutture» (Isola, 2004: 7-10), laddove l'abitabilità diventa la chiave di lettura per ridefinirne il progetto.

La «negazione dell'accessibilità generalizzata a ogni luogo per ogni individuo o gruppo sociale» causa, con l'aumento di evidenti ingiustizie spaziali, la crisi della mobilità che è all'origine della nuova questione urbana (Secchi 2010; Secchi 2011). Intanto, il flusso ininterrotto di persone, merci, informazioni, nonostante la pervasività dei media elettronici, continua ad avere il suo fulcro nello spazio urbano, che è uno spazio «aumentato» (Manovich, 2005), all'interno del quale contano le relazioni che i nodi della mobilità come nuovi spazi pubblici sono in grado di stabilire con il territorio circostante.

Questioni essenziali per il progetto delle infrastrutture sono l'attenzione al luogo, ma anche la ridefinizione dell'immagine dei luoghi attraverso la diffusione dell'*imaging* (Vale, Bass Warner, 2001: xv): «il processo del costruire narrative a base visuale sul potenziale dei luoghi [...] La progettazione urbana, in questo contesto, è un processo che si occupa di mediare la miglior metafora, in modi che cambiano o consolidano la sensibilità pubblica e inventano la possibilità per nuovi modi di attaccamento ai luoghi».

Da questo punto di vista, il mercato gioca da sempre un ruolo importante nella costruzione dei nodi della mobilità: pone questioni di rendita fondiaria, attrae investimenti immobiliari, coniuga le funzioni tecniche del trasporto con esigenze di riqualificazione urbana, spesso coinvolge le *archistar* puntando sul valore iconico delle loro architetture.

Oggi, in tempi di crisi e in risposta a quanto accade nelle città del mondo, si fa avanti una necessità di cambiamento nel campo della progettazione delle infrastrutture, che superi da un lato l'omologazione connessa all'applicazione delle convenzioni tecniche, dall'altro l'autoreferenzialità dell'architettura delle *archistar*: le opere infrastrutturali «non potranno evolversi esclusivamente attraverso il progresso della tecnica o la loro illimitata espansione. Ad esse oggi è richiesta una mutazione genetica [...] la vera intelligenza delle nuove infrastrutture dovrebbe essere rivolta al miglioramento dello spazio fisico e della vivibilità dei territori che servono» (Ferlenga, 2012: 27 - 30). Questo ragionamento deriva da un confronto dell'esperienza italiana con lo scenario internazionale, in cui la mutazione è già avvenuta: le infrastrutture, al di là del loro ruolo primario, sono «nervature di luoghi in cambiamento» e le giunture, le connessioni tra i luoghi hanno il ruolo di rappresentarne l'immagine oltre che concentrare gran parte delle funzioni di un mondo sempre più complesso.

L'esigenza della mutazione è tanto più urgente se partiamo dal presupposto che i nodi, dal punto di vista delle pratiche che ospitano, si comportano da spazi pubblici contemporanei, al di là delle definizioni scelte per descrivere il contesto urbano in cui viviamo. Se condividiamo l'idea che le formazioni urbane contemporanee rimangono «an enormously significant formative arena, not only as the daily space of over half of the world's

population, but also as the supremely visible manifestation of difference and heterogeneity placed together» (Amin, 2006: 1012), i nodi sono luoghi privilegiati in cui sperimentare la scoperta che deriva dalla sovrapposizione degli spazi con i flussi globali e le interconnessioni, in cui sperimentare risposte di tipo ed intensità diversa rispetto alla questione di entrare in relazione con l'altro.

Sono luoghi di passaggio, vissuti da singoli o gruppi che godono della transitorietà degli incontri e delle qualità dell'anonimato della metropoli. Ma c'è anche altro: «i 'superluoghi' forniscono oggi il sedime per 'appuntamenti' sempre più specializzati, dove si celebra la scomparsa della folla ottocentesca e la sua sostituzione con 'pubblici' selezionati e specifici» (Cremaschi, 2007). Se la presenza di assembramenti di persone in uno spazio crea le condizioni per il verificarsi degli incontri, che educano alla prossimità, i superluoghi «riproducono l'esperienza dell'assembramento che sembrava scomparsa» dalla città.

All'interno di questi luoghi complessi si può osservare la coesistenza di due logiche diverse: la vita pubblica della strada urbana dominata dall'anonimato e quella dei suoi surrogati caratterizzati da una «promozione della familiarità tipica degli spazi privatizzati» (Jackson, 1998), a volte effetto dell'intreccio con le comunità che si ritrovano in rete e si danno appuntamento in un luogo reale.

Chi siano i diversi pubblici che usano questi spazi è un tema da approfondire per orientarne il progetto: si tratta di popolazioni variabili, che non hanno un radicamento territoriale definito, ma che configurano le diverse «comunità di pratiche» (Amin, Thrift, 2005), che definiscono la vita pubblica di questi luoghi.

Quale abitabilità nei nodi?

I nodi infrastrutturali, nuovi spazi pubblici delle formazioni urbane contemporanee, possono diventare cerniere di riconnessione con il territorio e punti di ancoraggio aggiuntivi rispetto ai centri storici della città tradizionale e ai centri commerciali.

Alla ricerca di spunti per orientarne il progetto, mi sembra che possa essere utile riprendere il concetto di abitabilità, tra i «traguardi della vita urbana» definiti già dall'Urban Design Manifesto (Jacobs, Appleyard, 1987), tornato recentemente al centro del dibattito disciplinare, con un approccio che punta sulle condizioni specifiche dei territori: «sostituire il termine abitabilità a quello più ampio e astratto di qualità è un modo per mettere al centro le relazioni ineliminabili delle popolazioni con lo spazio e per sollecitare la spazializzazione delle politiche» (Gabellini, 2010: 22).

In quest'ottica, *habitability* sarebbe da preferire a *liveability* per indicare un campo di significati più ampio, che permette di tenere insieme la dimensione spaziale con quella sociale, il supporto fisico delle azioni con la coesistenza nello stesso spazio di diverse popolazioni: «se si abita non si è più stranieri né estranei; ne consegue la possibilità di stabilire un contatto soggettivamente ed emotivamente significativo con lo spazio occupato» (Gabellini, 2010: 24), anche se in modo fugace e transitorio.

Il concetto è multidimensionale, tiene dentro anche le spinte del mercato e la capacità di innovare: l'abitabilità ha a che fare con la capacità di attrarre persone capitali culture «all'innesto tra i bisogni di una popolazione che vuole tornare a vivere la città come ambiente coeso, accogliente, stimolante e amichevole (Balbo, 1993) e le necessità delle nuove imprese, che chiedono di svilupparsi in un contesto nel quale i fattori di localizzazione tendono ad avvicinarsi molto ai bisogni espressi dalla popolazione» (Balducci, 2007: 28). Nel progetto strategico "Milano città di città" l'abitabilità ha sei dimensioni: «trovare casa stabilmente o temporaneamente; muoversi liberamente e allo stesso tempo respirare; condividere nuovi spazi pubblici; fare e fruire cultura; promuovere un nuovo welfare locale; innovare e fare impresa».

In base a queste premesse, possiamo affermare che i nodi, per essere abitabili, debbano essere luoghi con capacità attrattiva per le popolazioni ma anche per le imprese, in cui diverse popolazioni possano stare a proprio agio, possano muoversi in modo confortevole, anche se per un tempo determinato, possano respirare e distrarsi, condividendo l'uso degli spazi in maniera spontanea o programmata.

Le attività sono le più diverse, da quelle connesse al viaggio, allo shopping, alla cultura, fino all'attitudine a vagare tra la folla indistinta, come *flâneur* contemporanei («phoneur» Luke, 2005), all'interno di spazi pubblici che funzionano in maniera un po' diversa rispetto a quelli tradizionali.

Proviamo a capire come si configura oggi rispetto ai nodi la questione dell'abitabilità, a partire dai concorsi per le trasformazioni urbane.

La ricerca Prin da cui prende spunto questo contributo approfondisce 30 casi di nodi per i quali sono stati indetti concorsi di idee o di progettazione negli ultimi 15 anni. Si tratta di concorsi che riguardano la trasformazione di stazioni e di aree ferroviarie, di aeroporti e aree aeroportuali, di stazioni marittime e aree portuali, di centri o aree intermodali. Nella stessa categoria si è scelto di schedare i concorsi riguardanti alcune aree nodali della città in via di trasformazione e altri tipi di funzioni incluse nella definizione di superluoghi.

Approfondendo lo studio dei materiali dei concorsi, si può provare ad individuare i diversi tipi di strategie messe in atto da parte degli enti banditori per assicurare l'abitabilità dei luoghi progettati. Per il momento, mi soffermerò sulla declinazione di abitabilità che viene fuori dai bandi di concorso riguardanti le stazioni ferroviarie e gli aeroporti.

Un filone importante dei concorsi è quello messo in atto dalle Ferrovie dello Stato per la progettazione delle stazioni come motori di riqualificazione urbana. Dal primo concorso riguardante il nodo Tiburtino, già realizzato, a quelli più recenti, si è puntato sempre più sulla qualità degli esiti, assegnando al fatturato un peso minore nella selezione dei partecipanti.

Obiettivi fondamentali richiesti al progetto di stazione sono: il comfort dell'utente, l'adattabilità o flessibilità degli spazi, insieme all'obiettivo della centralità, individuato attraverso diverse parole chiave: integrazione, osmosi, organismo, baricentro. Ne viene fuori un'idea di stazione ferroviaria integrata con il contesto, che funziona come organismo con le strutture preesistenti, in cui gli spazi sono adattabili a diverse funzioni ed è assicurato il sentirsi a proprio agio del viaggiatore.

Il tema della flessibilità è chiaramente connesso anche alla necessità di rendere meno complessa l'assegnazione e la gestione degli spazi commerciali, se questi sono progettati in modo da adattarsi al mutamento della domanda di servizi, riuscendo così a dare una risposta più razionale alle spinte che vengono dal mercato.

L'integrazione con il contesto ha un ruolo di primo piano: è tra le parole chiave che definiscono le richieste di qualità dei bandi di concorso dei nodi, non solo delle stazioni. È una risposta alla necessità di nuovi spazi pubblici che funzionino da punti di ancoraggio aggiuntivi con i territori e con le potenzialità locali: in gran parte dei bandi ricorre la richiesta secondo la quale «la stazione si dovrà caratterizzare sia come nodo di trasporti, sia come polo di servizi urbani» in linea con gli obiettivi per le 13 grandi stazioni della rete nazionale. L'integrazione ha il senso di ricucire parti urbane separate - in alcuni casi agendo sulla riqualificazione di percorsi, da trasformare da luoghi di transito in strade urbane - e contemporaneamente di mettere in relazione dal punto di vista delle funzioni la stazione con il territorio limitrofo.

Il modello di riferimento per le Ferrovie dello Stato prevede funzioni strettamente legate all'esercizio ferroviario ed altre connesse a luoghi di sosta confortevoli «sull'esempio di quanto avviene negli aeroporti più moderni e sul modello delle stazioni inglesi e tedesche» (Rete Ferroviaria Italiana, 2002). Le stazioni sono luoghi vitali e accoglienti in cui si sentono a proprio agio non soltanto i viaggiatori ma anche chi decide di beneficiare di alcuni «servizi secondari» urbani, dalle attrezzature all'intrattenimento culturale, al ristoro e allo shopping: «è necessario che la stazione appartenga ai cittadini di Bologna e non solo ai turisti e city user attratti occasionalmente da funzioni altamente specializzate» (Rete Ferroviaria Italiana, 2006: 6).

Le richieste dei bandi di concorso vengono in parte accolte dai progetti vincitori, come si può vedere da alcuni esempi.

La stazione di Bologna, progettata dal gruppo con a capo Arata Isozaki e non ancora realizzata, ricuce centro storico e città industriale, il centro di Bologna e il quartiere Bolognina. Un nuovo accesso alla stazione viene aperto in una posizione che si configurava come una barriera verso il centro storico. È «un condensato di città» (Isozaki A. Associati, 2008: 14), che si inserisce in modo discreto nel tessuto urbano, integrandosi ad esso (cfr. figura 1). Dal punto di vista del comfort si punta sulla luce naturale: lucernari filtrano la luce all'interno, illuminano gli spazi di circolazione e permettono di vedere il cielo, mentre si aspetta il treno. Obiettivo del progetto è trasformare la stazione da infrastruttura ferroviaria, dedicata solo al trasporto, in una parte di città utilizzata dai cittadini anche per altri scopi, oltre al viaggio.



Figura 1. La stazione di Bologna Centrale si configura come un luogo urbano vivo ed attrattivo, che risponde alle esigenze dei viaggiatori, ma allo stesso tempo ospita alcune funzioni urbane utili a tutti i cittadini. La stazione è resa molto più permeabile sui diversi fronti: è contemporaneamente strada urbana e luogo per stare. La luce naturale è trattata come un materiale del progetto: penetra, fino al livello sotterraneo dei binari attraverso tagli e aperture poste sul fronte dell'edificio di stazione (fonte immagini: Maffei, Isozaki 2010).

Roma Tiburtina è la più grande stazione d'Italia, nodo di scambio intermodale di livello nazionale, regionale, metropolitano ed urbano. Nel bando è pensata contemporaneamente come nodo di interscambio, nuova centralità urbana, e luogo di concentrazione di funzioni pregiate.

La stazione, progettata e realizzata da ABDR architetti associati, è un ponte sospeso che riconnette i due quartieri Nomentano e Pietralata, storicamente separati dal tracciato ferroviario (cfr. figura 2). Si comporta come un boulevard urbano coperto: funziona come spazio d'incontro, ma nel rispetto delle dinamiche classiche di un terminal. L'idea forte del progetto è quella dei volumi appesi, dal ponte alle «bolle» che ospitano alcune funzioni di pregio. Dal punto di vista strutturale, la sospensione dei volumi attenua le vibrazioni della struttura per il traffico ferroviario e allo stesso tempo assicura un microclima naturale all'interno. Grande attenzione è stata data

al comfort climatico: le facciate sono modulate in base all'andamento dinamico dell'ombra e sono stati adottati sistemi passivi per il naturale raffreddamento estivo e il riscaldamento invernale. La stazione si trasforma in un luogo dove è piacevole stare, una piazza.

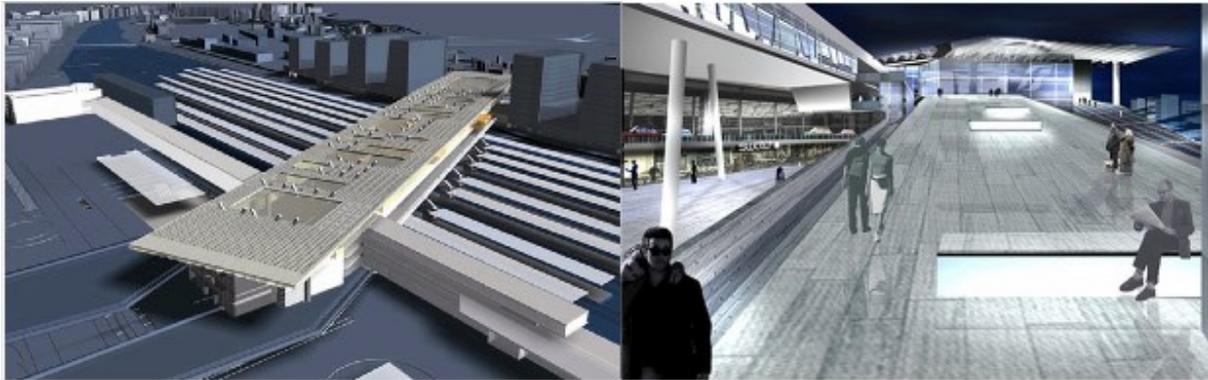


Figura 2. Il progetto del Nodo Tiburtina punta alla riconnessione della nuova stazione dell'alta velocità con i quartieri Nomentano e Pietralata. La galleria pedonale si pone non solo come ponte, ma anche come boulevard coperto, occasione di scambio sociale e urbano (fonte immagini: ABDR architetti associati, 2007).

Richieste analoghe tornano anche nei concorsi per altri tipi di nodi, per esempio il Centro intermodale passeggeri e stazione di interscambio di Oristano, che non è progettato come luogo di transito, ma come porta strategica di accesso, capace di intercettare i flussi turistici e di offrire servizi culturali e per il tempo libero ai viaggiatori e alla collettività provinciale e cittadina. Qui il controllo della luce e del microclima interno è studiato nei minimi dettagli e trova una sintesi, funzionale e rappresentativa, nella progettazione della pensilina.

Dalla lettura interpretativa dei progetti sembrerebbe che nell'immaginario dei progettisti l'attenzione per l'abitabilità punti ad assicurare nei nodi un'atmosfera da interno che potrebbe definirsi naturale, sia dal punto di vista della luce che delle condizioni climatiche. Chiaramente siamo sempre in un mondo protetto in cui è confortevole stare. Non siamo all'esterno, ma non siamo neppure nell'ambiente artificiale tipico dei cosiddetti nonluoghi, caratterizzati dal far sentire contemporaneamente colui che li percorre immerso in un mondo altro e rassicurato da un effetto di riconoscimento di alcuni segni ricorrenti, comuni a tutti i luoghi che hanno funzioni simili.

Nel mondo protetto dei nodi progettati si riscontra un approccio al tema del comfort tutto concentrato sull'attenzione all'ambiente e al risparmio energetico. Ciò che lascia stupiti è che, a fronte di una domanda di spazi ed attività diversificate, la risposta progettuale abbia come riferimento degli utenti la cui unica connotazione sembra essere l'interesse per una città ecologica.

Questo atteggiamento può essere in parte letto in relazione alla crisi attuale, come risposta alle sfide ambientali, in parte come effetto di una scelta che punta a modificare l'atmosfera interna dei nodi e la percezione che ne hanno gli utenti.

Inoltre, i nodi progettati innescano occasioni di permeabilità tra le infrastrutture e il territorio, a volte riprendono le regole del tessuto urbano circostante e si pongono l'obiettivo di ricucire spazi frammentati, almeno dal punto di vista fisico. Un problema diverso è se entrino in relazione anche con le risorse dei territori, se ci sia un controllo sul tipo di funzioni che sia utile inserire all'interno o il coinvolgimento di alcune forze attive locali.

Nella stessa direzione della valorizzazione del senso del luogo e della tendenza a una minore artificialità è la risposta flebile dei progettisti rispetto al peso da dare alla simulazione e all'*imaging*, che invece resta un punto chiave di alcuni bandi, essenzialmente quelli relativi alle aerostazioni.

Nel caso degli aeroporti spesso la richiesta è un'immagine che ritragga o reinterpreti il territorio in cui il nodo si inserisce, con l'obiettivo dichiarato di agire sull'abitabilità per accrescere il capitale dell'impresa: «rafforzare l'immagine 'Toscana' da proiettare su passeggeri e visitatori; [...] innalzare i livelli di qualità percepita dal Cliente e concorrere, anche con la progettazione delle infrastrutture, alla sua fidelizzazione» (SAT Aeroporto G. Galilei, 2011: 23). Per quanto riguarda la volontà di incidere sulla percezione dell'utente, si va dall'idea dell'«aeroporto come entertainment experience» come modello di business, in cui l'ente gestore deve essere in grado di «elaborare idee e “venderle” sotto forma di esperienze, emozioni e relazioni» (*ivi*: 21), all'obiettivo, più connesso all'attrattività, architettonica e artistica, del luogo, per cui «lo spazio di passaggio tra le infrastrutture di trasporto potrà essere vissuto da parte dei passeggeri in transito come un'esperienza sensoriale e spaziale coinvolgente e completa» (Società Servizi Aeroportuali, 2009).

Da questa breve rassegna sembra che i progetti dei nuovi luoghi della mobilità, del tipo stazioni, siano più attenti al rapporto con la vita reale, con la varietà, le differenze. Al valore del luogo e alla sua insostituibilità. Negli aeroporti l'aspetto di simulazione del reale e di riproposizione di un modello globale è più evidente, anche se resta centrale il senso del luogo, come esperienza da vendere o da riproporre per far entrare in contatto, anche se a distanza, l'utente con il territorio.

A questo punto, sarebbe interessante capire se le medesime considerazioni valgono anche per i luoghi della mobilità già realizzati. Stiamo andando in questa direzione?

La ricerca è ancora in corso e il passaggio successivo prevede un lavoro sul campo nei nodi che nel frattempo sono stati realizzati, volto ad indagare la relazione che si è stabilita tra progetto e pratiche di uso degli spazi da parte di diverse popolazioni e a verificare quanto negli esiti sia riconoscibile la rispondenza ai requisiti di abitabilità richiesti dal bando e quanto le pratiche siano supportate dall'intenzionalità dei progettisti e committenti.

Quello che per il momento si può affermare è che le realizzazioni non sembrano riflettere la medesima atmosfera dei progetti. L'impressione è che, in realtà, l'aspetto di artificialità dell'atmosfera e di piacere che si prova per il riconoscimento di alcuni segni tipici di questi spazi perduri. Nelle stazioni, ma anche nei centri intermodali, ci si sente come in aeroporto e si stenta a credere che i nodi diventeranno più attenti al senso del luogo e meno globalizzati, anche se si tratta di un globale che ha tracce di «localismi sradicati» (Appadurai, 2001: 51) al suo interno. Forse in parte questa sensazione è un effetto dei meccanismi del mercato e del modo in cui avviene l'assegnazione degli spazi commerciali, nella fase successiva alla realizzazione dei nodi infrastrutturali.

Ma non è da escludere che una quota di effetto di straniamento sia connessa alla natura dei nodi, e al loro essere luoghi in cui qui e altrove convivono e sono mischiati a tal punto che non è possibile distinguerli.

Questi nuovi spazi pubblici sono contemporaneamente nodi di una rete globale, in cui contano le connessioni, e schegge locali, in cui conta il senso del luogo, e sul filo tra queste due interpretazioni sta il concetto di abitabilità. Abitabilità è la possibilità di vivere un'esperienza sensoriale e spaziale completa, in un interno in cui filtra in parte l'ambiente esterno, sperimentando in forme alternative l'immagine del territorio in cui il nodo si trova, a volte entrando materialmente in contatto con quel territorio, attraverso elementi di sutura.

Ma è anche la possibilità di vivere contemporaneamente molti mondi altri, astraendosi dal contatto con il luogo in cui si sta, immersi in un'atmosfera di loghi, riconoscibile in tutti i nodi del pianeta, in atteggiamento passivo rispetto all'intorno, con un rapporto con gli altri mediato, che tende ad evitare l'interazione reale.

Quale versione di abitabilità dovremmo prendere come riferimento per orientare il progetto di questi spazi?

Nei nodi della post metropoli entrambe le definizioni coesistono e si contaminano l'un l'altra, probabilmente in quote che variano a seconda della tipologia di nodo.

I nodi sono microcosmi connessi a reti globali, abitati da pubblici diversi che sperimentano pratiche diverse e diversi rapporti di compresenza. I pubblici di riferimento di ciascun nodo sono in parte imprevedibili, e sfuggono ai tentativi di incasellarli in definizioni precise. La questione di quale sia il punto limite fino al quale l'abitabilità sia progettabile resta una questione aperta. Ritengo, che sia utile, nella fase preparatoria dei bandi di concorso, provare a decostruire il concetto di abitabilità, facendo emergere le componenti di cui si compone, per evitare progetti miopi o unidirezionali. Da questo punto di vista è opportuno fare un lavoro esplorativo su quali siano i pubblici ritrovabili all'interno di un nodo, e quale sia il significato di abitabilità per ciascuno di essi. Il senso di stare a proprio agio oscilla continuamente tra il sentirsi a casa e il non sentirsi a casa, il non essere riconosciuti. Questo implica un pensiero sui nodi come mosaici di territori, con regole e dinamiche molto diverse.

In ogni modo, che l'obiettivo sia un nodo più aderente al territorio, o un nodo della rete globale c'è da fare di un'attenta valutazione delle opportune modalità di selezione dei gestori degli spazi commerciali, che da un lato preservi la flessibilità e la capacità di adattarsi al cambiamento della domanda di servizi, ma permetta anche di pianificare che tipo di ambiente commerciale si viene a determinare. In questo modo, si ha qualche possibilità di avere un controllo sull'ambiente complessivo e sull'atmosfera, più o meno artificiale, che si respira all'interno dei nodi. Restano valide anche per i nodi alcune questioni classiche dello spazio pubblico, tra queste il rapporto tra libertà e controllo dello spazio, e le opportune dosi da misurare.

Bibliografia

- Agnoletto M., Delpiano A., Guerzoni M. (a cura di, 2007), *La civiltà dei superluoghi*, Damiani ed., Bologna.
- Amin A. (2006), "The Good City", in *Urban Studies*, n. 5-6, vol. 43, pp. 1009 - 1023.
- Amin A., Thrift, N. (2005), *Città. Ripensare la dimensione urbana*, il Mulino, Bologna.
- Appadurai A. (2001), *Modernità in polvere. Dimensioni culturali della globalizzazione*, Meltemi, Roma (ed. orig. 1996).
- Augé M. (1992), *Non-lieux*, Seuil (tr. it. 1993, Editrice A coop, sezione Eleuthera).
- Augé M. (1997), *L'Impossible voyage. Le tourisme et ses images*, Payot & Rivages (tr. it. 1999, Bollati Boringhieri, Torino).
- Augé M. (2003), *Pour quoi vivons-nous?*, Fayard, Paris (tr. it. 2004, Meltemi, Roma).
- Balducci A. (2007), "Milano Città di Città" in *Dialoghi Internazionali*, n. 4, pp. 24 - 31.
- Boeri S. (1999), "Luoghi in sequenza", in M. Zardini (a cura di), *Paesaggi ibridi. Highway Multiplicity*, Skira, Milano.
- Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1992), "Nuovi spazi senza nome", in *Casabella*, n. 597 - 598.
- Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1994), *Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese*, Abitare Segesta Cataloghi, Milano.

- Ferlenga A. (2012), "Nervature di luoghi in cambiamento", in Ferlenga A., Biraghi M., Albrecht B. (a cura di), *L'architettura del mondo. Infrastrutture, Mobilità, nuovi Paesaggi*, Editrice Compositori, Bologna.
- Cremaschi M. (2007), "Folle", in Agnoletto M., Delpiano A., Guerzoni M. (a cura di, 2007).
- Gabellini P. (2010), *Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria*, Carocci, Roma
- Graham S., Marvin S. (2001), *Splintering urbanism*, Routledge, London.
- Isola A. (2004), "Abitare le infrastrutture" in Isola A., Bazzanella M. (a cura di), *Infra esperienze. Forme insediative, ambiente e infrastrutture*, Marsilio, Venezia.
- Isozaki A. Associati (2008), "Futura 787", in Albanese F. (a cura di) *Bologna New City Station*, supplemento *Domus*, n. 920.
- Jackson P. A., (1998), "Domesticating the Street, the contested spaces of the High Street and the Mall", in Fyfe N. R. (ed., 1998), *Images of the Street. Planning, identity and control in public space*, Routledge, London.
- Jacobs A., Appleyard D. (1987), "Toward an Urban Design Manifesto", in LeGates R., Stout F. (eds., 1996), *The City Reader*, Routledge, London e New York, pp. 491 - 502.
- Luke R. (2005), "The Phoneur: Mobile Commerce and the Digital Pedagogies of the Wireless Web", in Trifonas P. P. (ed.), *Communities of Difference: Culture, Language, Technology*, Palgrave MacMillan, New York.
- Secchi B. (2010), "A new urban question", in *Territorio*, n.53.
- Secchi B. (2011), "La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali", in *Crios. Critica degli ordinamenti spaziali*, n.1.
- Vale L.J., Bass Warner S. (eds., 2001), *Imaging the City. Continuing Struggles and New Directions*, Center for Urban Policy Research Press, Newark.

Sitografia

- ABDR architetti associati (2007), Stazione Alta Velocità Tiburtina
<http://www.archilovers.com/p4750/Stazione-Alta-Velocità-Tiburtina-images>
- Maffei A., Isozaki A. (2010), Stazione di Bologna Centrale – Nuovo complesso integrato
<http://europaconcorsi.com/projects/118270-Stazione-di-Bologna-Centrale-Nuovo-Complesso-Integrato>
- Manovich L. (2005), "The Poetics of Augmented Space", Lev Manovich Official website.
<http://www.manovich.net/articles.php>
- Rete Ferroviaria Italiana (2002), Concorso di progettazione in due gradi del Fabbricato Viaggiatori della nuova stazione ferroviaria di Torino Porta Susa e di una Torre destinata a servizi ricettivi ed uffici, Regolamento
- Rete Ferroviaria Italiana (2006), Concorso internazionale di progettazione per il Nuovo Complesso Integrato nell'ambito della stazione di Bologna Centrale, Regolamento
- SAT Aeroporto G. Galilei (2011), concorso di idee per la definizione di una soluzione architettonica unitaria delle strutture aeroportuali esistenti e del nuovo "City Gate", Documento Preliminare alla progettazione
http://www.pisa-airport.com/downloads/documento_preliminare_alla_progettazione.pdf
- Società Servizi Aeroportuali (2009), Concorso per la realizzazione di un'opera presso l'aeroporto di Milano Malpensa,
http://s3.amazonaws.com/europaconcorsi/competition_attachments/1357946/bando.pdf



Hybrids spaces of Hong Kong

Francesco Rossini

Universidad Politecnica de Catalunya
Departamento de urbanismo y ordenación del territorio (UOT)
Email: francesco.rossini@upc.edu

Abstract

Oggi la città di Hong Kong ha certamente rafforzato la sua posizione come centro finanziario internazionale, proponendosi come una delle città globali a livello di Tokyo, Londra e New York.

La città riesce a fondere in un mix assolutamente unico la cultura e le tradizioni dell'Oriente e dell'Occidente, l'antico e il moderno si fondono per creare una città dinamica e cosmopolita.

Hong Kong rappresenta un caso esemplare in cui la permeabilità della struttura urbana permette di esplorare la città in un modo intensivo, godendo di diversi livelli di utilizzo e dove gli edifici fanno parte della complessità dei flussi che ogni giorno la attraversano. La caratteristica di svilupparsi in altezza ha permesso la moltiplicazione del piano orizzontale, in tal senso, la città ha sviluppato una serie di percorsi aerei (Skyways) che costituiscono un network di mobilità pedonale che collega diversi edifici a differenti livelli.

Parole chiave

Hong Kong, Spazio Pubblico, Privatizzazione.

La struttura urbana

Hong Kong fu fondata come colonia britannica nel 1841, l'isola fu ceduta alla Gran Bretagna dopo la Prima Guerra dell'Opio (1840-1842). Inizialmente grazie alla sua posizione strategica è stata utilizzata come centro per il commercio con la Cina, sviluppandosi come base navale e porto di esportazione, ma dopo la Seconda Guerra Mondiale, è stata interessata da un rapido sviluppo urbano caratterizzato da una sorta di *laissez faire* economico. Questo atteggiamento ha generato le basi per trasformare la politica territoriale in un mezzo per produrre economia e sviluppo, creando i presupposti per la sorprendente evoluzione della città.

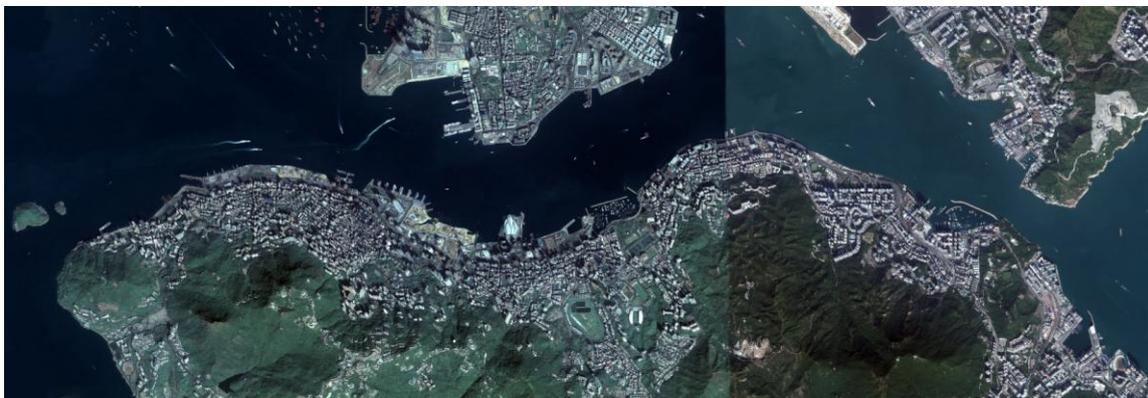


Figura 1. Foto satellitare della parte nord dell'isola di Hong Kong.

La foto mostra l'andamento sinuoso della conformazione urbana che segue la morfologia del territorio.

Sicuramente un aspetto che caratterizza la struttura urbana di Hong Kong è dovuto alle caratteristiche morfologiche del suo territorio. L'urbanizzazione della città riguarda solo il 24% della superficie disponibile, che corrisponde alla parte più pianeggiante localizzata a nord dell'isola. (figura 1)

assenti nella cultura tradizionale cinese. Questo fenomeno si basa principalmente sulla strutture sociale e politica delle antiche popolazioni cinesi ed è un aspetto che si è spesso riflesso nella pianificazione e nell'architettura durante il corso della storia. L'imperatore era l'unica autorità, e non aveva bisogno di condividere il suo potere con la nobiltà, la borghesia e i religiosi. Questo sistema ideologico si manifestava nella struttura simmetrica della città; gli assi viari, i giardini, e gli edifici, erano organizzati per rafforzare il monopolio assoluto dell'imperatore. Il resto della popolazione non aveva bisogno di spazi per riunirsi, ma solo di *boulevard* (che indicavano la direzione) e di elementi simbolici per l'adorazione. In tal senso gli spazi pubblici aperti, avevano la funzione di rappresentanza del potere, piuttosto che luoghi di aggregazione.

Un atteggiamento simile al regime dell'antica Cina, nei confronti dello spazio pubblico, fu adottato nei primi anni della colonizzazione da parte del Governo Britannico. Per molti versi le riunioni e qualsiasi forma di aggregazione nei luoghi più rappresentativi della città erano spesso repressi o in alcuni casi proibite. Come conseguenza, nel corso degli anni Hong Kong non ha sviluppato un sistema di spazi aperti pubblici tali da soddisfare le esigenze della popolazione. Nel 1998, la dichiarazione sino-britannica sanciva l'acquisizione di Hong Kong alla Repubblica Popolare Cinese. Il cambiamento politico e lo scetticismo sull'incertezza per il futuro della ex-colonia, fece risvegliare nella popolazione un maggiore senso di appartenenza verso la propria città. (Law, 2002)



Figura 3. Lo skyline di Hong Kong da Victoria Harbor.

Un altro aspetto che vale la pena sottolineare, è la differenza del significato del termine 'pubblico' nella cultura cinese. Nel linguaggio occidentale, la parola 'pubblico' deriva dal latino *publicus*, una contrazione di *populus* = popolare², e di solito indica tutto ciò che è comunitario: interesse pubblico, l'ordine pubblico, l'opinione pubblica, o quello che è accessibile a tutti, un luogo pubblico. Nella tradizione cinese, la formazione del carattere composto 'pubblico' (*gong* 公) si basa sulla formazione di due caratteri semplici, 'dividere' (*ba* 八) e 'privato' (*si*

私)³ che uniti significano 'girare la schiena al privato', nel senso che è pubblico tutto quello che non fa parte del privato. (Novaretti, 2011) Senza approfondire questioni etimologiche e filosofiche, a causa della complessità degli ideogrammi, è importante evidenziare come nella tradizione culturale cinese la differenza tra pubblico e privato sia sempre stata debole, e che nella struttura culturale gli aspetti privati siano prevalenti rispetto a quelli pubblici. Come abbiamo visto in precedenza la stessa formazione dell'ideogramma 'pubblico' ha in sé la radice del carattere 'privato'. Nel IX secolo, l'eminento riformatore cinese Mr. Liang Qi-Chao (1873-1929) introdusse il concetto di virtù pubblica (*gongde xin* 公德心) nella regolazione della vita sociale, in modo da stabilire di non beneficiare dell'uso del pubblico per interessi privati. (● | ●● | ●●● | ●●●● | ●●●●●)

La privatizzazione dello spazio pubblico

La tendenza nell'uso del territorio, orientato verso gli aspetti economici, ha portato alla perdita degli attributi dello spazio pubblico. Come conseguenza, la pianificazione per favorire gli interessi finanziari del Governo e dei promotori privati sta perdendo il suo tradizionale ruolo di garante dello spazio sociale, con il rischio di trasferire

² etimologico della lingua italiana”.

³ Gli ideogrammi cinesi hanno significati multipli, e assumono altri significati se combinati tra loro.

(MTR)⁵, formano un un complesso sistema di passaggi e connessioni che attraversano la città a diversi livelli, e canalizzando i flussi pedonali in punti determinati. (figura 5)

Questi nodi, con le loro connessioni, sono convergenza di diversi flussi e si configurano essenzialmente come delle vie commerciali. La tendenza verso la commercializzazione dello spazio è un aspetto di fondamentale importanza per i privati, visto che possano approfittare del passaggio diario di migliaia di persone per aumentare i loro profitti. La mancanza di limiti chiaramente definiti tra la sfera pubblica e la sfera privata, genera luoghi in cui la nozione di spazio assume una caratteristica del tutto innovativa e in un certo senso paradossale. Questo sistema, tende a stabilire relazioni e connessioni in se stesso, un labirinto urbano che porta all'esclusione di parti della città. Come conseguenza gli spazi pubblici nelle immediate vicinanze, come *Statue Square*, e *Chater Garden*, soffrono della condizione di non essere integrati in questo intricato sistema di flussi pedonali. In realtà questi spazi pubblici sebbene altamente rappresentativi e situati nel cuore della città, non costituiscono luoghi di incontro abituali per la popolazione di Hong Kong.

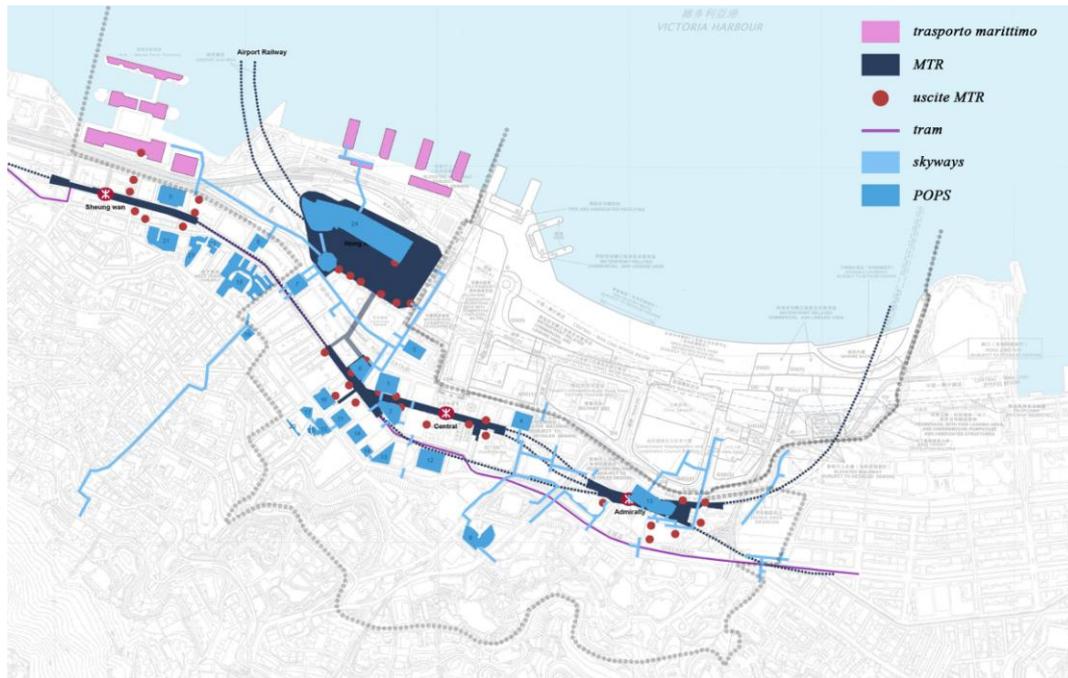


Figura 5. La sovrapposizione dei POPS, gli skyways e le stazioni della metropolitana. (elaborazione propria)
 La maggior parte dei POPS si trova in corrispondenza dei principali nodi di trasporto metropolitano.
 La rete creata dai POPS, gli skyways e le stazioni della metropolitana configura un sistema tridimensionale complesso che permette l'uso intensivo di diversi livelli della città.

Conclusioni

La politica dell'uso del suolo del governo di Hong Kong si basa sulla ricerca del massimo profitto economico. Questo atteggiamento ha portato ad un impoverimento della pianificazione dello spazio pubblico, che ha perso il suo ruolo strutturale nella formazione della città. La politica dei POPS non ha prodotto un contributo sostanziale, tale da consentire allo spazio pubblico di assumere la condizione di catalizzatore urbano. Gli spazi creati molto spesso hanno tradito le aspettative della proposta. Se ci riferiamo ai dati del *Building Department* relativi alle dimensioni dei POPS, circa il 70% risultano inferiori a 50m2. Nella maggior parte dei casi, il settore privato usufruiva dei benefici della legge ottenendo il bonus di superficie costruita addizionale, senza però contribuire con spazi che potessero offrire un contributo alla vita pubblica della città. Spesso ci troviamo in presenza di corridoi commerciali, o *cul de sac* senza alcuna relazione con le strade adiacenti.

La commercializzazione priva questi luoghi pubblici della componente sociale e politica, che rappresenta una caratteristica determinante nella formazione dello spazio pubblico come elemento organizzatore delle attività urbane. Come abbiamo visto in precedenza, la pianificazione ad Hong Kong è condizionata da due aspetti principali: la mancanza di suolo edificabile e lo sviluppo strettamente legato agli aspetti finanziari. In tal senso le

⁵

norme e i regolamenti fissati dalla *Hong Kong standard planning guideline*⁶, possono non essere sufficienti per affrontare i vari aspetti della gestione degli spazi pubblici. Per esempio il capitolo 4 del regolamento stabilisce i requisiti e gli standard da rispettare per la realizzazione degli spazi aperti, ma le norme non specificano se questi debbano essere spazi aperti pubblici o privati. L'ambiguità della legge consente ai promotori di soddisfare i requisiti della legge con la realizzazione di spazi aperti ristretti che non sono accessibili a tutta la popolazione, come ad esempio un giardino realizzato sopra il tetto di un centro commerciale. Questi aspetti sono condizionati dal fatto che una buona parte dell'economia della città si basa sulle entrate ricevute dalla vendita dei diritti dell'uso del suolo, di conseguenza, sia il Governo che gli imprenditori privati tendono ad ottenere il massimo profitto da ogni operazione che interessi la trasformazione e lo sviluppo del territorio.

Lo studio intrapreso si propone di analizzare la relazione tra il sistema degli spazi pubblici e le altre componenti che caratterizzano le attività urbane. In particolare l'analisi si concentra sul ruolo dei nuovi spazi della contemporaneità, gli spazi ibridi di uso collettivo, al fine di comprendere la loro logica di funzionamento e stabilire il loro impatto sulla la struttura spaziale della città. La ricerca mira a stabilire una visione approfondita sul fenomeno della privatizzazione dello spazio pubblico nella città di Hong Kong, proponendo un approccio strategico basato sulla lettura fisico-morfologica del tessuto urbano. Attraverso la revisione delle procedure e delle attuali norme urbanistiche, si analizzano le possibilità offerte dai *POPS*, con l'intento di aumentare la presenza e l'offerta di attività pubbliche all'interno degli edifici, creando un sistema che senza snaturare le caratteristiche della città, possa configurarsi come elemento portante e organizzatore delle attività urbane. È necessario bilanciare la crescita e lo sviluppo della città attraverso l'espansione della vita pubblica, sfruttando le potenzialità offerte dalla collaborazione del pubblico e del privato, e generando spazi che valorizzino il carattere e la cultura del luogo.

Per molti versi la città può essere considerata come un 'laboratorio urbano' dove si sperimentano nuove idee assimilando gli errori del passato e migliorando le strategie che si sono rivelate più efficaci. Questa filosofia è condivisa dal Governo e dai promotori privati, che attraverso la loro collaborazione hanno spesso prodotto sinergie positive capaci di tradurre le visioni in realtà ad una velocità sorprendente.

Bibliografia

- Cuthbert A.R. (1995), "The right to the city – Surveillance, private interest and the public domain in Hong Kong", in *Cities*, Vol. 12, No. 5, pp. 293- 310.
- Cuthbert A.R. (1997), "Ambiguous space, ambiguous rights – corporate power and social control in Hong Kong", in *Cities*, Vol. 14, No. 5, pp. 295- 311.
- Endacott G.B. (1995), *A History of Hong Kong*, Oxford University Press, second edition.
- Habermas, J. (1986), *Historia y crítica de la opinión pública. La transformación estructural de la vida pública*. Editorial Gustavo Gili, Mexico y Barcelona.
- Law, L. (2002) "Defying Disappearance: Cosmopolitan Public Spaces in Hong Kong", in *Urban Studies*, Vol. 39, No. 9, 1625–1645, 2002
- Luk, M.T.I. (1997), *Pedestrianizing the Central District: The CBD in Hong Kong*. Tesi di master. The University of Hong Kong, Hong Kong.
- Nissim, R. (1998), *Land administration and practice in Hong Kong*, Hong Kong University Press.
- Novaretti, S. (2011), *Le ragioni del pubblico: le "azioni per il pubblico interesse" in Cina*. Collana: Quaderni del Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Torino.
- Shelton B., Karakiewicz J., Kwan T. (2010) *The making of Hong Kong, from Vertical to Volumetric*. Taylor & Francis, London & New York
- Knox, P.L. (1993), *The Restless Urban Landscape*, Prentice Hall, Englewood Cliffs.
- Kayden, J.S. (1998), *Privately owned public space : the New York City experience*, John Wiley and Sons Inc., New York:
- Too, Wing-Tak. (2007), *A Study of Private/Public space in Hong Kong*, Tesi di dottorato, The University of Hong Kong, Hong Kong.
- White, W.H. (1980), *The social life of small urban spaces*, Conservation Foundation, Washington, D.C.

Sitografia

- Hong Kong 2030: planning vision and strategy - final report. Disponibile su Hong Kong Planning Department. http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/hk2030/eng/finalreport/
- Practice Notes for Authorized Persons and Registered Structural Engineers (PNAP) No. 233, 236 & 280. Disponibile su Buildings Department, Hong Kong SAR Government Hong Kong. http://www.bd.gov.hk/english/documents/index_pnap.html
- Hong Kong Planning Standards and Guidelines, 2009. Disponibile su Hong Kong Planning Department.

⁶ La *Hong Kong standard planning and guideline*, rappresenta il documento attraverso cui si stabiliscono le linee guida e le norme per la gestione degli spazi aperti ad Hong Kong.

http://www.pland.gov.hk/pland_en/tech_doc/hkpsg/full/

Urban Design Guidelines for Hong Kong 2002. Disponibile su Hong Kong Planning Department.

http://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/udg/udg_es/udg_es_eng.pdf

Provision of public facilities in private developments 2008. Disponibile su Buildings Department, Hong Kong SAR Government Hong Kong.

http://www.bd.gov.hk/english/dedicated_areas.html

Ciclo di Conferenze, *Vertical Density: the Public Dimension*. The Government of the Hong Kong SAR, Bureau of Shanghai World Expo Executive Committee, Ottobre 2010 disponibile su Skyscraper. Sezione

http://www.skyscraper.org/PROGRAMS/PUBLIC_DIMENSION/public_dimension_overview.php