

# *(ibidem)*

le letture di **Planum**

The Journal of Urbanism

**#03**  
2014

**Gabellini** e il poco tempo per leggere **Fiorentino** sulla fine di un sogno americano **Iannuzzi** su spazio pubblico e partecipazione | E inoltre: **spazio urbano e immigrazione, territorio e pianificazione nel Mezzogiorno, progetto e insurrezione degli usi, città divise** | Scritti di **Patrizia Gabellini, Daniele Fiorentino, Marcella Iannuzzi, Giancarlo Paba, Angelo Sampieri, Roberta Marzorati, Giampaolo Nuvolati, Lorenzo Fabian, Maria Grazia Montella, Lorenzo Barbieri, Matteo Aimini, Enrico Nigris** | Libri di **Laura Basco, Enrico Formato e Laura Lieto, Alessandro Coppola, Francesca Gelli, Antonia Mazzette, Andrea Bocco, Maria Colucci, Alberto Clementi, Robert L. McCullough, Paola Briata, Stefano Moroni, Arturo Lanzani, Aessandro Ali, Daniela Gambino, Antonio Longo, Anna Moro, Christian Novak e Federico Zanfi, Adriano Cancellieri, Aurélien Delpirou e Arnaud Passalacqua, Matteo Aimini**

**(ibidem)** le letture di **Planum**.  
**The Journal of Urbanism n.3/2014**  
Supplemento al n.29, vol. II/2014

© Copyright 2014  
by Planum. The Journal of Urbanism  
ISSN 1723-0993  
Registered by the Court of Rome on 04/12/2001  
Under the number 514-2001

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.

**La pubblicazione di (ibidem) le letture di Planum. The Journal of Urbanism n.3/2014 è stata curata dalla Redazione di Planum**

Marco Cremaschi (Ideazione e cura)  
Giulia Fini e Marco Milini (Coordinamento)  
Claudia Botti, Salvatore Caschetto,  
Carlotta Fioretti, Marina Reissner,  
Cecilia Maria Saibene (Redazione)  
Nicola Vazzoler (Progetto grafico)

Immagine di copertina:

**Detroit. Frederick Street, ex complesso industriale parte dell'indotto automobilistico.**

Foto di Federico Bernardini, 2014 ©

### Editoriali

#### 4. Leggo senza avere tempo

*Patrizia Gabellini*

### Questioni

#### 8. La città e il giardino: fine di un sogno americano

*Daniele Fiorentino*

#### 13. In comune? Agire e partecipare nelle città d'Italia

*Marcella Iannuzzi*

### Letture

#### 18. Amicizia e pianificazione. I sentieri di Clarence Stein e Benton MacKaye

*Giancarlo Paba*

#### 23. Urbanistica, coesione e paesaggio nel Mezzogiorno. Tutto si riduce dunque a profittare del momento?

*Angelo Sampieri*

#### 26. Voci e pratiche delle differenze

*Roberta Marzorati*

#### 29. Città divise, ineguali ma (in qualche modo) responsabili

*Giampaolo Nuvolati*

#### 35. Infrastruttura di un territorio che cambia

*Lorenzo Fabian*

#### 39. La città divisa: intimità culturali e marginalità urbane a Porto Recanati

*Maria Grazia Montella*

#### 41. I trasporti di Roma visti dalla Francia

*Lorenzo Barbieri*

### Dintorni

#### 45. Hanoi 2050. Trilogia del paesaggio asiatico

*Matteo Aimini*

#### 55. Interstizi

*Enrico Nigris*

### 59. Elenco degli Autori

I circa 7000 dottorandi che riceveranno delle borse di studio nei 900 dottorati da poco accreditati costeranno al paese circa 100 milioni all'anno. Quasi la metà di quanto costano i soli dipendenti del Senato, che numericamente sono poco più di 800. Una comparazione che evidenzia una storica disparità di trattamento: questo non è un paese per giovani, non è un paese per la ricerca e l'innovazione. Il sistema nazionale ostacola le nuove generazioni: l'istruzione superiore è per pochi, la qualità dei servizi è bassa, la burocrazia limita le imprese, gli alloggi costano... Neanche le nostre città e aree metropolitane sono youth friendly: il costo della vita è alto, i servizi scarseggiano e il mercato del lavoro è impermeabile.

Divorzieranno i giovani dalle città? Ma è già così! In tutte le maggiori città metropolitane (Napoli esclusa) l'indice di vecchiaia è alto, prossimo alla media nazionale, e comunque superiore a quello delle città europee.

Ce lo possiamo permettere? Una città di anziani perde stimoli, opportunità, potenzialità di crescita. Ma c'è una conseguenza particolare che forse è ancora più grave. Il centro delle città ospita i beni collettivi e gli spazi comuni cumulati nella storia: parchi, ospedali, musei, scuole, trasporto pubblico. Chi li userà? Gli anziani più agiati e meglio assistiti dal welfare attuale, che escono poco? Giovani e famiglie – sia ricche sia povere – sono relegate nelle cinture di periferia: è uno spreco annunciato.

Basterebbero più opportunità, più borse, o borse più elevate? Forse, ma negli ultimi trent'anni molte città del mondo hanno aperto cantieri. Cantieri edilizi, ma anche di futuro. Opere radicalmente innovative rivolte alla popolazione più giovane, più dinamica e creativa. Investire in una cultura accessibile e diffusa dovrebbe essere parte integrante dell'innovazione urbana, un modo per ridurre le penalizzazioni che pesano sui giovani.

m.c.

Patrizia Gabellini

## Leggo senza avere tempo

Qualcuno mi ha chiesto: “che cosa vorrebbe leggere di urbanistica un assessore che non ha mai un minuto libero?”.

Per una riflessione sul leggere, mi è piaciuto assumere il punto di vista di chi vive una condizione di forzata riduzione del tempo a disposizione per questa fondamentale attività.

### Sull'impiego del tempo

Appena mi è stato possibile farlo, ho chiesto la collocazione in aspettativa all'Università essendomi chiaro che si può fare l'assessore in tanti modi, ma se si ritiene questa esperienza meritevole di essere vissuta fino in fondo occorre tempo pieno, ovvero concentrazione continua. Ne consegue una diversa economia del tempo di lettura, una scelta circa il modo di utilizzare gli spazi che restano disponibili dopo aver assolto i molteplici compiti istituzionali. Come assessore 'tecnico', amministratore e non politico, privilegio letture che mi consentono di approfondire temi legati alle mie deleghe e che, molto vari e distanti tra loro, coprono nell'insieme un ampio spettro di cui non sempre, in precedenza, avevo avuto occasione di occuparmi<sup>1</sup>. L'approfondimento è finalizzato alla comprensione necessaria per prendere decisioni, scegliere priorità, esprimere una posizione. Confidando sulla competenza e la responsabilità della struttura burocratica (altra distinzione di funzioni e ruoli da riconoscere), mi riservo la 'convincione'. Per maturarla impiego un tempo di lettura che non riguarda quasi mai dei libri, ma piuttosto documenti tecnici, leggi, rapporti, opinioni ecc. Un insieme variegato di testi che 'ruota attorno' al tema circoscrivendolo, mettendolo progressivamente a fuoco.

Potrei definire le mie letture di assessore una collezione di testi eterogenei tenuti assieme dalla questione che contribuiscono a istruire.

<sup>1</sup> Sono assessore all'Urbanistica, Città storica e Ambiente del Comune di Bologna

### Sul ruolo del libro

La domanda, tuttavia, è riferita al mio essere tuttora urbanista e insegnante, e ritaglia dunque una dimensione che persiste nel presente, è legata al passato e proiettata verso un futuro prossimo, quello che seguirà questa parentesi speciale. Si riferisce a uno spazio temporale che deve essere ritagliato tra quelli ineludibili o prioritari, dedicati a supportare le scelte amministrative con un sufficiente grado di consapevolezza.

La prima risposta è forse ovvia: libri che possano essere letti in poco tempo, quindi brevi.

Prendo tre esempi di libri che possono rientrare nel campo vasto e dai contorni incerti delle letture urbanistiche, per cominciare a individuare alcune caratteristiche del libro che privilegio in questa fase: Jacques Véron, *L'urbanizzazione del mondo*, 2008; Gilles Clément, *Breve storia del giardino*, 2012; Carlo M. Cipolla, *Allegro ma non troppo*, 2014. A parte le importanti differenze, queste tre opere hanno caratteristiche che ritengo interessanti per soddisfare il bisogno di qualità che si accentua quando si abbia poco tempo a disposizione per la lettura. In tutti e tre i casi gli autori sono importanti e riconosciuti nel loro campo (demografico, progettuale, storico), con una solida esperienza alle spalle, il che consente loro di cimentarsi nella costruzione di 'affreschi' ambiziosi per la dilatazione temporale e spaziale che intendono coprire. Lo fanno in maniera sintetica, ineccepibile dal punto di vista scientifico (Véron), con umorismo (inteso da Cipolla come la *capacità di intendere, apprezzare ed esprimere*), coniugando proprie esperienze particolari con l'identificazione di archetipi (Clément). Si tratta di strategie evidentemente incomparabili, ma ugualmente sapienti, che lasciano intendere una colta riflessione sul libro come mezzo di comunicazione con un suo 'lettore ideale'. Per questo la lettura è facile e nel contempo pregnante.

Un suggerimento sul libro adatto al lettore impaziente (per mancanza di tempo) viene da un paragrafo del magistrale micro-trattato *Come si fa una tesi*



*John Tenniel 'White Rabbit looking at his watch'.*



*di laurea* di Umberto Eco (1977), intitolato: “Ma si devono leggere dei libri? E in che ordine?”. Vi si propone il ruolo che i libri svolgono in un’attività di ricerca: come «discussione della letteratura precedente», «per capire come sono già state fatte delle ricerche analoghe», ma anche come ‘retroterra’, ossia costruzione dello «sfondo su cui ci si muove». Sono queste altre indicazioni utili a tratteggiare l’identikit di un libro che valga la pena di essere letto quando tutte le energie sono canalizzate verso la costruzione di azioni che si cimentino con l’innovazione e abbiano una dimensione di ricerca.

### **Sulla superficie del libro**

Penso che una delle ragioni per le quali molti amano attraversare i banchi delle librerie o sfogliare i cataloghi delle case editrici sia l’effetto sulle sinapsi cerebrali determinato dalla successione paratattica dei titoli, da un accostamento accidentale che, attivando un circuito mentale, costruisce suo malgrado un insieme significativo cui può essere dato, in alcuni casi, un senso. Quando si ha poco tempo per leggere, passare in rassegna i titoli delle pubblicazioni recenti (operazione che può essere fatta in vari modi, a seconda delle opportunità che si offrono) agisce come ‘setaccio tematico’, consente di cogliere gli slittamenti e, ripetuto a distanza di tempo, mette in evidenza le svolte.

Questa volta cerco di rispondere alla domanda spostando l’attenzione sulla superficie del libro, o meglio su tutti quegli elementi che accompagnano il testo vero e proprio, determinanti non solo per decidere se andare avanti o meno con la lettura, ma anche per fissare nella mente un pensiero, una ipotesi. La cura per il paratesto, analogamente alla preoccupazione per la sintesi e all’attenzione per il lettore ideale, è solitamente sottovalutata nei libri, non solo in quelli di urbanistica, eppure è assai utile per chi vuole usare al meglio il proprio tempo di lettura.

I titoli, del libro e delle diverse componenti dell’indice, costituiscono il primo messaggio fondamentale. Nella loro costruzione spesso prevale l’interesse dell’autore a forare il rumore semantico, a far emergere il proprio testo dalla massa di una produzione crescente attraverso titoli accattivanti, perché spiazzanti o perché alla moda, anziché titoli che identifichino ciò di cui si scrive. Benché sia

un’esigenza non banale, la cattura dell’attenzione non è efficace per colui che vuole capire in poco tempo di che si tratta e decidere se vale la pena andare oltre. Un’accurata titolazione delle voci di un indice opportunamente strutturato svolge una rilevante funzione di orientamento. Su questo piano la delusione è frequente, da un lato per le concessioni all’allusione (titoli che non dicono ed eventualmente lasciano intendere), dall’altro per una opzione minimalista (non si sa quanto dovuta a ricerca di eleganza o a insufficiente decantazione del pensiero) che oggi, molto spesso, riduce i titoli a una successione di vocaboli e gli indici a elenchi piatti. Se l’indice resta oscuro, ammesso che il nome dell’autore sia di per sé promettente, diventa decisiva la quarta di copertina: non troppo lunga, deve riuscire a restituire il contenuto, se non anche il punto di vista o l’interpretazione quando il tema sia controverso o l’ipotesi originale. Mette a dura prova la capacità dell’autore di scarnificare i concetti e di esporli, ma può giocare un ruolo decisivo. Sempre per un lettore che ha poco tempo, prefazioni, introduzioni e conclusioni costituiscono presenze preziose, sempre che agiscano in quanto tali. Se aggiungiamo la straordinaria capacità comunicativa che, in urbanistica, possono avere le immagini e le loro didascalie, un insieme ben progettato di tutte le componenti del paratesto lascerebbe al corpo del libro l’argomentazione e l’approfondimento e costituirebbe un appuntamento sicuro per riprendere in mano il libro alla prima occasione.

### **Sui contenuti e sui limiti**

Se veniamo al ‘che cosa’ dei libri di urbanistica, questo dovrebbe soddisfare l’esigenza di un lettore che è anche mosso da una tensione pratica.

Per quanto ho scritto all’inizio, il tavolo di lavoro di un assessore è solitamente occupato da testi che hanno una diretta utilità. L’attività amministrativa offre uno straordinario spaccato per cogliere il cambiamento in atto, è un potente sensore, ma ha bisogno di supporti. Al libro, dunque, chiedo di aiutarmi a verificare l’estensione dei fenomeni che colgo attraverso l’impegno sul campo e la ragionevolezza delle spiegazioni che ritengo plausibili, ad approfondire la conoscenza di ciò che cambia nella città contemporanea. Per questo mi piace siano contestualizzati i casi, dichiarate e discusse le ipotesi

si interpretative, esplicitato il punto di vista assunto. Mi interessa conoscere le motivazioni delle azioni attivate per affrontare condizioni nuove, quindi la capacità di andare oltre le descrizioni puntigliose di presunte buone pratiche locali. Vorrei trovare lavori sulla riconfigurazione del sistema decisionale, dove vengano scandagliate le nuove relazioni tra stato, mercato e cittadinanza attiva. Sono esempi di ciò che vado cercando nei libri e che si situa in uno spazio intermedio tra il confronto ideologico e lo studio di caso, i due estremi verso cui spingono le indubbie difficoltà di questo momento storico.

### **Per finire**

Nel fare questo curioso esercizio autoriflessivo ho ripetutamente pensato a come si lavora nell'Università, là dove si concentra o dovrebbe concentrarsi la produzione di libri.

Le linee guida che sono state redatte negli ultimi anni per la valutazione delle credenziali scientifiche non aiutano. Un necessario rigore e la spinta ad aumentare la produttività si sono progressivamente congelati in una serie di descrittori che nel loro insieme penalizzano la cura del testo, in particolare del libro, sia nella forma sia nei contenuti. La chiarezza espositiva, l'articolazione dell'interpretazione, l'efficacia comunicativa sono diventate un lusso. Questo è un problema.



Daniele Fiorentino

## La città e il giardino: fine di un sogno americano



Laura Basco, Enrico Formato, Laura Lieto  
**Americans. Città e territorio ai tempi dell'impero**

Cronopio, Napoli 2012  
pp. 238, € 18



Alessandro Coppola  
**Apocalypse Town. Cronache dalla fine della civiltà urbana**

Laterza, Roma-Bari 2012  
pp. VII-232, € 13



Francesca Gelli  
**La città nella scienza politica Americana**

Rubbettino,  
Soveria Mannelli 2012  
pp. 162, € 14

Il sogno americano di metà Novecento di una città estesa sul territorio e composta da una miriade di cassette unifamiliari con giardino di proprietà è evidentemente in crisi, e lo è anche a causa di quello 'sprawl' (estensione appunto) che ha contribuito a mettere in difficoltà i centri città negli Stati Uniti. L'assetto urbano indotto dall'atomizzazione della produzione industriale tra gli anni quaranta e sessanta, con il conseguente spostamento delle fabbriche in zone sempre più periferiche e il movimento in massa della nuova classe media e degli operai nelle zone suburbane, hanno trasformato il paese portando a caratterizzarsi sempre più come una

società che nel processo di suburbanizzazione perdeva progressivamente quel senso di comunità che contraddistingue gli agglomerati urbani più coesi. D'altronde, come rilevato da Alessandro Coppola nel suo studio *Apocalypse Town*, la crisi di quella grande industria pesante, in particolare nelle motortowns del Midwest, che aveva favorito il proliferare di nuovi centri urbani diffusi e l'illusione di una crescita continua senza intoppi, ha comportato anche lo spopolamento delle grandi città industriali a partire dagli anni settanta. Città che hanno dovuto reinventarsi per sopravvivere, quando hanno potuto.

Tutto questo ha comportato non solo un indebitamento, se non il crollo, del tessuto urbano ma il tramonto dello stesso sogno americano così come, fin dalla nascita della nazione, lo avevano immaginato i padri fondatori, come ben illustrano i saggi di Laura Lieto ed Enrico Formato in *Americans*. Ma forse il sogno è andato in crisi proprio nella misura in cui si è distaccato da quei valori. L'ideale jeffersoniano era quello di una repubblica di individui indipendenti, innanzitutto da un punto di vista economico ma poi anche da quello politico, capaci di competere alla pari sul libero mercato. Il presupposto era però quello di una eguaglianza di partenza di soggetti in grado di essere autosufficienti e che di fondo condividevano non solo i valori ma anche le origini e l'appartenenza religiosa. Questo Jefferson non lo diceva esplicitamente ma la 'white republic' era destinata a rimanere tale almeno per tutto l'Ottocento.

Quell'ideale si fondava su un principio essenziale di intervento dell'uomo sul territorio, che Leo Marx ha ben sintetizzato in *La macchina nel giardino*, fondamentale per capire l'assetto urbano e agrario americano (Marx 1964). Pur non citando Marx, Formato illustra questi passaggi nella sua analisi dello spazio geografico delimitato dal cosiddetto *grid system*, e in buona misura regolamentato dal governo centrale, all'interno del quale però rimaneva aperta la libera concorrenza.



*Detroit, foto di Sandra Annunziata.*

A cavallo tra il XIX e il XX secolo, tuttavia, dall'ideale agrario dei fondatori, che comportava come si è detto una sistemazione della natura in grado di consentire i benefici della comunità urbana negli immensi spazi rurali dell'America dell'Ovest, nasceva quella che Kenneth Jackson ha definito la 'crabgrass frontier', ovvero la sintesi degli ideali della frontiera e degli spazi rurali con la residenza urbana. Alla rivoluzione industriale della *Gilded Age* di fine Ottocento si accompagnava, come è ovvio, anche una rivoluzione nei trasporti e un'erosione degli spazi di passeggiata e socializzazione. Ciò apriva la strada a un riassetto del tessuto urbano e a una atomizzazione dei conglomerati su grandi spazi (Jackson 1987: cap 2). Si creava così il modello esteso della città statunitense, distinto per molti versi da quello europeo.

Con l'affermazione della società di massa e della cultura popolare nei primi venti anni del Nove-

cento aveva inizio lo spostamento delle classi medio-alte verso i sobborghi della città, al cui centro finivano per vivere principalmente gli operai della grande industria e le masse di immigrati appena arrivati sul continente. Di questo tiene conto la ricerca urbanistico-storico-sociologica condotta da Basco, Formato e Lieto che individuano le radici storico-filosofiche di un 'eccezionalismo' americano che, per dirla sempre con Jackson, trasforma quelli che in Europa erano gli *slums* della periferia nelle confortevoli zone residenziali di una classe media asse portante della nuova società del benessere (Jackson 1987: pp. 12-13). Un sogno in parte realizzato solo alla metà del secolo, e nel pieno della guerra fredda, sempre però per una parte della cittadinanza. A quel modello avrebbero aderito ben presto, volenti o nolenti, anche i gruppi etnici che, nel tentativo di emanciparsi dai ghetti cui erano stati relegati dalla seconda rivoluzione



industriale e di essere riconosciuti come cittadini con pieni diritti, ambivano a essere anche loro dei 'suburban americans'.

Tanto il volume di Coppola quanto quello di Lieto, Basco e Formato prendono in esame la trasformazione della città e la sua crisi negli Stati Uniti nel corso del XX secolo. Però, mentre il gruppo di ricercatori napoletani fonda la propria analisi sullo sviluppo del concetto di urbanizzazione in base alla ricostruzione di un processo dalle radici antiche, Coppola mette in evidenza la decadenza che ha colpito soprattutto alcuni centri urbani industriali del Midwest a partire dalla fine degli anni sessanta. D'altronde, il sottotitolo *Cronache dalla fine della civiltà urbana* annuncia l'argomento centrale del volume. La tesi dell'autore, affrontata anche dagli storici e storici dell'architettura americani negli ultimi vent'anni, è in buona parte condivisibile: la natura stessa della città americana del Novecento con la sua dispersione e perdita di senso di comunità, e la crisi del settore dell'automobile aggravata a inizio anni settanta dalla crisi petrolifera, hanno portato alla caduta del modello urbano affermatosi nei decenni precedenti.

Non solo: in alcune città ad alta densità, e nella stessa New York, si vanno creando nuove enclaves di sperimentazione di un'agricoltura capace di rendere autosufficienti interi isolati, se non quartieri, secondo un modello di 'buy local' che alla fine dovrebbe ribaltare l'ideale fondante della repubblica (Coppola: 162-164). Dalle case nella campagna dello *yeoman farmer*, che hanno come punto di riferimento la cittadina fatta di luoghi di socializzazione e di infrastrutture, agli agglomerati di edifici urbani che accolgono tra gli stretti spazi lasciati liberi dal cemento, si potrebbe passare a coltivazioni quasi modellate sugli orti di guerra del secondo conflitto mondiale. Queste, però, più che un futuro di risistemazione, 'shrinkage' e moderato sviluppo a misura d'uomo, sembrano prefigurare uno scenario urbano post-atomico e di sopravvivenza.

È vero che la nuova metropoli statunitense è sempre più estraniante e soprattutto marca con sempre maggiore assertività la sperequazione esistente nei suoi diversi distretti. Ma è vero anche che le città di cui si parla nel libro di Coppola sono un fenomeno inquietante della nostra civiltà post-moderna, però

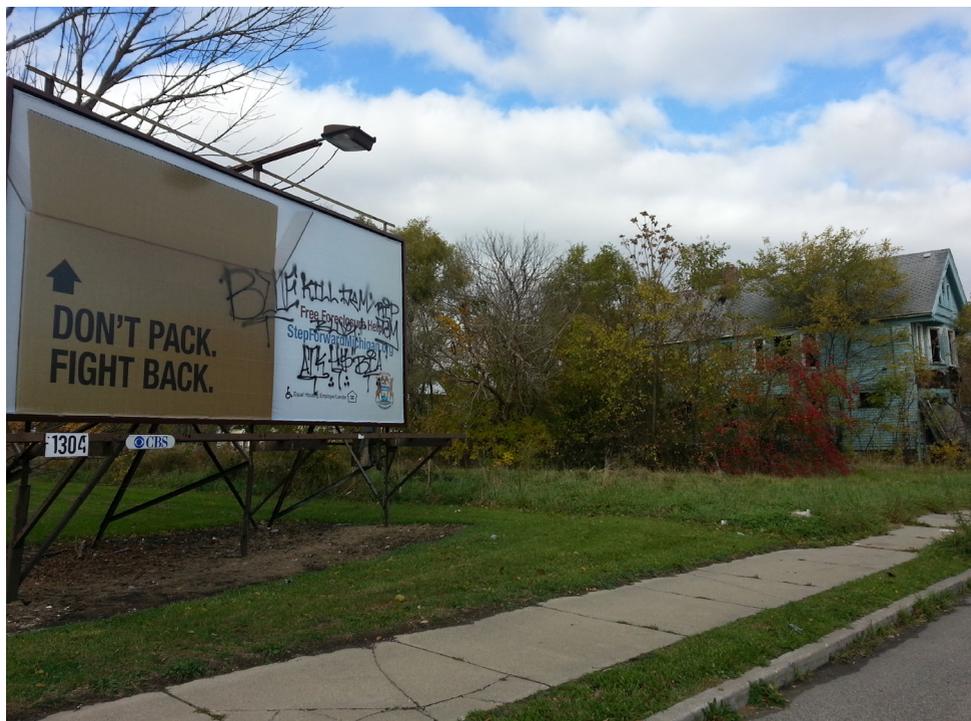
non rappresentano necessariamente il destino di tutti gli agglomerati urbani.

Se ha fallito il cosiddetto modello Levittown, gli agglomerati di casette standardizzate con giardinetti ideati nel secondo dopoguerra grazie ai finanziamenti stanziati per gli ex-combattenti e nuovo prototipo del sogno americano, non è detto che tutti gli altri centri urbani debbano seguire la stessa sorte. Peraltro, e questo è un argomento solo sfiorato dagli studi qui presi in esame, in alcune delle grandi città degli Stati Uniti c'è un progressivo e nuovo movimento verso il centro città, basato su aspettative diverse da quelle che a inizio secolo, e di nuovo negli anni cinquanta del Novecento, avevano portato invece alla suburbanizzazione.

Coppola prende in esame le strategie delle amministrazioni comunali per rimediare alla progressiva autodistruzione delle città, con risultati che spesso finiscono per essere nient'altro che un modo per pianificare una progressiva decostruzione.

All'analisi dell'organizzazione amministrativa delle città americane e alla rilevanza «della politica urbana come campo concreto di azione democratica» è dedicato invece il saggio di Francesca Gelli. Prendendo come punti di partenza gli studi di Robert Dahl su New Haven negli anni cinquanta del XX secolo, di Theodore Lowi su New York nei sessanta, e di Aaron Wildavsky nei settanta, Gelli offre una lettura dei passaggi fondamentali operati dalla scienza politica americana nello studio dell'applicazione dei progetti di riorganizzazione e dell'influenza dei poteri locali nelle decisioni determinanti a livello urbano.

Il libro mette in evidenza come, a seconda del punto di osservazione dei singoli studiosi e del caso di studio preso in esame, si possa parlare di due teorie principali sul funzionamento della democrazia a livello locale: la pluralista, promossa soprattutto da Dahl, e l'elitista che trova in Lowi un parziale sostenitore (Gelli: 15-16). L'importanza di questi diversi studi, come ben evidenzia l'autrice, sta nel contribuire a fornire una lettura delle effettive fonti delle decisioni che riguardano l'organizzazione amministrativa della città e gli effettivi 'loci' di potere. Inoltre, come evidenziato in particolare da Wildavsky nel suo studio *Implementation: How Great Expectations in Washington Are Dashed in Oakland* (Pressman e



*Detroit, foto di Federico Bernardini.*

Wildawsky, 1973), è importante comprendere quali siano i passaggi che portano dalla progettazione, in particolare quella approntata dall'amministrazione centrale, all'attuazione sul territorio e chi siano i responsabili di questo processo. Si tratta in fondo di comprendere fino a quale punto i poteri locali siano in grado di gestire le decisioni principali riguardanti l'assetto urbano e quanto invece questi siano influenzati dal governo federale.

L'equilibrio, e spesso la frizione, tra governo federale e governi locali, in particolare quelli degli Stati, è un tema centrale della politica statunitense fin dalla nascita della nazione. Una nazione fatta di Stati che hanno deciso di cedere parte della sovranità nel proprio interesse ma anche nell'interesse collettivo. In questi Stati vi sono poi città che sono state determinanti nel configurare il rapporto tra il locale e il nazionale, nel tentativo di dare ai diversi amministratori i poteri necessari a gestire la

cosa pubblica, mediando tra il decision-making di livello nazionale e gli interessi dei differenti gradi dell'amministrazione pubblica; e questo nel miglior interesse degli abitanti delle città stesse. Spesso così i sindaci diventano attori fondamentali nel disegnare scenari capaci di garantire il rispetto delle leggi federali mentre si cercano soluzioni adatte alle singole realtà. Lo sviluppo o la contrazione sono così guidati sulla base di modelli che tengono conto degli interessi di investitori, amministratori e politici locali e nazionali, ma che devono necessariamente rispondere ai bisogni e alle aspettative della cittadinanza.

Gli esperimenti di Cleveland dove, come scrive Coppola, sta prendendo forma un nuovo paesaggio de-urbanizzato, o la riqualificazione di Brooklyn anche grazie agli stanziamenti messi a disposizione dal sindaco Edward Koch nei primi anni 2000, sono solo alcuni dei tentativi di come si



cerchi di trovare un'alternativa alla scomparsa del modello urbano statunitense. Così, scrive ancora Coppola, si propongono sempre più di frequente soluzioni creative per un «nuovo metabolismo urbano» in grado di riciclare le proprie scorie e rendersi se non autosufficiente almeno capace di non distruggere attraverso il consumo (Coppola: 152). Il problema enorme affrontato da molte delle città americane post-industriali è anche quello dell'alimentazione, elemento discriminante tra ghetti e zone residenziali, dove la standardizzazione del cibo a basso costo, che in *Apocalypse Town* si rivela poi essere in realtà molto più caro di quello che è nominalmente, crea problemi di metabolismo appunto nei cittadini, risolvibili solo con una riorganizzazione della catena alimentare. E allora, conclude l'autore, «in un mondo prevalentemente urbano, le città avranno bisogno di adottare sistemi metabolici circolari: gli output urbani dovranno essere visti come input cruciali nei sistemi produttivi urbani, con la sistematizzazione del riciclo e della produzione di fertilizzante naturale per il loro riutilizzo sui terreni agricoli locali» (*ibidem*: 166). Sa un po' di utopia, ma in alcuni ambienti questo è perlomeno quanto ci si augura e già si è cominciato a fare.

La città americana, almeno alla metà del Novecento punto di riferimento e modello del sogno della classe media, e non solo di quella statunitense, è dunque in piena crisi. Eppure, come altri centri urbani nel mondo, si sta ridefinendo secondo schemi non usuali. Sulla base degli interessanti studi che, come si vede, si vanno facendo ormai anche in Italia, i pianificatori e gli amministratori americani saranno forse in grado sempre più di reinventare e reinventarsi, lasciando almeno in parte che il sogno si affievolisca per dare spazio a una creatività non più 'eccezionalista'. Questa forse è la strada che gli Stati Uniti stanno intraprendendo in senso più lato, abbandonando progressivamente quell'ideale puritano di fondazione della 'città sulla collina' per farsi invece 'una nazione tra le nazioni'.

### Riferimenti bibliografici

- Jackson K.T. (1987), *Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States*, Oxford University Press, New York-Oxford.
- Marx L. (1964), *The Machine in the Garden: Technology and the Pastoral Ideal in America*, Oxford University Press, New York-Oxford.
- Pressman J., Wildawsky A. (1973), *Implementation: How Great Expectations in Washington Are Dashed in Oakland; Or, Why It's Amazing that Federal Programs Work at All, this Being a Saga of the Economic Development Administration as Told by Two Sympathetic Observers Who Seek to Build Morals on a Foundation of Ruined Hopes*, University of California Press, Berkeley.

Marcella Iannuzzi

## In comune? Agire e partecipare nelle città d'Italia



Antonietta Mazzette

(a cura di)

### Pratiche sociali di città pubblica

Laterza, Roma-Bari 2013

pp. 294, € 22



Maria Colucci

### La città solidale. Elementi per una nuova dimensione della qualità urbana

FrancoAngeli, Milano 2012

pp. 272, € 23



Andrea Bocco

(a cura di)

### Qui è Ora. Lo spazio e il tempo pubblici come leva della qualità della vita e della cittadinanza attiva

Quodlibet,

Macerata 2012

pp. 168, € 23

Esistono molti modi per trattare la partecipazione dei cittadini alla vita pubblica nello spazio urbano. Tra questi, è possibile analizzarla guardando agli usi che gli abitanti fanno dello spazio pubblico, oppure considerarla sul piano delle politiche, attraverso l'esame di specifici progetti sperimentati in determinati contesti; o ancora, ponendosi a un livello intermedio tra osservazione e intervento, interrogandosi su come dovrebbero essere pensate le politiche urbane per promuovere la vita pubblica della città. Si può parlare di partecipazione nello spazio pubblico, di partecipazione alla vita pubblica, intendendola come *azione* pubblica, di progettazione partecipata di interventi pubblici. Ogni approccio presuppone una metodologia e un percorso a sé,

un punto di osservazione diverso, una finalità e un prodotto finito differenti. Incrociarne la lettura fa emergere accordi e dissonanze, soprattutto nel passaggio dal lavoro concettuale di analisi alla messa a punto o in azione di proposte operative.

Questo confronto di esperienze diverse è l'operazione che ci apprestiamo a fare con la recensione di tre libri i cui titoli, già una densa epifania programmatica di temi, sembrano sovrapporsi e dialogare, avvalendosi di termini e concetti di una stessa area semantica seppur riferendosi a diversi livelli di partecipazione dei cittadini e di interazione con l'attore statale.

Il libro curato da Antonietta Mazzette, *Pratiche sociali di città pubblica*, è il risultato di una ricerca svolta nelle città italiane medie e grandi che vede coinvolte diverse università. L'intento è di osservare con occhio sensibile gli usi che i cittadini fanno dello spazio pubblico, per riflettere sul senso che esso incarna nella società italiana contemporanea. L'approccio conoscitivo è quello dell'osservazione dei luoghi e delle pratiche, uno sguardo su ciò che accade spoglio di qualsiasi intento progettuale, con l'unico scopo di comprendere la realtà, di capire come lo spazio pubblico influenzi le pratiche delle diverse popolazioni urbane e di leggerne le interazioni, partendo comunque dall'assunto che lo spazio pubblico non rappresenta più il luogo primario di formazione dell'azione pubblica. Il presupposto da cui la curatrice parte è la presa di coscienza dello svuotamento di senso dei luoghi pubblici, constatando allo stesso tempo che essi continuano a rappresentare nell'immaginario collettivo il simbolo della cultura pubblica. Tanto più che la domanda di spazi collettivi rimane un diritto fondamentale rivendicato dal cittadino, così come testimonia la ricca e interessante sessione di interviste telefoniche raccolte sull'intero territorio italiano e proposta nel primo capitolo.

Se nell'introduzione Mazzette ripercorre in maniera sistematica la letteratura recente rispetto allo spazio pubblico, la seconda parte della ricerca



è una raccolta di casi di studio, anche molto vari. Per esempio: il caso del Parco del Valentino che diviene spazio pubblico per antonomasia vissuto da popolazioni diverse in spazi e tempi non coincidenti; il caso quasi ossimorico dell'università all'interno dell'aeroporto di Olbia; la stazione di Milano Centrale, spazio che espelle ed esclude, pensato per individui consumatori ancor prima che per utenti; Milano Lambrate, che pur percepito come luogo di passaggio accoglie ancora la funzione primaria di spazio pubblico di riferimento, in qualche modo coabitato ma non condiviso, per gli abitanti dei quartieri limitrofi.

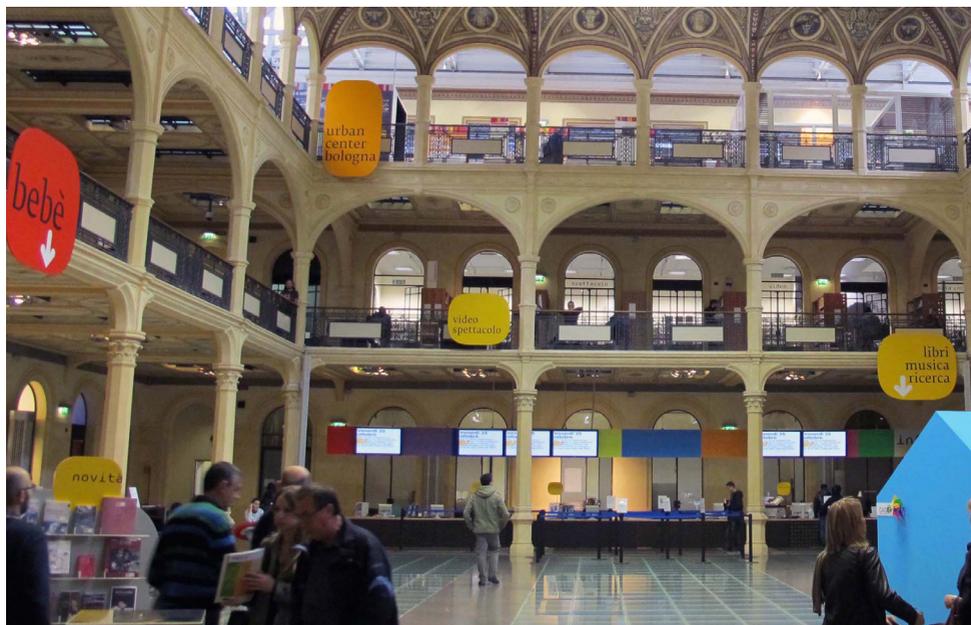
Guardando a questi casi studio gli abitanti sono soprattutto fruitori (se non soltanto consumatori). La loro partecipazione alla città pubblica è rappresentata dalla capacità di risignificare lo spazio secondo l'uso che ne fanno, e tuttavia l'impressione che si ha è quella di un utilizzo tendenzialmente passivo: emerge uno spazio frammentato, vissuto da popolazioni diverse che anche negli spazi liberamente accessibili e sicuri non s'incontrano. La promiscuità che dovrebbe caratterizzare lo spazio pubblico non è rilevata, non c'è possibilità «per eterogeneità e molteplicità di coesistere nello stesso spazio tempo urbano».

Il percorso di lettura del libro sottende anche un'altra questione, cioè quali siano gli spazi pubblici capaci di favorire processi collettivi e azione pubblica, creare coesione sociale, e dove sia possibile esercitare pienamente i propri diritti di cittadinanza. Seppur non esplicitata la risposta, ciò che emerge è che l'accessibilità e la sicurezza degli spazi, caratteristiche che sembrano conferire ai luoghi lo status di *pubblico*, non sembrano assicurare la vivacità dello scambio e la ricchezza di relazioni che proprio quello status presupporrebbe. Eppure, un luogo che sembra soddisfare questi requisiti emerge tra i diversi casi studio: la "Sala Borsa" di Bologna, una biblioteca/medioteca sul modello del Centre Pompidou di Parigi, in cui si può accedere liberamente agli strumenti di connessione con il mondo contemporaneo; da un lato internet e gli strumenti delle nuove tecnologie (corsi su cd e dvd per esempio), dall'altro la cultura nelle sue forme tradizionali o moderne. Il fatto che anche i clochards e le popolazioni disagiate facciano uso di questo spazio (seppur con qualche problema di

gestione, superato attraverso un percorso partecipato), permette un percorso più attivo rispetto agli altri luoghi aperti e accessibili: il riconoscimento dei diritti di esistere non solo nello spazio ma anche nell'azione. Leggere una rivista, un libro, fare la coda per utilizzare un pc, seguire un corso, (in qualche modo avere l'accesso a un servizio in questo caso culturale), questo permette l'accesso a una sfera pubblica più complessa in cui l'individuo può sentirsi soggetto all'interno di una collettività di individui in uno spazio pubblico. Forse è questo che un po' idealmente cerchiamo (e non troviamo) negli spazi pubblici tradizionali, in cui generalmente le uniche azioni concesse, a ben guardare, restano quelle contemplativa o di riposo, di passaggio, di mero consumo, a volte (fortunatamente) di gioco. Se è dunque «dagli usi che si può ricavare la natura pubblica dei luoghi», quello che raccontano i casi studio è un pubblico povero, de-coeso e frammentato, escludente. In virtù di questo la Mazzette conclude la sua introduzione individuando nell'istituzione pubblica l'attore principale della pianificazione dello spazio e indicandolo come garante del senso del Pubblico, riconoscendo tra le cause della perdita di valori condivisi dello spazio pubblico il peso sempre maggiore degli interventi, e degli interessi, dei grandi attori privati.

Le questioni che ci pongono gli altri due libri presi in esame ci spingono a riflettere su cosa ci aspettiamo da uno spazio pubblico per considerarlo tale. È sufficiente che sia sicuro e accessibile a tutti? O vogliamo, come sembra, che sia luogo di incontro, scambio e integrazione, luogo di costruzione di azione pubblica e processi di coesione? Lo spazio di cui si tratta negli altri due libri, proiettati verso un intento di progetto di politiche pubbliche, vuole riferirsi indubbiamente alla seconda categoria.

*Qui è Ora. Lo spazio e il tempo pubblici come leva della qualità della vita e della cittadinanza attiva* è la raccolta, a cura di Andrea Bocco, degli atti di un convegno tenutosi a Torino nella primavera del 2012. Nella prima parte sono raccolti gli interventi rispetto al progetto sperimentale +SPAZIO+TEMPO, svoltosi in un quartiere torinese con l'intento di migliorare la qualità della vita dei suoi abitanti: un bel racconto da parte dei diversi protagonisti (purtroppo solo) addetti ai lavori, in cui la narrazione forzatamente frammentata rappresenta, nella stessa strut-



*Biblioteca Salaborsa di Bologna, foto di Sailko*

tura della restituzione, i vari livelli di intervento e i diversi protagonisti che si sono intrecciati nella messa in atto del progetto. La seconda parte raccoglie invece altri casi di politiche o pratiche spontanee a Torino e in altre città del mondo.

Nel libro ritornano i temi dell'accessibilità e della promiscuità dello spazio pubblico come caratteristiche che rendono uno spazio davvero 'pubblico'. Tuttavia, la finalità cui questi temi sono riferiti è quella della progettazione e dell'intervento che costringe la conoscenza e l'osservazione a tradursi in azioni, in intrecci di attività e relazioni, in procedure e in norme. E, infine, in effetti.

Il progetto è stato pensato come un tentativo di creare un modulo di intervento da poter adattare a diversi contesti: una rosa di 'azioni spot' che stimolasse le diverse popolazioni sul territorio, in maniera mirata o integrata, dagli orti urbani alle attività culturali nello spazio pubblico, dalla banca del tempo alle prove di innovazione della pubblica amministrazione attraverso la rimodulazione di servizi di quartiere. Senza trascurare la comunicazione,

che diventa promotrice e collante delle diverse micro-azioni pensate in un'ottica di trasversalità.

L'effetto cui il progetto tende è di rendere gli spazi pubblici luoghi di interazione, di andare oltre quella frammentazione sociale che il libro della Mazzette ci ha raccontato, puntando sull'accessibilità agli spazi, corredati dalla componente del tempo che in qualche modo ci avvicina allo scorrere della vita quotidiana nel quartiere. Si tratta, dunque di coinvolgere gli abitanti all'interno della vita pubblica del quartiere mettendo a punto brevi e meno brevi attività sociali, non solo negli spazi pubblici aperti, nel tentativo di mettere in atto «una funzione generativa, cioè la capacità di dare vita a nuove idee e azioni» (Bocco: 37), per cercare di rigenerare il tessuto relazionale di un quartiere definito 'normale' ma non particolarmente vivace. In questo libro si parla espressamente di partecipazione degli abitanti, intesa però non soltanto come progettazione partecipata, ma soprattutto come attivazione degli stessi nella vita collettiva del quartiere. Partecipazione dunque come 'cittadinanza attiva' così come



annuncia il sottotitolo del libro. Gli spazi, nella loro componente fisica poco presenti, sono guardati come contenitori di relazioni, di attori, di attività e servizi. Lo spazio perde, in effetti, la sua fisicità nella città pubblica, per spostarsi verso l'azione, in questo caso progettata dall'amministrazione comunale, ma attenta alla lettura del territorio per cogliere input che stimolino azioni anche impreviste, nel tentativo di andare oltre un approccio di tipo deterministico.

È interessante come il passaggio dallo spazio fisico allo spazio relazionale e d'azione avvenga anche attraverso la critica della regolamentazione dell'uso dello spazio pubblico. Proprio col pretesto della conservazione dell'accessibilità e della sicurezza (o piuttosto dell'ordine pubblico o di una forma di decoro urbano criticabile), i nostri spazi pubblici sono irrigiditi di regole, e spesso divieti, che riconducono a usi monofunzionali o mutilati dello spazio pubblico. Molto significativa la raccolta di divieti dei regolamenti comunali nel Portofolio I (Bocco: 32-35) grazie al quale possiamo scoprire che in alcune città è vietato sedersi per terra nelle piazze (Torino), organizzare giochi (Firenze), cantare nelle vie (Ravenna), andare in skateboard (Viareggio) o baciarsi in auto (Eboli).

In qualche modo il progetto aveva come finalità proprio scardinare questi tabù, proponendo attività per strada, nei parchi, nelle piazze, perché i cittadini riprendessero possesso della loro libertà (e del riconoscimento di quella di ognuno) anche di 'improvvisare' la propria vita. In quest'ambito operativo lo sfondo di riferimento è una lettura della città che vede i cittadini come 'competenti' rispetto alle attività rigenerative del proprio quartiere. Il compito del progetto è proporre delle opportunità per attivare risorse che il territorio già offre. Il coinvolgimento delle associazioni e dei singoli abitanti e la loro capacità di partecipare alla vita attiva e sociale del quartiere è una risorsa fondamentale per garantire una buona qualità della vita. È tuttavia un peccato che la pubblicazione abbia avuto luogo a ridosso della conclusione del progetto, poiché non vi è molto spazio per le valutazioni degli effetti, che avrebbero potuto aggiungere importanti informazioni rispetto all'efficacia degli interventi.

Ad ogni modo, le politiche di rigenerazione guardano (finalmente) a un cittadino che può attivarsi

ed essere parte integrante di un funzionamento positivo del suo ambiente di vita o, più semplicemente, che può partecipare alla città. Anche Maria Colucci dimostra un forte interesse verso le competenze degli abitanti, anzi le pone al centro del suo percorso di ricerca e lo fa concentrando su una in particolare, forse non abbastanza esplicitata nel progetto torinese: la capacità del cittadino di individuare i propri bisogni. Proprio in virtù di questa capacità, le politiche non possono esimersi da un approccio partecipato nella progettazione dell'intervento pubblico.

Pubblicazione della tesi di dottorato in Tecnologie e Pianificazione ambientale, *La città solidale. Elementi per una nuova dimensione della qualità urbana* è un rigoroso saggio che ha come obiettivo rivedere l'approccio alle politiche di integrazione degli immigrati, conducendolo verso un orientamento 'sensibile alle differenze' in cui si tratti non tanto di integrazione quanto di convivenza con la diversità. Questa sensibilità si traduce in una capacità di analisi che vada al di là delle forme tradizionali di conoscenza, una conoscenza che possa essere locale, intuitiva, contemplativa, simbolica. Ciò presuppone la riscoperta della saggezza pratica dell'informale e del locale come fonte di apprendimento e costruzione dell'intervento pubblico. Per questo oltre all'osservazione, il coinvolgimento dei cittadini è fondamentale per progettare politiche efficaci. Gli abitanti diventano attori, non solo nel processo di conoscenza fondamentale nell'individuazione di criteri qualitativi rispetto ai quali confrontarsi, ma anche nella modulazione del progetto e nella sua valutazione.

Il campo d'azione che l'autrice individua come fertile nell'intento di costruzione di una 'città solidale' non è però identificato con lo spazio pubblico tradizionale, pur riconoscendo che la segregazione degli immigrati è qui percepita in maniera rilevante proprio a causa di quella frammentazione d'uso che in ogni caso, come testimonia lo studio di Mazzette, appartiene a tutte le popolazioni urbane. Sono invece i servizi e gli spazi di welfare che possono coinvolgere gli immigrati, come tutte le popolazioni svantaggiate, all'interno di una vita urbana attiva, proprio attraverso lo stesso esercizio dei diritti di cittadinanza e del soddisfacimento dei bisogni più profondi, ancor prima dell'uso dello

spazio pubblico, anche se non necessariamente. Sul piano delle politiche, dunque, ci si sposta concettualmente dallo spazio pubblico tradizionale a quello dei servizi, qui ancor più che nel progetto torinese, in virtù del trattamento di politiche rivolte a una categoria svantaggiata: nell'ottica di Colucci, a scala di quartiere sono di vitale importanza i beni collettivi «chiamati a riassumere il ruolo qualificante dell'azione pubblica».

Il libro di Colucci non solo fornisce un'ampia panoramica sugli aspetti concettuali del problema trattato, ma si spinge ad analizzare gli aspetti normativi e procedurali degli attuali strumenti a disposizione, proponendo un 'modello procedurale' che preveda il superamento di standard quantitativi in favore di termini qualitativi come accessibilità e sicurezza. La costruzione del modello ha previsto lo studio di un caso per la sua implementazione e verifica, identificato in alcune aree del Crotonese, all'interno della più ampia cornice di un progetto comunitario della programmazione 2000-2006. L'intervento prevedeva un 'laboratorio territoriale' come strumento di partecipazione attiva, che ha messo a disposizione gli strumenti per concepire e realizzare un ampio spettro di analisi quantitative e qualitative (per lo più interviste agli immigrati) rispetto alla storia, l'esperienza urbana, l'accessibilità e la sicurezza percepita della città, sullo studio delle quali si basano le linee guida proposte dall'autrice nella parte finale.

È interessante notare come la sicurezza e l'accessibilità, indicate tra le caratteristiche peculiari dello spazio pubblico nel saggio introduttivo della Mazzette, siano le caratteristiche qualitative che i beni collettivi di fruizione pubblica (e non solo spazi pubblici) devono soddisfare secondo l'approccio della Colucci. Infatti, le due autrici sono giunte alle medesime caratteristiche, pur attraverso punti di osservazione diversi: l'una facendo riferimento ai processi sociali basati sui principi d'uso dello spazio; l'altra, invece, attraverso il coinvolgimento dell'utilizzatore la cui testimonianza ha permesso di collocare i propri bisogni in una posizione più precisa e giustamente esigente.

Concludendo, nel parlare di città pubblica sembra oggi inevitabile spostare i discorsi dallo spazio verso i servizi, o meglio verso i beni collettivi, come infrastruttura che sostiene la capacità di una città di

essere aperta alla partecipazione dei cittadini e che, in qualche modo, rappresenta il livello della qualità di vita e integrazione sociale. La città pubblica non può essere osservata solo attraverso lo spazio pubblico tradizionale, l'operazione risulterebbe in qualche modo incompleta. I processi di integrazione e di coesione sociale si sviluppano soprattutto attraverso servizi e attività, attraverso dinamiche che mettono in rete e producono beni relazionali, spesso intorno alla fruizione di beni collettivi quali lo spazio urbano, ma non solo. Dunque la conoscenza per la pianificazione e l'intervento statale deve presupporre i luoghi, ma soprattutto le relazioni. Per cogliere la «città delle relazioni» (Colucci 2012) è indispensabile guardare alle pratiche ma anche alle competenze dei cittadini come risorsa per una loro attiva partecipazione alla città.

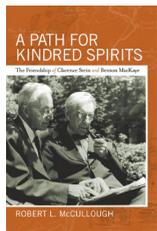
In un'ottica di intervento, per una città 'pubblica', 'attiva' e 'solidale', il cittadino deve avere accesso sì allo spazio, ma anche ai servizi e ai beni collettivi in generale, per soddisfare i propri bisogni e sviluppare le proprie competenze e, infine, deve avere accesso all'azione, per vivere appieno la propria cittadinanza nello spazio urbano.



Giancarlo Paba

## Amicizia e pianificazione.

### I sentieri di Clarence Stein e Benton MacKaye



Robert L. McCullough  
**A Path for Kindred Spirits.  
 The Friendship  
 of Clarence Stein  
 and Benton MacKaye**  
 University of Chicago Press,  
 Chicago 2012  
 pp. 109, £, 28

Il 1921 è un anno importante per Clarence Stein e Benton MacKaye. È l'anno del loro primo incontro nell'Hudson Guild Farm, sulle colline nord-occidentali del New Jersey. Clarence aveva allora 39 anni, essendo nato nei dintorni di New York nel 1882, in una ricca famiglia ebrea di origine tedesca (proprietaria della *National Casket Company*, una florida industria di bare di legno), mentre Benton era nato nel 1879, nel Connecticut, in una famiglia di incerte condizioni economiche, però stimolante e creativa (suo padre era un «talented but prodigal artist, playwright, theatrical producer, and inventor»).

Incomincerà quell'anno una lunga amicizia, che durerà più di cinquant'anni, fino al 1975, quando entrambi moriranno in età molto avanzata, 92 anni per Clarence Stein e 96 per Benton MacKaye.

In un libro di un centinaio di pagine Robert L. McCullough racconta la storia di quell'amicizia e di una lunga e fondamentale avventura intellettuale che ha segnato la storia del planning. Il libro si intitola *A Path for Kindred Spirits*, e il sentiero che cadenza l'esistenza dei due planner è di natura spirituale, ma è anche più concretamente l'Appalachian Trail, che proprio in quell'incontro del 1921 Benton spiegherà a Clarence in ogni dettaglio.

Il libro ha un'aria tranquilla, apparentemente non ambiziosa, ma è ricco di informazioni, di sfumature interpretative, di approfondimenti sottili, su argomenti che sono tornati oggi di grande attualità, nella forte ripresa di interesse per il *regional planning*.

McCullough ha dedicato molti anni di ricerca alla ricostruzione di quell'amicizia, utilizzando la letteratura (Parsons 1998; Anderson 2002), ma soprattutto i materiali d'archivio disponibili alla Cornell University (*Stein Collection*) e al Dartmouth College (*MacKaye Family Papers*), la corrispondenza privata, gli scritti inediti, le fotografie, i disegni, le mappe (le illustrazioni riprodotte nel libro hanno una qualità appena sufficiente, però sono significative e spesso inedite).

Negli ultimi anni si sono moltiplicate le narrazioni biografiche (e autobiografiche), anche nel nostro campo disciplinare, apologetiche o critiche, affettuose o pettegole – penso alla bella raccolta di profili biografici sulle donne di Geddes, come esempio positivo, o al gossip romanzato sulle donne di Frank Lloyd Wright, come caso insopportabile (Stephen 2014; Boyle 2010). Il libro di McCullough possiede la misura giusta: i riferimenti personali vengono utilizzati per illuminare temi o realizzazioni cruciali del planning americano, dall'Appalachian Trail a Radburn, dalla nascita della RPAA al *watershed planning* (di particolare interesse, perché meno noti, i riferimenti agli studi di MacKaye sulla Columbia Valley, nel New Jersey).

E sono molto importanti i luoghi che hanno cadenzato le due vite: la fabbrica di bare a Rochester, la confortevole casa di Clarence nell'Upper West Side sul bordo del Central Park, i viaggi di formazione all'École des Beaux Arts di Parigi, l'abitazione più modesta di Benton nella Lexington Avenue, l'università di Harvard per gli studi di geografia e geologia, la piccola *row house* di Washington, nel periodo nel quale Benton lavorava per il governo sulle politiche forestali, casa che diventa «a gathering place for political activists who sought reform for the country, 'largely the ways of its falling water and its ailing public lands', as MacKaye later explained» (McCullough 2012: 11).

Il libro è la storia di una grande amicizia, ma è forse anche la storia di un'idea di *pianificazione come ami-*

*cizja* – o dell'amicizia come principio di una buona pianificazione: amicizia tra le persone, amicizia con i luoghi (sul significato dei valori spirituali nel planning vedi Perrone 2010: 135-36). McCullough ricostruisce il percorso dell'amicizia personale, fondata sull'aiuto reciproco e l'affettuosa sollecitudine nei momenti più delicati. Benton ha lottato con le ristrettezze economiche per tutta la vita ed era solito dire che la sua scelta di investimento più profittevole era stata quella di non avere figli. Clarence, insieme alla moglie Aline, ha sempre aiutato Benton sia in modo diretto, attraverso ripetuti versamenti di denaro, sia indirettamente, facilitando impieghi e consulenze. Clarence ha invece sofferto lungamente di depressione e di disturbi psicologici (subendo numerose ospedalizzazioni e persino terapie di elettroshock) e Benton non ha fatto mai mancare la sua presenza e il suo conforto. Il libro riporta molti esempi di questa amicizia e in particolare alcuni schizzi di Clarence, ironici e affettuosi, dedicati a Benton.

L'amicizia personale è insieme il nutrimento e il prodotto di un intenso scambio intellettuale intorno alle idee e ai progetti, in un gioco di influenze e di prestiti aperto e generoso (penso che i giovani planner italiani, che la competizione accademica ha reso spesso gelosi e diffidenti, trarrebbero molta utilità, umana e scientifica, dalla lettura del libro di McCullough). Le differenze di interessi e di formazione professionale tra Clarence e Benton diventano un'opportunità di collaborazione e di integrazione, e dopo la lettura del volume di McCullough si consolida l'idea di una (ancora attuale) visione trans-scalare della pianificazione, nella quale *community architecture, urban design, conservation, regional planning, environmental activism, geotechnics* (la disciplina suggerita da Geddes a MacKaye) risultano profondamente intrecciati.

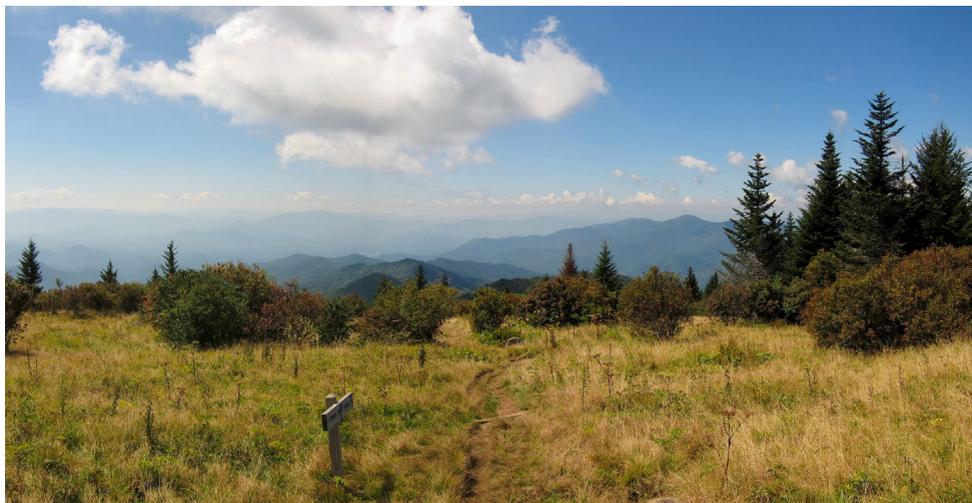
Non è possibile qui seguire il percorso esistenziale e intellettuale dei due amici in tutte le sue evoluzioni e mi soffermerò solo sulla seconda dimensione del rapporto tra amicizia e pianificazione, l'amicizia con i luoghi (e la capacità dei luoghi di generare amicizia), soffermandomi su due luoghi che sono diventati di grande importanza, simbolica e materiale, nella genealogia del planning: Shirley Center e l'Hudson Guild Farm.

Su *Planum* ([www.planum.net](http://www.planum.net)) è possibile vedere, nella sezione *Urban Planning Movies Archives* (<http://www.planum.net/archive-movies-introduction>), il documentario *The City*, diretto nel 1939 da Ralph Steiner e Willard Van Dyke, su un'idea di Pare Lorentz, sviluppata da Lewis Mumford che ha scritto il testo della voce fuori campo. Il film incomincia proprio con le immagini di Shirley Center, un piccolo villaggio ad alcune miglia da Boston. Nella scansione ternaria del film, Shirley rappresenta l'età dell'oro dell'insediamento in America, alla quale seguirà la distruzione prima industriale e poi metropolitana, mentre nella terza parte l'ideale urbanistico rinascerà con le immagini di Radburn e Greenbelt.

La scelta di Shirley non è casuale: in quel villaggio, nel 1888, la famiglia MacKaye aveva acquistato un piccolo cottage (molto spartano, senza energia elettrica, credo anche senza acqua) e quella casa diventerà il luogo di un processo di (auto)formazione ambientale e territoriale del giovane Benton. Il villaggio di Shirley verrà indicato da MacKaye come un modello esemplare della comunità americana autogovernata: «The community *par excellence* was (and is) the colonial New England village. Take my own hill hamlet – Shirley Center, Massachusetts, as I knew it as a boy, with its seventy-one souls in the 1880's. A meeting house, a red brick schoolhouse, a store, farmhouses, wheelwright shop and town hall – seats respectively of religion, education, commerce, agriculture, industry, and government – the basic elements of civilization. All were arranged around the 'common' or 'folkland', direct descendant of Anglo-Saxon commonweal. [...] The New England community is yet a potent force which can play its part in our future and not a sweet old nostalgic myth to be fondly kissed goodbye. For one thing, it is the only community in this country, and perhaps in this world, where the town meeting functions as a true town legislature» (MacKaye 1968: 46-47; per alcuni sviluppi vedi Paba 2010).

Il *Regional Planning* sarebbe quindi più povero, senza Shirley Center, e in particolare senza Hunting Hill, il rilievo roccioso vicino al villaggio che è una sorta di corrispondente naturale dell'Outlook Tower di Patrick Geddes a Edimburgo. Da Hunting Hill il paesaggio si apriva infatti a trecentosessanta gradi, «spread out like a map», così come la valle del





*Appalachian Trail, foto di Miguel Vieira.*

fiume Tay si mostrava di fronte a un'altra collina, Kinnoul Hill, vicina al cottage di Perth nel quale Geddes aveva passato molti anni della sua giovinezza (e da quella vista era venuta la prima idea della sezione di valle). Villaggi, colline, cottage di campagna, osservatori naturali e artificiali, *survey* ed esplorazioni hanno quindi avuto una grande importanza nei primi passi della pianificazione del territorio, e McCullough ricostruisce il filo di questa storia, con ulteriori dettagli e riferimenti. Lo stesso MacKaye, molto più tardi, pubblicherà i taccuini di quelle prime esplorazioni, in particolare del 1893, lungo le cinque valli di Mulpus Brook, Squannacook River, Walker Brook, Long Swamp e Catacoonamug Brook, disposte a ventaglio intorno a Hunting Hill (MacKaye, 1969; una delle mappe disegnate da Benton all'età di 14 anni, impressionanti per la precisione, è riportata in Anderson 2002: 15).

Proprio a Shirley si svolgerà nel novembre del 1922 un incontro di due giorni tra Benton e Clarence – nelle loro conversazioni lo chiameranno *Shirley Conference*, per sottolinearne la densità intellettuale – nel quale prenderanno forma non soltanto l'Appalachian Trail, ma anche gli studi sulla Columbia Valley, gli altri scenari progettuali e più in generale una visione del *regional planning* inteso come «a tan-

gible way to link diverse parts of America's cultural and natural landscapes, physically joining city to wilderness» (McCullough 2012: 5).

L'altro luogo di grande importanza è l'Hudson Guild Farm, come punto di incontro tra agricoltura e comunità, pianificazione e spontaneità, civiltà e *wilderness*, architettura e compassione, cultura e solidarietà: un intreccio molto moderno, e ancora attuale. Stein era già stato coinvolto nelle attività dell'*Ethical Culture Society*, che si occupava di *housing* e *community planning*, e della gestione a New York, nel quartiere di Chelsea, dell'Hudson Guild, un'organizzazione di beneficenza creata nel 1897 sul modello londinese della Toynbee Hall. Nel 1917 venne creata nel New Jersey, a cinquanta miglia da New York, una sorta di estensione agricola dell'insediamento urbano, in una grande area di oltre cinquecento acri di terra e di bosco (diventerà un'istituzione autonoma nel 1927; alcuni edifici sono stati realizzati su progetti di Stein).

McCullough ricostruisce la storia e il significato dell'Hudson Guild Farm: è uno spazio fisico cruciale per lo sviluppo del *regional planning* americano negli anni venti, sede dell'incontro tra Stein e MacKaye del 1921 già ricordato, ma anche del meeting durante il quale verrà fondata il 18 aprile

del 1923 la Regional Planning Association of America, e ancora sede dei tre fondamentali giorni di intensi colloqui con Patrick Geddes, nel soggiorno americano del planner scozzese organizzato qualche mese più tardi da Lewis Mumford.

L'Hudson Guild Farm, nell'insieme delle sue attività, è tuttavia anche un riferimento preciso per l'idea originaria dell'Appalachian Trail, messa a punto nel 1921-23 da MacKaye, con l'aiuto di Clarence Stein: «Food and farm camps could be established as special communities in adjoining valleys. Or they might be combined with the community camps with the inclusion of surrounding farm lands. Their development could provide tangible opportunity for working out by actual experiment a fundamental matter in the problem of living. It would provide one definite avenue of experiment in getting 'back to the land'. It would provide an opportunity for those anxious to settle down in the country: it would open up a possible source for new, and needed, employment. Communities of this type are illustrated by the Hudson Guild Farm in New Jersey» (MacKaye 1921).

McCullough, riprendendo la discussione che si è riaperta anche di recente, restituisce nel suo libro la visione originaria dell'Appalachian Trail, non come semplice sentiero per il tempo libero, ma come complesso sistema di pianificazione regionale alternativo allo sviluppo metropolitano. L'Appalachian Trail acquista quindi estensione, spessore, profondità, interessando i territori trasversalmente, agganciandosi alle città e agli insediamenti esistenti, tenendo insieme agricoltura e protezione delle foreste, *wilderness* e città, escursionismo e re-insediamento abitativo, sentieri e ferrovie.

Nel 1922-24 MacKaye, con la partecipazione intermittente ma decisiva di Stein, soggiorna a lungo e più volte nell'Hudson Guild Farm, compiendo stavolta un approfondito *cross-section study* (da integrare nel disegno longitudinale dell'Appalachian Trail riportato nell'articolo del 1921), attraverso rilievi sul campo, esplorazioni, elaborazioni di cartografie analitiche e progettuali. MacKaye progetta quindi i dettagli del Walkill Branch (chiamato anche Hudson Guild Link), disegnando un nodo articolato complesso che mostra come l'Appalachian Trail costituisca un dispositivo di *regional planning* in grado di interpretare i contesti locali e di incrociare le

reti urbane e metropolitane.

L'Hudson Guild Farm costituiva quindi il prototipo di un nuovo rapporto tra agricoltura, escursionismo, cultura e ospitalità (un *food and farm camp*, nell'articolo di MacKaye del 1921). In realtà il tema del rapporto tra cibo e città, tra consumatore e produttore agricolo, aveva già interessato Benton MacKaye nel periodo di lavoro a Washington, all'interno di una visione più generale del governo dei flussi all'interno di una regione, «for the efficient flow of basic human requirements – food, clothing, building materials, households furnishings, and power – from resource to consumer» (McCullough 2012: 31).

Questa considerazione di McCullough mi ha fatto ricordare un articolo scritto da MacKaye nel 1920 proprio su questo argomento, che ha un titolo intrigante, attualissimo: *A Plan for Cooperation Between Farmer and Consumer* (MacKaye 1920). Si tratta di un saggio bizzarro, nel quale idealismo e pragmatismo sono fusi in modo originale. Benton MacKaye si propone di rendere meno costoso e più efficiente il sistema di approvvigionamento alimentare della città e del distretto di Washington. La soluzione consiste nell'affidare il movimento delle risorse al sistema di trasporto postale, ritenuto in grado di raggiungere capillarmente, e a costi ragionevoli, tutti i consumatori, nei luoghi in cui vivono.

Non è tuttavia questo il punto più interessante – o più improbabile – del saggio. Per garantire il funzionamento della sua proposta, MacKaye immagina infatti una riorganizzazione del sistema metropolitano in grado di garantire un livello adeguato di sovranità alimentare. Il territorio viene suddiviso in *rural supply units*, contenenti 2.500 produttori agricoli, ognuna delle quali è in grado di fornire cibo per se stessa e per altre due unità urbane della stessa dimensione demografica. L'estensione scalare progressiva di questa logica ai quartieri, alla città, al distretto, insieme alla modificazione delle abitudini di produzione e di consumo, consentirebbe di raggiungere un'autosufficienza alimentare quasi completa (anche per effetto di alcune compensazioni facilmente realizzabili per produzioni agricole fortemente specializzate). Questa riorganizzazione costituisce inoltre l'occasione per riproporre la redistribuzione della popolazione nello spazio, sul modello delle città giardino (MacKaye suggerisce



risce esplicitamente l'esempio di Letchworth). E il modello proposto, nel modo consueto di ragionare tipico di MacKaye, viene alla fine esteso da Washington a tutti gli Stati Uniti.

Le cose si tengono insieme nella visione regionalista di MacKaye (e di Stein), ancora una volta. I sentieri si incrociano, si complicano, si sostengono, percorrendo i territori della mente e della vita materiale, con immaginazione e visione del futuro. Il libro di McCullough ci fa camminare su molti di questi sentieri, in modo insieme profondo e leggero, come se si fosse attrezzato per un'escursione, seguendo i famosi dettagliati consigli che Benton MacKaye forniva a chiunque pensasse di inoltrarsi nel suo Appalachian Trail.

### Riferimenti bibliografici

- Anderson L. (2002), *Benton MacKaye: Conservationist, Planner, and Creator of the Appalachian Trail*, The John Hopkins University Press, Baltimore & London.
- Boyle T.C. (2010), *Donne*, Feltrinelli, Milano.
- MacKaye B. (1920), "A Plan for Cooperation Between Farmer and Consumer", *Monthly Labor Review*, vol. 11, no. 2, pp. 213-233.
- MacKaye B. (1921), "An Appalachian Trail: A Project in Regional Planning", *Journal of the American Institute of Architects*, no. 9, pp. 325-330.
- MacKaye B. (1968), *From Geography to Geotechnics*, University of Illinois Press, Urbana.
- Paba G. (2010), "Radici. Alle origini della pianificazione interattiva", *Contesti*, n. 1, pp. 19-30.
- Parsons K.C. (1998), *The Writings of Clarence S. Stein: Architect of the Planned Community*, The John Hopkins University Press, Baltimore & London.
- Perrone C. (2010), *DiverCity. Conoscenza, pianificazione, città delle differenze*, FrancoAngeli, Milano.
- Stephen W. (2014), *Learning from the Lasses: Women of the Patrick Geddes Circle*, Luath Press, Edinburgh.

Angelo Sampieri

## Urbanistica, coesione e paesaggio nel Mezzogiorno. Tutto si riduce dunque a sfruttare del momento?



Alberto Clementi  
(a cura di)  
**Paesaggi interrotti.**  
**Territorio e pianificazione**  
**nel Mezzogiorno**  
Donzelli, Roma 2012  
pp. 176, € 25,00

«Il Mezzogiorno può essere definito una grande *disgregazione sociale*» scriveva Antonio Gramsci quasi un secolo fa in *Alcune note sulla questione meridionale*. «Una realtà che, nel suo ermetismo, appare ribelle ad ogni esegesi» commentava Guido Dorso, tornando sulle note gramsciane dopo il crollo del regime fascista: «poiché quando ne avete afferrato e sottolineato alcuni aspetti, che vi sembrano preminenti, vi sorge il dubbio che altri aspetti abbiano maggiore importanza e tutta l'analisi sia ancora da rifare.» E così concludeva: «tutto si riduce dunque a sfruttare del momento» (Guido Dorso, *La rivoluzione meridionale*, 1955). Il momento era allora un'occasione storica importante e Dorso (come prima Gramsci, seppur entro una diversa prospettiva) immaginava l'emergere di una nuova classe intellettuale meridionale capace di rompere con i clientelismi e i trasformismi dei vecchi dirigenti. Ma era anche altro: erano anche occasioni minori, circostanze e congiunture di cui era bene far tesoro e *profittare*, perché già un secolo fa la *disgregazione sociale* richiamata da Gramsci appariva difficilmente ricomponibile entro una forma di progettualità coesa e strutturale.

Piani, progetti e politiche, che dall'istituzione della Cassa per il Mezzogiorno a oggi si sono susseguiti per colmare divari e costruire coesioni (sociali e territoriali, locali, nazionali, europee), hanno dato i migliori esiti ogni volta che hanno saputo *profittare del momento*, operando, quasi fortuitamente, entro

condizioni difficili, spazi esigui e tempi brevi. E soprattutto, in modo laterale rispetto a un sistema di regole canoniche cui un contesto come quello del Mezzogiorno costitutivamente si sottrae. Così è anche oggi, ed è in questa direzione che, per molti aspetti, il volume curato da Alberto Clementi invita a riflettere: si tratta di mettere a punto alcune azioni strategiche e circostanziate, prima che l'interruzione richiamata dal titolo, sempre imminente in un territorio come quello del Mezzogiorno, si compia. *Per molti aspetti*, non tutti. Perché c'è poi il riferimento al paesaggio, e il racconto di due esperienze di pianificazione del paesaggio che ci portano altrove, entro un differente sfondo, un'altra durata e occasioni che hanno la pretesa di non essere prettamente incidentali e discontinue, ma di costruire, a partire da una forma qui inedita di piano, nuovi modi di tutela, regolazione e trasformazione del territorio.

Il volume ha un'articolazione complessa. È scandito in due parti apparentemente ben distinte: 'Posizioni?' – a indicare tre principali campi di riflessione (urbanistica, politiche di coesione e paesaggio); e 'Il caso Calabria' – dove si ripercorre tra intenzioni (ambiziose, e nel segno di un'innovazione radicale) ed esiti (deludenti) la storia del Quadro Territoriale Paesaggistico della Regione. Le due parti sono però attraversate da inserti che mantengono coeso il ragionamento e mescolano al contempo gli oggetti della trattazione: tavole fuori testo che illustrano elaborati del QTRP calabrese; una sequenza di fotografie di Mario Cresci, Elisa Scaramuzzino e Andrea Pavesi, Alessandro Cane, Gabriele Basilio; e soprattutto il racconto dell'esperienza di pianificazione paesaggistica pugliese di Mariavaleria Mininni che, inserito tra i contributi in apertura di Alberto Clementi e Carlo Donolo, orientati a posizionare il campo, assume carattere e forza tali da divenire molto più della trattazione di un caso. Ecco allora che la riflessione sul paesaggio dà corpo a quel doppio movimento, tra una for-



ma di azione efficace quando è puntuale e incide quasi fortuitamente laddove rintraccia condizioni favorevoli entro 'territori capacitanti', e un'altra, che potremmo dire 'paesaggista', prodotta localmente, che copre un ambito territoriale vasto (in questo caso regionale), con l'ambizione di essere fondata.

Come stanno assieme le due forme di azione è la questione, tradizionale per molti aspetti, attorno alla quale il libro invita a riflettere. I casi, in modo particolare, spingono in questa direzione. Se il Piano Paesaggistico Territoriale della Regione Puglia chiude la prima parte del volume nel segno di un possibile cambiamento di prospettiva, praticabile in nome del paesaggio e in ragione di «un'azione paesaggista sensibile e adattiva» ma non per questo più debole dal punto di vista regolativo («il paesaggio può essere più severo del territorio perché implica una presa di responsabilità ma anche *amor loci*»), la vicenda calabrese riporta l'azione del piano a un quadro di impossibilità regolativa di tipo estensivo (come invece è nelle pretese di una legge regionale disegnata su modello delle regioni del centro e del nord). Tutela del paesaggio e dell'ambiente, difesa del suolo e sua regolazione non riescono qui a convergere entro prospettive unitarie di sviluppo coerenti con i diversi interessi nella trasformazione territoriale. Tanto da far apparire ancora perseguibile l'idea di un piano leggero, solo indicativo, retto da un regime di tutele differenziate (come rovinosamente è stato nel Mezzogiorno ogni volta in cui si è data qualche forma di piano). Evidenti i problemi che un'uscita di questo tipo solleva, nella legittimità però della domanda che Alberto Clementi torna provocatoriamente a porre: «è forse questa la forma della pianificazione più adatta in questi territori che come abbiamo visto tendono a sfuggire alle logiche dell'urbanistica moderna?».

Non si tratta quindi di un riscatto del paesaggio ove urbanistica e politiche di coesione sociale falliscono. Lo dimostra l'esperienza calabrese, dove anche l'ipotesi paesaggista pare impraticabile ed è interrotta. E non è neppure (soltanto) questione di molti 'diversi e divergenti' sud. Di 'abitanti paesaggisti' che in Puglia possono oggi esprimere

la propria 'azione', mentre in Calabria no (sebbene, come si torna a ricordare, la Calabria sia oggi una delle regioni più povere d'Europa, devastata istituzionalmente e come tale difficilmente recuperabile, mentre promesse e risorse decisamente maggiori sembra riservare la Puglia). Il fantasma multiculturalista che ha segnato politiche e progettualità recenti certamente ancora aleggia. Lo evoca il richiamo all'irriducibilità mediterranea, ai localismi consapevoli e agli identitarismi agli cui rimandano i discorsi sul paesaggio. La maledizione esiste, nella forma del luogo comune (Vito Teti, *Maledetto Sud*, 2013), come nella sequenza di storie di corruzione e malgoverno che hanno condannato questi territori all'arretratezza (Emanuele Felice, *Perché il Sud è rimasto indietro*, 2014). E non vi è dubbio, come fa notare Carlo Donolo, che vi siano «differenze rilevanti tra tipi di sociale che vanno prese sul serio», e che nel Mezzogiorno «il sociale non [possa] essere piegato dall'illuminismo del planning meglio intenzionato». È bene però stare accorti, perché l'inclinazione culturalista che ha per molto tempo segnato qualsiasi forma di progettualità al sud ha condotto a celebrare un sociale che, nonostante alcuni fermenti (Salvatore Medici, *Fermento, al Sud c'è fermento*, 2013), è spesso «perverso, renitente a ogni riscatto e totalmente chiuso». Un sociale complicato, al quale possono in qualche modo riferirsi i risultati deludenti di investimenti anche cospicui che ad esso erano orientati. Non mancano oggi cronache e indagini giornalistiche a ricordarcelo (G. Antonio Stella e Sergio Rizzo, *Se muore il Sud*, 2013; Pino Aprile, *Terroni*, 2013).

Se il paesaggio non ce la fa, se non è (soltanto) una questione di differenze locali e culturali, e neppure di costruzione di strumenti tecnici (perché per molti aspetti i due piani hanno riferimenti comuni, seppure mutuati da tradizioni di paesaggio differenti), a cosa allora sono ascrivibili le difficoltà? Il bilancio negativo che *Paesaggi interrotti* ricostruisce a partire dagli anni della Nuova programmazione e dei Programmi complessi (fino a più recenti 'prove d'innovazione' i cui esiti sono oggi problematicamente segnati, tra le altre cose, dalla crisi economica in corso) è certamente esito di un coacervo di ragioni. Tra queste, il volume torna a constatare la totale assenza, in anni recenti, di quelle strate-

gie di sviluppo nazionale cui in passato erano affidate le più importanti questioni meridionali. E rileva come grave, e per molti aspetti paradossale, che questa assenza persista in un momento come quello attuale, segnato da condizioni che con urgenza sembrano richiedere strategie di sviluppo sovralocale: una ridefinizione geografica che prova a ridisegnare il Mezzogiorno come «una macro-regione europea a elevata coesione interna»; un quadro di scelte a livello locale che è sempre più esito e prodotto esclusivo di una programmazione comunitaria; e soprattutto, un governo nazionale il cui carattere sta «nell'essere tecnico e non politico», e come ci ricorda Carlo Donolo, «abbiamo già visto che i tecnici al governo sono propensi a inciampare proprio quando, invece di occuparsi del sistema-paese, vogliono direttamente parlare di società». Entro condizioni di questo tipo, nuove per molti aspetti, *Paesaggi interrotti* pone e lascia aperta la questione attorno a piano e sue forme d'azione. Evitando uscite univoche, come quella paesaggista, evidentemente non ovunque praticabili, seppur ampiamente auspicabili rispetto a tutela e difesa di ambiente e beni comuni. Non rinunciando però a ribadire l'urgenza di una nuova programmazione delle priorità, la necessità che questa avvenga a livello nazionale, sulla base di un'indagine attenta e coordinata da un governo il cui «compito essenzialmente clinico e terapeutico» è quello della selezione di interventi strategici capaci, oggi come un tempo, in questo territorio ribelle ad ogni esegesi, di *profittare del momento*.



Roberta Marzorati

## Voci e pratiche delle differenze



Paola Briata  
**Spazio Urbano e  
 Immigrazione in Italia.  
 Esperienze di pianifica-  
 zione in una prospettiva  
 europea**

FrancoAngeli, Milano 2014  
 pp. 128, € 17

La visibilità degli immigrati negli spazi pubblici ha costituito un problema fin dagli albori di questo fenomeno in Italia – si pensi al grande simulacro discorsivo della sicurezza che dagli anni '90 ha fatto dell'immigrato il nemico pubblico, ha mobilitato i comitati di quartiere e ha alimentato le ondate di panico morale (Dal Lago 1999, Maneri 2009). È anche questa rilevanza pubblica e mediatica che ha fatto sì che il tema dell'immigrazione negli spazi urbani diventasse oggetto di un'ampia trattazione scientifica da parte di discipline diverse, fra cui la sociologia, l'antropologia e l'urbanistica, dando origine a un ampio ventaglio di studi di caso condotti nelle principali città italiane.

In questo panorama, il libro di Paola Briata ha un primo, inequivocabile merito, guardando alla questione da una prospettiva che è stata sì presa in considerazione in Italia ma non in maniera sistematica, come riesce a fare invece l'autrice in questo breve, eppur esaustivo, saggio. A fronte dunque di un quadro molto articolato di «studi centrati sulla descrizione dei processi di territorializzazione della città multi-etnica» (p. 8) il libro si concentra sugli strumenti di governo del territorio che agiscono a livello economico e sociale attraverso il controllo dello spazio nei quartieri di immigrazione.

Il volume restituisce i risultati di una serie di ricerche condotte a partire dal 2007 su alcuni quartieri e aree caratterizzate dalla presenza visibile di immigrati in diverse città dell'Italia settentrionale.

Con una grande capacità di tenere le fila delle trasformazioni dei quartieri nel tempo, e attraverso materiale empirico recente, il saggio fornisce un ricco quadro di forme territoriali di intervento, restituendo la peculiarità del contesto italiano, segnato dall'assenza di una politica urbana nazionale e da una grande frammentarietà ed eterogeneità delle policy che governano le trasformazioni urbane. La prospettiva europea nella quale Briata inquadra la sua analisi è un altro degli aspetti qualificanti di questo saggio; il dialogo con le esperienze europee permette infatti all'autrice di mettere in evidenza la specificità della situazione italiana in tema di politiche urbane nei contesti di immigrazione: un modello 'locale e adattivo' ma in cui il *social mixing*, dominante il discorso e le politiche urbane in Europa, rimane il principale principio ispiratore.

L'autrice ci accompagna così nei centri storici di quattro città italiane: Verona, Milano, Brescia e Genova, accettando la sfida di tenere insieme e analizzare casi così differenti come quello del centro storico genovese, il più grande in Europa, quello della 'Chinatown' milanese, una manciata di vie segnata dai conflitti sull'uso dello spazio pubblico, passando per i quartieri di Veronetta e del Carmine. La regolazione dello spazio in queste aree urbane è avvenuta attraverso strumenti diversi, in costante oscillazione fra un logica emergenziale e una invece strategica: da interventi di *zoning* improntati al controllo sociale ed economico di particolari attività e popolazioni, a progetti *area based* con una logica integrata, alle politiche che vogliono incidere sulla mescolanza delle funzioni o delle popolazioni urbane: un ventaglio di strumenti e di casi locali che l'autrice mette utilmente in relazione con le più ampie strategie di sviluppo urbano.

Il discorso pubblico sull'immigrazione in Italia non ha saputo in generale che leggere la connotazione etnica di alcuni quartieri e spazi nelle città in senso distopico, come indice di una reticenza all'integrazione dei gruppi di immigrati e come foriera

di conflitti. Questo apparato discorsivo particolarmente aggressivo ha contribuito alla promozione di iniziative improntate a ridurre la visibilità degli immigrati nello spazio pubblico o a diluirne la presenza nei quartieri. In definitiva, le tre modalità territoriali della via italiana all'intervento urbano nei quartieri di immigrazione sono: la rottura della territorialità, come risposta all'uso intensivo dello spazio pubblico; il recupero e la valorizzazione immobiliare, che normalmente innesca processi di *gentrification* se non compensata da misure protettive per le fasce deboli; e l'introduzione di regole, restrizioni e ordinanze, quasi un 'modello' di politica locale escludente, nelle piccole e grandi città (Ambrosini 2012). In questo senso gli strumenti di governo del territorio di questo 'social mixing all'italiana' mostrano come i caratteri dell'insediamento degli immigrati in Italia – in primis la scarsa segregazione etnica – non sono stati in generale l'occasione per costruire politiche innovative e per proporre modalità e strumenti di governo del territorio che rispondessero alle specificità dei contesti italiani.

Un'eccezione in questo senso è rappresentato da Torino e dal progetto integrato *The Gate: living not leaving* a cui è dedicato un intero capitolo. *The Gate* rappresenta un caso esemplare nel panorama italiano delle politiche urbane italiane, perché è un progetto integrato *area based* esplicitamente incentrato sull'inclusione economica e sociale degli immigrati che ha cercato di proporre una visione diversa della presenza immigrata a Porta Palazzo e Borgo Dora. La ricostruzione del progetto e dei suoi aspetti di innovazione sociale permette di integrare le analisi sociologiche che hanno letto le dinamiche sociali *micro* in questi quartieri, la convivenza nei suoi aspetti quotidiani e anche i risvolti legati alla *gentrification*, che non ha ovviamente risparmiato nemmeno Torino (cfr. Semi 2004, 2007).

Nel terzo capitolo, Briata dipana il dibattito scientifico sul *social mixing*, mostrando come esso si sviluppi intorno al tema della problematicità della concentrazione etnica. Come critica a questa posizione viene ripreso la proposta di un autore, Sandro Cattacin, che invita a riconsiderare il ghetto come forma di insediamento che può essere una risorsa, nei termini delle forme di auto-organizza-

zione e auto-regolazione che vi si trovano, in tempi di smantellamento dei servizi e del welfare. Credo sia un'utile provocazione in un panorama politico ossessionato in senso negativo dalle concentrazioni spaziali di minoranze etniche o di poveri, anche se allo stesso tempo una posizione di questo tipo – che si sta diffondendo in questi tempi di crisi come elogio alla resilienza delle comunità locali – rischia di legittimare il processo di erosione dei diritti sociali e anche di indebolire le possibili forme di mobilitazione e protesta.

Per di più, quello di ghetto è un concetto sociologicamente molto specifico, che ci parla soprattutto del contesto nord americano, anche se non solo, e che Wacquant definisce come uno strumento di chiusura e controllo etno-razziale, una forma di violenza collettiva che si concretizza nello spazio urbano, da non confondere con i quartieri etnici (2004). In questo senso credo che la sua forte connotazione negativa e l'uso che lo stesso ha assunto nel discorso di senso comune difficilmente permettano di riabilitarlo. Si tratta comunque di un tema molto complesso, che necessita di essere studiato da punti di vista e approcci diversi, che sappiano dialogare fra loro. In particolare, gli studi empirici che sappiano guardare dal di dentro alle dinamiche nelle comunità, mostrando sia i punti di forza (la solidarietà, le risorse etc.) che i punti critici (controllo sociale, conflitti, perpetuazione dello svantaggio sociale etc.), possono essere particolarmente utili per mettere sotto la giusta luce i casi di concentrazione spaziale di specifici gruppi – non per forza 'etnici' – e comprendere quali siano, se davvero esistono, gli 'effetti di quartiere'.

La questione cruciale della rappresentazione degli spazi e dei quartieri di immigrazione è ripresa nell'ultimo capitolo del libro: come parlare di quartieri e aree urbane senza contribuire alla loro stigmatizzazione e a quella di chi vi abita? Briata a questo proposito punta il dito anche verso gli stessi ricercatori che con le loro narrazioni contribuiscono a rafforzare la visione negativa della concentrazione etnica, perché più impegnati a mostrare che quest'ultima non sussiste, piuttosto che a metterne realmente in questione la problematicità. Di fronte a politiche che si ispirano quasi esclusivamente al principio del *social mixing*, l'autrice scrive che è



come se «nella veste di ricercatori, cercassimo di costruire il problema in modo che non possa portare alle soluzioni di cui disponiamo». Si tratta di una critica molto importante, che l'autrice sembra in particolare rivolgere alla comunità scientifica dei pianificatori urbani, che è quella in cui si colloca. Di meccanismi di questo tipo, d'altra parte, in cui si assecondano le politiche esistenti o in cui si riproducono rappresentazioni del discorso di senso comune, abdicando al senso critico che dovrebbe guidare la ricerca, sono piene le scienze sociali. Riconoscerlo, come fa l'autrice in questo caso, è sicuramente un passo avanti importante.

In chiusura, l'autrice descrive alcuni strumenti e pratiche che considera come possibili modi alternativi di osservare e descrivere la 'città delle differenze'; anche qui si tratta di esperienze molto diverse fra loro: da produzioni letterarie a pratiche che dal basso hanno cercato di 'ribaltare lo stigma' che affliggeva certe aree (via Padova a Milano e il piazzale della stazione a Padova), fino a esperienze multimediali di rilettura degli spazi.

Forse c'è un eccesso di ottimismo verso queste esperienze, e il fatto stesso di metterle sotto lo stesso cappello può apparire discutibile. Ma è vero che si tratta di 'voci e pratiche' suggestive che, concentrandosi sulle risorse di varia natura dei quartieri multietnici e non solo dell'immigrazione, e ponendosi in dialogo con gli strumenti dell'azione pubblica, possono dare impulso a nuovi approcci alla città plurale, alla sua lettura e gestione. E visto che, come sottolinea l'autrice, «la possibilità di disegnare politiche innovative è strettamente interrelata anche alla capacità di costruire narrative diverse» (p. 110), sono passi particolarmente importanti in un paese in cui le rappresentazioni negative legate all'immigrazione e ai suoi luoghi faticano ad attenuarsi.

### Riferimenti bibliografici

- Ambrosini M. (2013) "We Are against a Multi-Ethnic Society": Policies of Exclusion at the Urban Level in Italy", in *Ethnic and Racial Studies*, vol. 36, no. 1.
- Dal Lago A. (1999), *Non persone. L'esclusione dei migranti in una società globale*, Feltrinelli, Milano.
- Maneri M. (2009) "I media e la guerra alle migrazioni?" in Palidda S. (a cura di), *Razzismo democratico: la persecuzione degli stranieri in Europa*, Agenzia X, Milano.
- Semi G. (2007), "Lo spazio del multiculturalismo quotidiano", in Colombo E., Semi, G. (a cura di), *Multiculturalismo quotidiano. Le pratiche della differenza*, Franco Angeli, Milano, pp. 59-76.
- Semi G. (2004), "Il quartiere che (si) distingue. Un caso di 'gentrification' a Torino", in *Studi Culturali*, n. 1, pp. 83-107.
- Wacquant L. (2004), "Ghetto" in Smelster N. J., Balter P. B. (eds.), *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, Pergamon Press, Londra.

## Giampaolo Nuvolati

# Città divise, ineguali ma (in qualche modo) responsabili



Stefano Moroni  
**La città responsabile**  
 Carocci, Roma, 2013  
 pp. 168, € 18

*La città responsabile* costituisce un testo di particolare interesse nel quadro della riflessione in atto sulle traiettorie di trasformazione delle nostre realtà urbane. Non solo traiettorie fisiche ma anche filosofiche, intendendo con filosofiche tanto il richiamo alle teorie più *alte* quanto il loro tradursi nel *fare politico* e nelle pratiche della quotidianità. È questo un testo, dunque, che apre stimolanti scorci non solo sullo stato attuale delle città ma anche sul loro divenire, e l'opportunità offertami da *Ibidem* di recensire il volume mi consente proprio di partire dal volume stesso per poi allargare lo sguardo ad alcuni temi urbani emergenti.

Va detto fin dall'inizio che il libro di Stefano Moroni è particolarmente bello e originale nella sua struttura, in quanto capace di articolarsi in parole chiave che consentono rapidi e chiari flash su alcuni dei temi più rilevanti della pianificazione e delle politiche urbane. Tutti i passaggi si tengono insieme consentendo continui rimandi a una visione precisa, una colonna vertebrale che regge molto bene le singole costole del discorso. Questa idea di fondo è costituita dalla messa in discussione dei principi e dell'operato seguiti e messi in atto da uno Stato *teleocratico* (assistenzialista e interventista) cui si contrappone un approccio di tipo *nomocratico*, in cui allo Stato spetta principalmente il compito di garantire le libertà dei singoli nel perseguire obiettivi specifici nel rispetto di regole generali<sup>1</sup>. Come

1 Nell'argomentare la sua posizione l'autore divide il volume in tre parti. La prima riguarda le cosiddette

più volte l'autore ribadisce non si tratta di un approccio neo-liberista, ma che piuttosto richiama la tutela della cosiddetta *rule of law*<sup>2</sup>. In particolare Moroni nel suo volume scrive che «non difender[à] l'interesse privato contro l'interesse pubblico, quanto, piuttosto una particolare idea di interesse pubblico. Né difender[à] il mercato contro lo Stato, ma una particolare idea di Stato» (p. 16).

Non credo che questa recensione possa costituire l'occasione più appropriata per dirsi più o meno d'accordo con la prospettiva *nomocratica*, dunque per rinforzarne o smontarne la portata complessiva. Risolvere definitivamente le questioni, cioè non riconoscere che le questioni stesse possono essere lette da più punti di vista, soggettivi, frutto di *frame* culturali differenti, sarebbe a mio parere deleterio e anche presuntuoso perché su questi argomenti la filosofia della politica fonda la propria esistenza e ha prodotto migliaia di pagine. Piuttosto, l'aspetto da sottolineare è che il volume di Moroni, anche attraverso alcune provocazioni, stimola la riflessione, induce il lettore che non la pensa come l'autore ad elaborare argomentazioni in difesa della propria visione del mondo e dei problemi specifici. È forse proprio questo il valore aggiunto del libro: mettere alla prova la tenuta dei nostri modelli, sottolinearne i pregiudizi, svelarne le resistenze ideologiche, in un gioco dialettico e costruttivo tra visioni diverse del mondo.

In ogni caso, per cercare di entrare nei contenuti del volume, possiamo partire dal titolo, scompo-

---

questioni di fondo in cui si toccano i temi inerenti il rapporto tra uomo e città in termini di diritti e di doveri. La seconda concerne i problemi e le opportunità urbane concrete che oggi è necessario affrontare e risolvere partendo da prospettive antitetiche e, infine, un'ultima in cui si puntualizza il ruolo delle istituzioni e dei privati in termini di assunzione di responsabilità. In ciascuno di questi passaggi si sottolineano gli aspetti positivi legati all'approccio *nomocratico*.

2 Per un testo di approfondimento sulla impostazione dell'autore si rimanda ad un suo precedente articolo (Moroni, 2007a).



nendolo. Dunque *città*. Vorrei evitare qui la tormentata discussione su cosa oggi intendiamo con questo termine e sul fatto che la città nella sua illimitata estensione e complessità stia paradossalmente scomparendo. Una delimitazione precisa, vincolante e imposta degli spazi urbani potrebbe risultare alquanto fastidiosa e discutibile, una sorta di forzatura nel fissare confini e funzioni che non riconoscono la mobilità degli individui, la loro libertà di movimento<sup>3</sup>. Eppure, proprio in relazione con l'aggettivo che segue: *responsabile*, non si può definire responsabile ciò che non ha identità istituzionale precisa. È davvero difficile (ed è inquietante) pensare che i nuovi territori, i cittadini che li abitano e il governo locale di riferimento possano esulare da qualsiasi processo di demarcazione e regolamentazione. Proprio la mancanza di confini e il moltiplicarsi dei flussi determinerebbero forme d'irresponsabilità<sup>4</sup>. A questo punto però ci troviamo davanti a un bivio. L'afflato pedagogico dell'urbanista che in un atto arrogante e quasi ancestrale traccia e impone il solco forse ci indispettisce. Inoltre, il termine *zoning* ha un sapore spesso amarognolo – ne sono consapevole – soprattutto laddove evoca divisione, controllo, costrizione, ghettizzazione, ma d'altro canto un eccesso di liberismo, fondato su di un principio di autoregolazione (o regolazione minima), solo presumibilmente

3 La *querelle* su cosa, ad esempio, debba intendersi per area metropolitana è ampia, e i criteri per includere o escludere un comune sono molteplici. Vanno dal criterio della omogeneità socio-economica tra i comuni, a quello della loro continuità geografica, fino a quello dei flussi di persone, informazioni e merci tra i comuni stessi (Boffi, Palvarini 2011).

4 Prendiamo, ad esempio, la questione della popolazione di passaggio nelle città: pendolari, *city users*, uomini d'affari. Tema introdotto a pieno titolo nel dibattito sulle forme di città da Guido Martinotti (1993) e di cui Moroni è consapevole tanto da affrontarlo già in un passaggio di un suo precedente volume (Moroni 2007b: 117-118). Come è possibile declinare il concetto di responsabilità rispetto a queste popolazioni? Come è possibile rafforzare il senso di responsabilità nelle popolazioni temporanee, con basso livello di identità con i luoghi? Quali sono le conseguenze sulla popolazione locale in termini di *disenfranchisement*? Quadri pianificatori troppo rigidi rischiano di ingessare, ma regole troppo lasche rischiano di rendere ingovernabile un territorio ad alta porosità, se non di favorire le élite (residenti e non).

foriero di ricadute positive sulla collettività, sembra prendere un po' troppo la mano all'autore. Soprattutto quando critica l'approccio *teleocratico* senza riconoscere che potrebbe avere migliori applicazioni o incensa quello *nomocratico* senza riconoscere che potrebbe presentare alcune degenerazioni. Tanto è vero che poi Moroni si lascia sfuggire che la sua «città responsabile», ossia regolata da un diritto rispettabile, semplice, imparziale e stabile (oltre che garantito e gestito da soggetti pubblici trasparenti e corretti) entro la quale i soggetti privati esercitino la loro libertà attivamente ma con onestà (seguendo le regole e onorando i patti) è ancora, «ovviamente [...] un ideale» (p. 13). Forse un modello utopico che si scontra con una realtà non facile da curvare nel rispetto dei principi e ai desiderata espressi.

In questa recensione vorrei introdurre due temi: quello della *soglia accettabile* e quello della *possibilità di scelta* che mi sembrano utili per affrontare in chiave critica alcuni passaggi del libro di Moroni. Lo farò riprendendo due esempi proposti dallo stesso Moroni. Utilizzerò l'esempio dei SUV (Sport Utility Vehicles) per quanto concerne il problema della soglia accettabile, l'esempio dei centri commerciali per quanto concerne il problema della possibilità di scelta.

Cominciamo dalla *soglia accettabile*. Moroni è uno strenuo difensore delle libertà individuali e del fatto che «la sfera del bene è il campo dei legittimi interessi privati (di singoli o di gruppi), mentre la sfera del giusto è il campo dell'interesse pubblico (di tutti)» (p. 31). Ne deriva che le scelte individuali, finché legittime, non vanno contrastate da una morale pubblica. Questo principio vale anche a difesa di coloro che intendono muoversi in città con un SUV e che invece sono frequentemente oggetto di pregiudizio e critica da parte di molte persone, le quali spesso non sono a conoscenza dell'impatto che queste vetture hanno sull'ambiente urbano: un impatto più ridotto rispetto ad altre tipologie di auto non così platealmente condannate. Mancherebbe dunque loro una adeguata informazione<sup>5</sup>.

5 In realtà molta gente, specialmente le persone anziane con la borsa della spesa che fanno fatica a spostarsi sui marciapiedi, ha solo una vaga idea di cosa sia un SUV, una Jeep, un Pickup o una Station Wagon ma è semplicemente infastidita dal fatto che una autovettura particolarmente ingombrante occupi una certa quantità di spazio pubblico. Sulla grandezza c'è una certa oggettività che si chiami SUV o in altro modo.

Supponiamo ora che io decida di girare in città con un SUV (o un mega yacht a Venezia, di quelli che sono ormeggiati lungo la Riva dei Sette Martiri) e supponiamo che altri abbiano la mia stessa passione; i cittadini si troverebbero di fronte ad una situazione imbarazzante di invasione dello spazio urbano (ovviamente non infinito) che deve essere regolata dalla politica attraverso il diritto. Il problema diventa di natura compensatoria: quale è la metratura massima accettabile di un mezzo di trasporto urbano privato? A quanto ammonta la tassazione di quel mezzo che il proprietario crede sia giusto sostenere? La tassa può essere lieve o particolarmente alta e può essere fissata dalle autorità locali non tanto rispetto a criteri standard quanto a criteri di volta in volta ridefiniti alla luce delle concezioni che orientano i decisori. Ecco dunque qui presentarsi il tema della soglia, del limite di accettabilità o meno di una condotta espressa in uno spazio pubblico e della tassazione corrispondente. Non esiste un giusto prezzo per la propria libertà ma un prezzo dettato dagli orizzonti valoriali che caratterizzano la comunità di riferimento. La soglia ultima cui si approda è il risultato della negoziazione tra le parti più o meno direttamente coinvolte e degli interessi rappresentati.

Non credo, peraltro, che il traffico, così come il mercato di Adam Smith, abbia sempre la possibilità di autoregolarsi positivamente in chiave collettiva. L'aumento del caos dettato dal numero dei SUV circolanti non comporterebbe necessariamente l'intasamento del traffico e dunque il desiderio dei proprietari stessi di lasciare a casa il SUV. Viceversa potrebbe darsi il caso che siano gli automobilisti di autovetture medio piccole, spaventati dal traffico, a tenere in garage o a vendere la propria auto consegnando la strada libera proprio ai SUV. In questo modo l'inquinamento stesso non crescerebbe, anzi potrebbe diminuire visto il numero in aumento di automobilisti orientati ad usare i mezzi pubblici.

Ne gioverebbe anche il senso di irreprensibilità percepito dai proprietari dei SUV. Se la metratura consentita dei mezzi di trasporto privato in città è, poniamo, di 7 metri, le persone che girano per la città con un SUV non solo rivendicano la loro libertà, non solo si troveranno la strada libera, ma avvertiranno anche un senso di onestà (tema trattato da Moroni nel capitolo 3), se non di filantropi-

simo vero e proprio, nelle loro azioni sia perché rispettano le leggi e sia perché potranno pensare che parte dei proventi ricavati dalla tassazione sul loro mezzo, andranno a migliorare i servizi di trasporto pubblico utilizzati dagli altri (come nel caso delle politiche di *road pricing*). Scompare dunque anche il senso di colpa. È stata garantita la libertà di scelta, il livello di inquinamento è il medesimo, se non inferiore, ma il panorama sociale delle nostre strade è cambiato: come nell'800 e ben rappresentato nella serie dei quadri di Camille Pissarro che ritraggono *Boulevard Montmartre*, solo le carrozze delle classi abbienti circolano, mentre il resto degli abitanti sta ad osservare dai marciapiedi (se si esclude qualcuno che azzarda l'attraversamento)<sup>6</sup>.

Il problema, a mio parere, risiede dunque a monte: in una società tendenzialmente sempre più polarizzata e caratterizzata da profonde disuguaglianze (e povertà assolute), la libertà degli individui deve essere ancora fortemente regolata per evitare che le distanze sociali si amplino ulteriormente, o più semplicemente che si determinino soprusi. Il che ovviamente non significa negare ad alcuni il piacere di possedere un SUV (o una grossa autovettura), ma significa semmai riflettere sulle possibili ricadute negative legate all'uso di questo mezzo e trovare dispositivi adeguati di compensazione. Certo la lettura del dipinto e le allusioni in riferimento alla possibile diffusione dei SUV o alla loro limitazione rappresenta solo una tra le tante interpretazioni possibili. Non esiste attore razionale e tanto informato da far scelta sempre coerenti e ascrivibili ad una unica e precisa logica tale da essere analizzabile in modo inequivocabile dagli scienziati sociali (o dai pittori). Lo stesso vale per le trasformazioni imprevedibili di una comunità in reazione ai comportamenti adottati dai singoli soggetti che la compongono. Vantaggi e svantaggi legati a determinate circostanze o a specifici modelli di regolazione rimangono alquanto incerti e pertanto lasciano

6 Nel 1897, il pittore impressionista Camille Pissarro – che negli ultimi anni della sua vita aveva problemi alla vista e dunque non poteva più ritrarre la città *en plain air* – dipingerà dalla finestra del Grand Hôtel de Russie in maniera quasi ossessiva il Boulevard Montmartre in tutte le stagioni e i momenti della giornata, restituendoci l'immagine di un viale molto trafficato in tutto simile a quello delle città moderne.





Camille Pissarro 'Boulevard Montmartre un matin d'hiver'.

aperto, molto più di quanto non faccia Moroni, lo spazio per integrazioni, in corso d'opera, tra l'approccio interventista e quello del libero mercato: i due corni del *continuum*.

Dunque, le obiezioni che muovono all'autore non riguardano tanto o soltanto l'orientamento da cui egli parte, sono piuttosto di carattere epistemologico, concernenti le difficoltà insite nel preconizzare aspetti negativi e positivi legati ad una riduzione del modello *teleocratico* ad unico vantaggio di quello *nomocratico*. La trama eziologica è difficile da dipanare, e se è facile criticare lo Stato interventista, che decide ciò che è bene o male per i suoi cittadini, resta però ancora complicato asserire che un modello fondato sulla idea di una semplice regolazione di base (minima, seppur rigida) sia in grado

di garantire con certezza, oltre ad un certo grado di libertà, anche un maggiore benessere individuale e collettivo. Questa stessa accusa è invece mossa proprio da Moroni (p. 110 e pp. 117-118) esclusivamente ai modelli previsionali che stanno alla base della pianificazione tradizionale e che, secondo l'autore, non sono assolutamente in grado di governare la complessità, mentre una *navigazione a vista*, meno razionale e più libera e creativa, porterebbe sicuramente a dei vantaggi. Infranta la gabbia di acciaio weberiana, l'uomo contemporaneo è pronto a librarsi in volo a patto che sappia volare o sia abile nel cadere. Alcune dimensioni come il rischio (Beck), l'incertezza (Bauman), la flessibilità (Sennett), l'antifragilità (Taleb), l'individualizzazione (Giddens) non solo dunque entrano a far parte

prepotentemente degli stili di vita degli individui e delle istituzioni della tarda o post-modernità, ma lentamente da concetti negativi tendono ad assumere connotati positivi, caratteristiche ricercate negli esseri umani in quanto attestanti le loro capacità di adattamento a circostanze in continuo mutamento. Quanto tali trasformazioni si accompagnino ad un effettivo aumento di benessere, quanto invece siano fonte di disagio e angoscia, per tutti o solo per alcune categorie, resta però ancora un punto aperto.

Affrontiamo ora la seconda questione: quella relativa alla *possibilità di scelta*. L'autore afferma: «È difficile immaginare qualcosa di più criticato da certa cultura accademica [...] e, contemporaneamente, più amato dai cittadini dei centri commerciali». E ancora, nella stessa pagina: «[...] se riteniamo – come molti sembrano [...] fare – che i centri commerciali vadano pubblicamente contrastati perché non ci piace l'idea che la gente ami passare più tempo in essi piuttosto che nei centri delle città, perché non ci piace che il consumo abbia un rilievo così forte nella distribuzione del tempo e delle energie della gente, perché amiamo una idea di socialità che non ci pare si esprima nei centri commerciali ecc., stiamo [...] illegittimamente invadendo la sfera del bene di ognuno» (p. 32). Qui torna a proposito l'accento fatto appena sopra sulla questione eziologica – cioè sul rapporto oscuro tra causa ed effetto dei fenomeni – e viene da chiedersi se la gente non frequenta più il centro storico perché è ormai vuoto di piccoli negozi, botteghe artigianali, librerie, trattorie e offerte commerciali a prezzi accettabili oppure perché l'atmosfera del centro commerciale è irresistibile, a parità di condizioni. Se le nostre città non sono in grado di o non hanno risorse per rivitalizzare i quartieri, se la grande distribuzione cancella il commercio di vicinato, se non c'è una politica dei posteggi che favorisca l'accesso al centro storico, allora andare al centro commerciale forse non rappresenta una opzione possibile tra le tante ma una sorta di adattamento, se non di obbligo, cui non necessariamente corrisponde uno stato di felicità e benessere. I nostri nonni raccontano che in tempo di guerra, data la penuria di cibo, mangiavano anche alcuni tipi di radici (e le bucce di patate), ma le radici non erano e non sono del tutto commestibili. Se però accanto alle radici

offriamo riso alle persone e queste continuano a mangiare le radici allora vuol dire che quella è la loro scelta reale, definitiva. In sintesi: non possiamo criticare la scelta degli individui di frequentare i centri commerciali, ci mancherebbe!, ma appunto deve trattarsi di scelte rispetto ad una gamma di alternative proponibili e accessibili.

I due concetti di soglia e di possibilità di scelta si tengono insieme proprio in riferimento a quella che può essere la città a venire e ai problemi urbani emergenti. Soglia da intendersi anche come livello di elasticità/fragilità del sistema urbano nel negoziare interessi sempre più diversi e segmentati; possibilità di scelta da intendersi come elemento fondante e imprescindibile nella strutturazione degli interessi e per la successiva negoziazione degli stessi. Rispetto a queste coordinate si apre anche il discorso riguardante gli strumenti di cui le società urbane oggi tendono a dotarsi per la risoluzione dei conflitti. Conflitti tra gruppi che non ricalcano più i *cleavages* del passato, che non trovano più rappresentanza nelle *agenzie sociali* tradizionali, dai sindacati ai partiti, ma adottano modalità partecipative, di protesta e rivendicazione fortemente innovative, basate, non ultimo, sul ricorso intensivo alla rete. Leggendo il libro di Moroni si ha la sensazione di una contrapposizione tra pubblico e privato, Stato e mercato, mentre viene a mancare una riflessione sui livelli intermedi di governo locale, sulla democrazia deliberativa, sulla trasparenza e apertura delle arene decisionali, sulle forme di innovazione sociale, cioè sulle occasioni di messa in discussione dei processi di regolazione top-down: occasioni non solo dettate dalla forza della *mano invisibile*, ma anche da una partecipazione pubblica e attiva da parte dei cittadini che generi una pianificazione bottom-up o, quantomeno, più negoziata. Su questi ultimi temi Moroni ha più volte espresso la propria perplessità (Moroni 2007b: 151-159) mentre chi scrive crede che rappresentino una strada da percorrere, da affinare certo, ma comunque da percorrere.

Concludendo, il libro di Moroni merita di essere letto e apprezzato. Intanto, come ho già accennato, per la qualità della sua struttura interna: ognuno dei temi specifici trattati – dallo spazio al tempo, dalla povertà alla creatività, dalla collaborazione alla sussidiarietà – viene affrontato attraverso una



premesse, una analisi del problema in cui l'autore propone una serie di puntualizzazioni critiche e argomenta molto coerentemente la propria posizione, ed infine una conclusione sintetica che proietta la riflessione anche sulle prospettive di mutamento e regolazione delle realtà urbane. Inoltre, Moroni combina una conoscenza particolarmente approfondita della letteratura con una notevole chiarezza espositiva. Possiamo non essere d'accordo su alcune considerazioni, e ciò vale anche per il sottoscritto, ma resta il fatto che il volume rappresenta un punto di riferimento importante per il dibattito sul futuro delle nostre città.

### Riferimenti bibliografici

- Boffi M., Palvarini P. (2011), "Flussi di mobilità e definizione delle aree metropolitane", *Sociologia Urbana e Rurale*, n. 94, pp. 62-85.
- Martinotti G. (1993), *Metropoli, la nuova morfologia della città*, il Mulino, Bologna.
- Moroni S. (2007a), "Planning, liberty and the rule of law", *Planning Theory*, vol. 6, no. 2, pp. 146-163.
- Moroni S. (2007b), *La città del liberalismo attivo. Diritto, piano, mercato*, CittàStudi, Milano.

Lorenzo Fabian

## Per una ridefinizione dell'idea di infrastruttura e del progetto urbano in un territorio che cambia



Arturo Lanzani, Alessandro Ali, Daniela Gambino, Antonio Longo, Anna Moro, Christian Novak, Federico Zanfi.

**Quando l'autostrada non basta.**  
**Infrastrutture, paesaggio e urbanistica**  
**nel territorio pedemontano lombardo**  
 Quodlibet, Macerata 2013

pp. 256, € 35

Il libro raccoglie le riflessioni, le ricerche e i progetti nati a partire da alcune esperienze di progettazione urbanistica che hanno coinvolto alcuni ricercatori del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano fra gli anni 2008 e 2013. Esperienze diverse, nate in tempi diversi fuori e dentro l'università, ma che si sono date tutte in stretta relazione e a ridosso del processo che ha accompagnato la realizzazione dell'autostrada pedemontana lombarda, e per questo hanno offerto l'occasione per un più ampio ripensamento dei territori della provincia di Monza e Brianza, che l'infrastruttura attraversa.

Anche per questa sua natura il libro è articolato, complesso e, come spesso avviene per i libri che illustrano esperienze di progettazione, assume differenti forme argomentative e narrative: ai testi lunghi dei saggi si alternano gli approfondimenti critici, il resoconto di cronache dell'esperienza sul campo, le mappe di descrizione del territorio, gli schizzi, gli schemi e i diagrammi per l'illustrazione di progetti, scenari e visioni al futuro. Anche solo per questa ricchezza e complessità il libro varrebbe

la pena di essere letto.

Cionondimeno la pubblicazione non rinuncia, ma anzi ha l'ambizione di proporre dentro la complessità e la ricchezza che ne distingue la forma, differenti quadri interpretativi e livelli sinottici che nel progressivo sovrapporsi contribuiscono alla costruzione di una possibile mappa dei temi, delle questioni e del ruolo del progetto urbanistico nell'Italia e nei territori contemporanei di oggi. Luoghi e geografie caratterizzati, come più volte ricordano le iniziative di ricerca messe in campo dallo stesso gruppo di autori, da un cambiamento e una crisi che non sono momentanei e nemmeno congiunturali (si vedano in proposito, ad esempio: Longo, Ali 2011; Lanzani 2012; Lanzani, Merlini, Zanfi 2012; Zanfi 2011).

I principali e più evidenti temi che attraversano il libro e per questo ne rappresentano anche modi trasversali di lettura sono: un territorio, quello pedemontano lombardo, che anche a causa dell'autostrada pedemontana (ma non solo) *cambia di nuovo*; la riflessione sul ruolo dell'urbanista architetto che nei grandi processi di trasformazione del territorio è sempre più spesso obbligato a operare in ambiti laterali e rimediali; un progetto urbanistico le cui forme, anche per la scarsità di risorse, oscillano ripetutamente fra una dimensione teorico esplorativa e la pratica tecnico operativa; una nuova ed estensiva idea di 'infrastruttura' che, anche alla luce di quanto sopra detto, superi il binomio strada/infrastruttura.

Il primo livello narrativo, che fa da sfondo e dà anche un senso al titolo della pubblicazione, offre una interpretazione estesa e coprente dell'idea di 'infrastruttura'. In questo senso il libro può anche essere inteso come il tentativo di proporre una lettura che sappia superare le logiche semplificatrici che troppo spesso hanno caratterizzato le politiche infrastrutturali del nostro Paese.

A partire da un'analisi critica, più volte ribadita dagli autori, sul progetto e il processo che ha portato



alla realizzazione dell'autostrada Pedemontana, il libro propone, nelle parole di Lanzani, il necessario superamento di una idea di grande opera intesa quale «prevalente, se non esclusivo ambito di azione per la politica territoriale europea e soprattutto italiana» (p. 9). Un'idea, quella sottesa nel progetto della pedemontana lombarda, sostenuta in Italia nel corso di tutta la seconda metà del XX secolo, che si è alimentata a partire dal concetto di capitale fisso nella convinzione che ad una ricca dotazione di grandi opere infrastrutturali corrispondesse anche un processo di sviluppo. Tuttavia, a fronte di una radicale trasformazione del territorio, questa idea ha spesso deluso le attese per un mediocre risultato nel soddisfacimento dei bisogni primari (Cremaschi 1990). Un'idea di opera infrastrutturale che, se da un lato ha consentito nel dopoguerra un importante processo di modernizzazione di tutti i maggiori paesi occidentali (Ross 1995), dall'altro ha troppo spesso relegato il concetto stesso di infrastruttura entro logiche settoriali e manufatti spesso autoriferiti, incapaci di scambiare, di intrattenere relazioni con l'intorno e, per queste stesse ragioni, di farsi territorio.

Come ricordato da Lanzani e Longo, l'approccio proposto nel libro richiama invece un'attitudine progettuale che in materia di politiche infrastrutturali era già presente «nei piani di bonifica dei primi anni dell'unità di Italia, per trovare visioni capaci di raccordare, infrastrutture, insediamenti, paesaggi e forme istituzionali di coordinamento ed integrazione [...] che hanno saputo congiuntamente realizzare nuove infrastrutture, rammodernare le preesistenti, riorganizzare i sistemi insediativi e ambientali e "fare paesaggio"» (p. 28). In questo senso, l'idea di infrastruttura che è sottesa al progetto della pedemontana lombarda rimanda, seppur con differenti declinazioni, alle opere infrastrutturali in questi anni realizzate o in corso di realizzazione in Veneto, come il 'passante' di Mestre o la pedemontana veneta. Nelle ricerche che su questi territori sono state condotte tali opere sono state riconcettualizzate come 'tubi' per la specializzazione e il programmatico distacco dal contesto che le caratterizza; in questi stessi studi ad esse viene contrapposto il progetto di ristrutturazione del supporto infrastrutturale minuto di acque e strade, la 'spugna', che a partire da esigenze idrogeologiche

e di governo del territorio hanno saputo nel lungo tempo divenire elementi in grado di definire la grana, i ritmi e le spazialità che connotano il paesaggio veneto (Secchi 2010; Fabian, Pellegrini 2012).

In modo non troppo dissimile, attraverso e grazie a uno spazio possibile che è dato dal progetto delle opere di compensazione della pedemontana lombarda, gli autori realizzano un progetto di paesaggio per la provincia di Monza e Brianza. Il libro propone così un'idea diversa di infrastruttura che non è più intesa solo in quanto autostrada, ferrovia veloce o, più in generale, grande opera. Dai progetti illustrati nella pubblicazione emerge progressivamente l'idea di una infrastruttura che è interpretabile, in senso più esteso, come attrezzatura disponibile a supportare necessità, bisogni, modi d'uso delle diverse popolazioni che attraversano il territorio; in altri termini, una infrastruttura che sappia in concreto farsi capitale fisso sociale. Per questo, se oggi l'*autostrada non basta*, l'infrastruttura diventa, di volta in volta, connessione ecologica est-ovest, *greenway* e pista ciclabile sul territorio (p. 90), parco urbano e progetto locale (p. 98), rete, corridoio, margine ed elemento di riorganizzazione del paesaggio della campagna urbana (p. 156), radura, isola di natura e agricoltura, dispositivo per il controllo idrogeologico e la depurazione delle acque (p. 126), infrastruttura per il tempo libero ed elemento per la reinvenzione degli spazi aperti (p. 180). Un'idea di infrastruttura complessa e multidimensionale frutto di un processo che sappia integrare le esigenze di mobilità lenta con gli ambiti di sviluppo della naturalità, gli spazi per il tempo libero e il *loisir*.

Questo slittamento concettuale dell'idea di infrastruttura introduce ad un altro importante tema che attraverso orizzontalmente tutta la pubblicazione: l'autostrada pedemontana non è rilevante in sé ma è importante perché offre l'occasione per attivare una importante riflessione sul destino del territorio che attraversa. Attraverso (o oltre) l'autostrada la pubblicazione tratta del futuro del territorio pedemontano lombardo, già oggetto in passato di numerose e importanti ricerche, e che oggi anche alla luce della realizzazione della nuova infrastruttura diventa un *territorio che cambia di nuovo*. L'analisi dello stesso Lanzani (con Stefano Boeri e

Edoardo Marini) ci conduceva negli anni novanta a riconoscere alcuni cambiamenti della regione urbana milanese che introducevano ad alcuni fondamentali slittamenti di senso del progetto urbano, dalla dimensione più tradizionalmente 'urbana' allo spazio 'reticolare' e 'a bassa densità edilizia' (Boeri, Marini, Lanzani 1993).

Oggi il libro, a vent'anni esatti da questi studi, ci invita a riavvicinare lo sguardo su una delle più complesse ed estese urbanizzazioni d'Europa – la conurbazione pedemontana – oggetto, nonostante la crisi, di un consumo di suolo sempre crescente (p. 34) cui si accompagnano profondi problemi idrogeologici, processi di dismissione di parti di territorio, di attrezzature pubbliche, di infrastrutture e spazi della produzione. Salvo alcune importanti eccezioni, il territorio pedemontano lombardo appare sempre più come l'espressione di un processo evolutivo in cui la crescita è disaccoppiata dallo sviluppo e dove alla nuova e continua offerta insediativa si associano importanti processi di abbandono e sottutilizzo di parti esistenti della città (p. 58-59).

Ulteriore livello e oggetto della pubblicazione sono le interpretazioni del ruolo e dei possibili spazi di azione del progettista e studioso di urbanistica in un'epoca caratterizzata da una profonda crisi economica e ambientale che condiziona i modi stessi di produrre architetture e spazi urbani, di fare ricerca e di intendere il progetto.

Dopo una lunga e definitivamente conclusa fase di crescita delle economie del nostro Paese, il progetto urbanistico si trova infatti a operare oggi in una condizione di ristrettezza che consente di trarre entro una prospettiva completamente differente le numerose ricerche ed esplorazioni progettuali che prima di oggi sono state condotte su questi stessi territori.

Un ruolo, quello dell'architetto e ricercatore di urbanistica, che se da un lato, dentro l'università, cerca insistentemente i modi per attivare connessioni e ricadute della propria ricerca sul territorio, dall'altro, nei processi concreti di costruzione della città, è spesso marginale, condannato come in questo caso a operare in campi laterali entro una logica rimediabile (pp. 68-87).

Con un approccio a cavallo fra il realismo e il pragmatismo il libro rivendica il possibile spazio di

azione dell'urbanista e dello studioso di urbanistica in quanto professionista critico che usa concretamente gli spazi (laterali) e le risorse (scarse) che gli sono stati concessi sul territorio per costruire visioni al futuro, attivare azioni di ricerca ed esplorazioni progettuali.

Se visto attraverso questa chiave interpretativa, il libro stesso appare il frutto di un'azione pragmatica: non un'attività di ricerca predefinita costruita esclusivamente dentro l'università, ma il risultato di un'azione di post-produzione che cerca di ricondurre entro una stessa cornice di senso le diverse esperienze professionali, didattiche e di ricerca che, come già detto, hanno visto coinvolti uno stesso gruppo di docenti e progettisti in contesti fra loro anche molto differenti.

A questa dimensione, appena richiamata, se ne collega naturalmente un'altra che introduce a una riflessione sulla forma del progetto, nella consapevolezza che questa non è mai indifferente ai referenti per cui il progetto stesso è elaborato.

Due, da questo punto di vista, sembrano le forme progettuali ricorrenti nella pubblicazione.

La prima, più pragmatica e tecnica appunto e in cui i referenti primi sono gli amministratori, i pubblici decisori e i committenti (coincidenti in questo caso con la società Pedemontana). Qui il progetto appare come 'esercizio di progettazione tecnicamente codificato'. In epoca di incertezze e profonde trasformazioni, questa prima forma intende il progetto come un dispositivo che arriva a compimento di un complesso 'iter procedurale' e, anche per questo, deve sapersi adattare nel tempo, deve sapersi fare processo, essere frutto di un approccio multidisciplinare e multisettoriale (un approccio 'politecnico', appunto). È una forma del progetto che bene conosce le pieghe degli spazi normativi e delle procedure. Attraverso un linguaggio critico e una grande precisione, il progetto così inteso deve sapersi muovere e incuneare nelle norme e procedure per condurre le trasformazioni dove devono e possono essere guidate. In questo senso il progetto, teso costantemente alla riqualificazione e ricomposizione dei territori della città contemporanea, non rinuncia mai alla ricerca e alla sperimentazione, ma non è necessariamente innovativo. Così tecnicamente codificato,



il progetto deve, soprattutto, accettare di adattare il proprio linguaggio specialistico a dimensioni più pubbliche, entro le quali aspira a confrontarsi per partecipare alla costruzione di un immaginario più ampio e condiviso.

La seconda forma del progetto è invece maggiormente legata a pure operazioni di ricerca ed esplorazione progettuale maturate in ambito universitario. In essa è implicitamente rivendicata un'autonomia del progetto e la sua capacità di diventare strumento per produrre conoscenza, capace di travalicare la dimensione locale e settoriale per avanzare quadri interpretativi più ampi e generali. In realtà, come ricordato nell'introduzione stessa della pubblicazione e come anche evidente dalle elaborazioni progettuali contenute nel volume, le due dimensioni – quella tecnico operativa e quella teorico esplorativa – tendono spesso a confondersi e intrecciarsi. «Solo a prima vista i due progetti appaiono riconducibili alle dicotomie sopra richiamate. [...] In realtà è proprio l'intreccio continuo tra queste dimensioni e quello più generale tra disegno e processo a costituire [...] uno degli elementi di possibile interesse di questi lavori».

La prima forma travalica la dimensione eminentemente operativa nell'aspirazione, a partire dal disegno delle compensazioni ambientali, di riformulare i concetti di compensazione e di infrastruttura, interpretandoli specularmente quali elementi fondamentali perché strutturanti la rete ecologica est-ovest della regione; una rete dunque che si configura come quadro complessivo, *masterplan* per l'intero territorio pedemontano. La seconda forma, coincidente con una riflessione teorica nella forma di esplorazioni progettuali sugli spazi aperti e produttivi di una vasta porzione dell'area pedemontana, supera la dimensione eminentemente teorica attraverso una serie di riscontri operativi che possono rivelarsi utili alla realizzazione del progetto a partire da alcune 'prese' sulla realtà.

Fra le due forme del progetto lo spazio sempre più esiguo del ricercatore e urbanista che rivendica ancora, orgogliosamente, un ruolo e un'utilità entro l'articolato e complesso quadro delle procedure decisionali che caratterizzano la trasformazione infrastrutturale del territorio contemporaneo nel nostro Paese.

### Riferimenti bibliografici

- Barucci P. (1991), *Adam Smith e la nascita dell'economia politica*, Mondadori, Milano.
- Boeri S., Lanzani A., Marini E. (1993), *Il territorio che cambia, Ambienti, paesaggi e immagini della regione urbana milanese*, Abitare Segesta, Milano.
- Cremaschi M. (1990), *Le grandi opere*, Urbanistica Tre, Dipartimento di Architettura di Roma Tre, Roma.
- Fabian L., Pellegrini P. (a cura di, 2012), *On mobility2. Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa*, Marsilio, Venezia.
- Longo A., Ali A. (2011), *Progetto urbanistico e risorse scarse. Il piano di governo del territorio di Cernusco sul Naviglio*, Alinea, Firenze.
- Lanzani A. (2012), "Urbanizzazione diffusa dopo la stagione della crescita" in Papa C. *Lecture di paesaggi*, Guerini e Associati, Milano.
- Lanzani A., Merlini C., Zanfi F. (2012), "Urbanistica dopo la crescita. Ragioni e prospettive di un progetto di ricerca", *Ananke* n. 67.
- Ross K. (1995), *Fast Cars, Clean Bodies: Decolonization and the Reordering of French Culture*, MIT Press.
- Secchi B. (a cura di, 2010), *On mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano: linee guida per un progetto integrato*, Marsilio, Venezia.
- Zanfi F. (2011), "La città diffusa dopo la crescita. Dinamiche di mutazione emergenti e prospettive per un progetto di ricomposizione urbanistica", Atti della XIV Conferenza della Società italiana degli urbanisti, Torino, 24-26 Marzo 2011.

Maria Grazia Montella

## La città divisa: intimità culturali e marginalità urbane a Porto Recanati



HOTEL HOUSE  
Etnografia di un condominio multietnico

Adriano Cancellieri

professore di Chetani e Storia Urbana  
professore di Urbanistica

pubblicato da

Adriano Cancellieri  
**Hotel House.**  
**Etnografia di un**  
**condominio multietnico**  
Professionaldreamers,  
Trento 2013  
pp 144, € 16

Eterogeneità, densità, mobilità. Sono questi tre elementi che caratterizzano il lavoro di Adriano Cancellieri e che egli cita come peculiari dell'Hotel House, questo gigantesco 'mondominio' spazio di vita, di uso e di ri-uso per le duemila persone che vi risiedono.

Migranti, immigrati e cittadini italiani formano il nucleo eterogeneo di questa città verticale, all'estremo sud di Porto Recanati, e diventano i protagonisti di un'etnografia approfondita ed evocatrice delle diverse dimensioni di cui si compone l'abitare: residenzialità, conflittualità e politica.

La residenzialità innanzitutto, intesa come la presenza di (e in) un luogo che diventa, suo malgrado, il protagonista principale delle vite dei suoi abitanti e che insieme a essi è in grado di facilitare o impedire la nascita di rappresentazioni spaziali che si nutrono di pratiche quotidiane, di lotte per il riconoscimento ma anche di qualità intrinseche dello spazio, quelle *affordances* che permettono a chi lo vive di manipolarlo, ricostruirlo, modificarlo ancora.

La conflittualità, tipica di un abitare multietnico ormai forma diffusa nelle nostre città contemporanee, è il secondo elemento che sancisce le modalità di utilizzo degli spazi, poiché «da tolleranza è (...) una *virtù interessata* e il rispetto dell'altro è un mezzo attivo per preservare la propria sfera personale». Una conflittualità vissuta come unico mezzo per l'affermazione di uno stile di vita pacifico, che viene catalizzata e organizzata contro tutto ciò che

rappresenta una minaccia a quello stile: spacciatori, teste calde, alcolizzati che usufruiscono degli spazi pubblici condivisi, appropriandosene in modi e con forme che risultano escludenti per chiunque altro li voglia utilizzare. Ma anche una conflittualità più latente, che si addensa attorno ai pregiudizi che ognuno ha sull'altro come diverso da sé; una conflittualità che scherza sulle differenze per renderle quotidiane e quindi normali e che non risparmia il confronto-scontro con l'Altra città, Porto Recanati. L'Hotel House dovrebbe esserne parte e invece diventa lo spazio interstiziale dove poter accumulare le marginalità, nascondere le nefaste conseguenze della delocalizzazione delle imprese e della crisi economica e dimenticare, sotto l'effetto del pregiudizio socio-economico-razziale, i problemi che altrimenti si sarebbe chiamati a risolvere.

Anche la dimensione politica trova spazio nell'etnografia e si rivela nella volontà di riconoscimento espressa dagli abitanti dell'Hotel House nei confronti delle istituzioni locali, che mancano di gestire in modo equanime le due parti della città (poiché è di questo che si tratta, di una città divisa). In realtà, a ben vedere, tutta la vita all'Hotel House è intrisa di un senso del politico che induce i residenti a mediare tra le varie istanze, a tollerarsi reciprocamente e quando occorre a unirsi contro una minaccia comune. Ciò che balza subito all'occhio del lettore è la presenza di una sorta di *intimità culturale* (Herzfeld, Nicolcelcov 2003) tra gli abitanti dell'Hotel House, che permette loro di unirsi come comunità o, come giustamente sottolinea Cancellieri, di far unire in una comunità che agisce solo quella minoranza attiva che diventa portavoce anche della maggioranza. Questa comunità riesce nell'intento di appropriarsi delle singole differenze che, invece di dividere, divengono fattore di unità e di lotta sotto una stessa bandiera.

L'Hotel House può forse essere visto come tentativo mal riuscito di un multiculturalismo spicciolo? Probabilmente, no. È frutto di un complicato (ma leggibile) intreccio tra scelte economiche e politi-





Porto Recanati, Hotel House.

che ben precise, che hanno mirato alla marginalizzazione di una certa fascia della popolazione. Questa scelta ha comportato la nascita di una serie di problemi che non si sarebbero creati se il fenomeno dell'immigrazione nella città di Porto Recanati fosse stato gestito in modo da includere i nuovi arrivati nel territorio cittadino. La formazione di una enclave distaccata e isolata dal resto della città ha prodotto gran parte dei problemi descritti dalla popolazione del condominio e, cosa più grave, ha prodotto uno di quegli *equivoci del multiculturalismo* di cui parla Zoletto, quando afferma che il protagonismo degli immigrati e della loro rappresentanza è il classico esempio in cui lo stigma si fa identità condivisa (Zoletto 2002). Le associazioni di immigrati, o anche i comitati che si creano per combattere contro un problema creato *ad hoc* o che comunque investe una porzione precisa di popolazione, sono soltanto un indicatore di un processo che porta alla riproduzione in forma inversa dello stigma legato alla rappresentazione che si è voluta combattere. In sintesi, riconoscendosi attorno a un problema che vogliono combattere, a lungo andare si identificano e vengono identificati con quello stesso problema. E questo è chiaramente il caso dell'Hotel House.

La peculiarità di questo lavoro, contrariamente a molte altre etnografie, è data dalla volontà dell'autore di non voler semplicemente porre all'attenzio-

ne dei suoi lettori un caso studio ben trattato, bensì leggere l'esperienza dell'Hotel House alla luce di alcuni punti chiave socio-economici, politici e culturali che possano permettere una generalizzazione e una comparazione con contesti simili. Comparazione che è vista come strumento importante se si vuole concretamente agire sul territorio, e qui le politiche urbane entrano in gioco in maniera ancora più preponderante, per porre rimedio a una serie di scelte poco oculate e poco lungimiranti.

Eterogeneità degli aspetti presi in considerazione, densità delle descrizioni, mobilità transdisciplinare: sono le tre principali caratteristiche di questa etnografia ben scritta (a parte un abuso di citazioni nel secondo capitolo, che limita di tanto in tanto la scorrevolezza del testo) e vissuta secondo i dettami socio-antropologici più ortodossi, consapevole della fine 'dell'epoca della immacolata percezione' e per questo attenta a evitare sbavature e derive nel microscopico, ma anche saldamente improntata a una lettura dei significati altrui e delle loro interpretazioni.

#### Riferimenti bibliografici

- Zoletto D. (2002), "Gli equivoci del multiculturalismo", in *Aut Aut*, n. 312, pp. 6-18.
- Herzfeld M., Nicolencov E. (2003), *Intimità culturale. Antropologia e nazionalismo*, L'Ankora del Mediterraneo, Napoli.

Lorenzo Barbieri

## I trasporti di Roma visti dalla Francia



Aurélien Delpirou, Arnaud Passalacqua (a cura di)

### «Roma con tutti i mezzi». Evoluzioni urbane e mobilità, secoli XX-XXI

École française de Rome, Roma 2014  
pp. 124, € 35

Il libro raccoglie sei testi, oltre all'introduzione e alle conclusioni dei curatori, che leggono le questioni della mobilità a Roma da diversi punti di vista. Il volume, inoltre, è *double-face*: contiene da un verso l'edizione originale francese, dall'altro quella tradotta in italiano.

Il titolo gioca con l'espressione che la principessa interpretata da Audrey Hepburn in *Vacanze Romane* usa in un'intervista per indicare la sua capitale europea preferita: «Rome! By all means, Rome!». Che si può tradurre in due modi: cioè «Roma! Certamente, Roma!», un complimento poco diplomatico alla capitale italiana (nel film, la principessa non avrebbe dovuto mostrare una particolare preferenza per una delle capitali europee visitate); oppure, come nel titolo del volume, l'espressione può alludere ai mezzi di trasporto della città, in particolare la Vespa, veicolo simbolo della pellicola americana.

I contributi affrontano le questioni della mobilità romana in generale e con letture tematiche dei diversi modi di trasporto che caratterizzano la città (la metropolitana, i trasporti pubblici di superficie, i motorini, le biciclette, i pedoni). A parte il testo di Walter Tocci, estratto dall'introduzione al libro *Avanti c'è posto* del 2008, i contributi sono tutti di ricercatori francesi.

Si possono leggere due punti di vista distinti sulla situazione del sistema dei trasporti romano. Da una parte quello di Tocci, vicesindaco e assessore alla mobilità nelle due giunte Rutelli tra il 1993 e il

2001, che riconosce i difetti della pianificazione urbanistica e dei trasporti e presenta alcune possibili soluzioni per la città. Dall'altra la lettura degli studiosi francesi, che con uno sguardo esterno si interrogano sulle questioni della mobilità capitolina e concludono sia con un ammonimento a risolvere problemi che datano da diversi decenni, sia con un messaggio di speranza per il futuro di Roma.

Nel complesso, la città eterna sembra aver percorso una parabola da quando è diventata capitale fino ai giorni nostri: alla fine del XIX secolo era una città all'avanguardia nel campo dei trasporti, mentre adesso fatica a tenere il passo con le sue omologhe nel resto del mondo. La scansione cronologica delle questioni dei trasporti romani appare quindi la modalità di lettura più appropriata in questo caso.

Nell'introduzione i curatori descrivono i problemi di mobilità di Roma e illustrano brevemente i vari contributi.

Arnaud Passalacqua descrive i trasporti di superficie a Roma, che hanno conosciuto una fase di ampio sviluppo della rete tranviaria e automobilistica fino all'avvento del fascismo. A partire da questo periodo la rete dei trasporti pubblici viene modificata per fasi, spesso incomplete, di smantellamento di parte della rete e conseguente sostituzione con altri modi di trasporto. Negli anni Venti, per esempio, nel centro storico i tram sono sostituiti dagli autobus in modo da ridurre la congestione dei mezzi su rotaia. Allo stesso modo, nel decennio successivo è promosso lo sviluppo dei filobus. Nel secondo dopoguerra i lavori infrastrutturali per i giochi olimpici – per esempio i sottopassi sul lungotevere – e l'apertura della prima linea della metropolitana costringono alla sospensione prima temporanea, poi definitiva, del servizio di alcune linee tranviarie e in generale al ripensamento della rete di trasporto pubblico.

A questo periodo di riduzione della rete di trasporti pubblici corrisponde un aumento dell'uso dei mezzi privati: Vincent Guigueno descrive nel suo





*Audrey Hepburn e Gregory Peck in "Vacanze Romane".*

capitolo il particolare successo che i motocicli hanno avuto a Roma, ricordando film come il già citato *Vacanze Romane* e più recentemente *Caro Diario* di Moretti.

Aurélien Delpirou illustra la storia della metropolitana capitolina: la prima linea (B), inaugurata nel 1955, collega la stazione Termini con l'allora nuovo quartiere EUR, ma segue un percorso marginale rispetto alle aree da servire. La seconda linea (A) viene aperta nel 1980 – dopo anni di ritardi nella costruzione, modifiche del progetto, aumenti dei costi – fortemente sottodimensionata per la domanda di trasporto che accoglierà. Le altre due linee progettate (C e D) rimangono a lungo sulla carta. È del 1990 il primo prolungamento della linea B, che serve nuovamente una direttrice poco densamente popolata.

Durante l'amministrazione Rutelli degli anni Novanta – continua Guigueno – i mezzi a due ruote crescono considerevolmente di numero, aiutati da politiche che ne permettono il parcheggio gratuito nelle strisce blu e il transito nelle zone a traffico limitato (ZTL).

Proprio queste ultime sono l'oggetto del testo di Hélène Dang Vu, che descrive la pedonalizzazione del centro storico, annunciata dal sindaco Rutelli nel 1995. Esistono a Roma diverse ZTL organizzate secondo quattro cerchi concentrici dentro i quali sono previsti livelli crescenti di limitazione del traffico andando verso il centro. L'autrice riflette sugli scopi delle politiche di limitazione del traffico e sui conflitti tra diversi usi in queste aree.

Sempre in questo periodo – come illustrato da Passetalacqua – tornano alla ribalta le linee tranviarie, con la costruzione delle linee 225 (ridenominata 2)

e 8 rispettivamente nel 1990 e nel 1998, entrambe su percorsi protetti per gran parte del loro tracciato. Ulteriori progetti di espansione della rete sono ad oggi rimasti sulla carta, se si eccettuano interventi di scala ridotta per prolungare la rete alla stazione Termini (2009) e a Piazza Venezia (2013). Inoltre, all'epoca del sindaco Rutelli prende vita il progetto della terza linea della metropolitana, che dopo una travagliata gestazione sarà inaugurata l'11 ottobre 2014 nel suo primo tratto nella periferia est (Monte Compatri Pantano - Parco di Centocelle) e collegata al resto della rete su ferro solamente attraverso la linea Roma-Giardinetti. Delpirou intitola il suo contributo (in italiano nel testo francese) *La futura linea C*, riprendendo il tono ironico con cui i cittadini romani sono da anni abituati a chiamare la metropolitana, come se fosse destinata a restare futura. Questioni burocratiche, costi in aumento, ritrovamenti archeologici hanno rallentato e continuano a rallentare la nascita di questa linea: prevista da piazzale Clodio a Pantano, la linea sarà inaugurata in un tratto periferico e prolungata verso il centro fino a raggiungere il Colosseo nel prossimo decennio. Per il resto del tracciato si attendono i finanziamenti.

La creazione di un sistema di *bike sharing* a Roma nel 2008, purtroppo con scarso successo, è invece l'oggetto del capitolo di Maxime Huré. Organizzato da Cemusa, un'impresa pubblicitaria spagnola, il sistema *Roma'n'bike* copre l'area del centro storico e ha una bassa diffusione. Nel 2009 la gestione passa all'ATAC, che però non riesce a migliorare il servizio, nonostante l'espansione della rete e l'orario continuato di funzionamento.

Un discorso a parte merita il testo di Tocci, peraltro originariamente inserito in un altro volume, poiché lega indissolubilmente la gestione dell'espansione urbanistica alla gestione del sistema dei trasporti. Sono infatti gli errori nella pianificazione territoriale della città che hanno creato il terreno per i problemi del sistema di trasporti romano. È quindi la struttura urbana non uniforme, che giustappone quartieri pianificati a parti di città abusiva, a generare i problemi di traffico che Roma non riesce a risolvere. Una possibile soluzione per servire le periferie a bassa densità con il trasporto pubblico sono quelli che Tocci chiama passanti tranviari. A

suo parere, infatti, le metropolitane esistenti, in costruzione e in progettazione possono già potenzialmente soddisfare la domanda che ne giustifica la costruzione.

Nelle conclusioni, Denis Bocquet tira le fila delle questioni sollevate nel volume: la città eterna, all'avanguardia nei suoi primi anni da capitale, non ha in seguito saputo gestire la sua espansione e gli spostamenti al suo interno. È assente una visione nella gestione dei trasporti, che prosegue in maniera incrementale, tra annunci inattuati e cambi di rotta repentini.

I diversi sguardi sulla mobilità romana raccolti nel volume sono accomunati dall'evidenziazione della mancanza di una buona gestione. Lo sguardo esterno dei ricercatori francesi, senza la presunzione di proporre nuove soluzioni, propone al lettore una visione distaccata delle questioni e dei difetti del trasporto pubblico romano, senza il pregiudizio che potrebbe avere un ricercatore locale nel descrivere la propria città. Allo stesso tempo, il contributo di Tocci espone il punto di vista di un amministratore che ha toccato con mano le questioni del trasporto a Roma, e che ha anche proposto delle soluzioni.

Le idee per i trasporti romani non sono mai venute meno: non è citato nel libro, ma ritorna spesso a galla nei giornali locali persino l'idea di una funivia che colleghi le due rive del Tevere nell'area meridionale della città. Ma una visione d'insieme e di lungo periodo è la grande assente nelle politiche di trasporto capitoline, e viene spesso invocata nelle considerazioni conclusive di ciascun contributo.

Non mancano gli studi e le ricerche sui trasporti pubblici, a Roma come nel resto d'Italia: dai ricercatori in vari ambiti (ingegneria, urbanistica, economia) ai semplici appassionati che discutono nei forum *online*, sono molte le persone che si occupano di questo tema. A scarseggiare sono la volontà politica e le risorse finanziarie. Come testimoniano, tra gli altri, i casi dei tram di Bergamo, Padova e Venezia, dove gli amministratori che li hanno attuati hanno dovuto affrontare costi aggiuntivi, ritardi e l'opposizione dei comitati. D'altro canto l'attivazione del servizio ferroviario suburbano dell'area milanese è tra i rari esempi di successo di



una politica di miglioramento dell'infrastruttura e del servizio di trasporto, nonostante abbia dovuto affrontare ostacoli simili.

La via di uscita è stata indicata più volte: una maggiore integrazione tra la pianificazione urbanistica e quella dei trasporti, insieme a un più generale cambio di approccio verso le questioni della mobilità. Da una parte è necessario ridurre l'uso del mezzo privato, sia esso l'automobile o il motorino, dall'altra bisogna rendere più affidabile il sistema dei trasporti pubblici: non va dimenticato che il principale mezzo di trasporto pubblico di Roma è l'autobus, con tempi di attesa alla fermata e di percorrenza inaffidabili, sia in periferia, sia in centro. Sapere che non tutti gli amministratori ritengano che la metropolitana sia una panacea per i problemi della città è consolatorio. Sempre più in Europa e nel mondo si ricorre a soluzioni più leggere come i tram o i BRT, autobus veloci in corsia riservata, ed è giunto il momento che anche Roma smetta di rincorrere il mito della metropolitana per puntare a costruire modi di trasporto più adatti a una città a bassa densità, e possibilmente più semplici da costruire. Purtroppo le vicende del corridoio della mobilità lungo la via Laurentina (la costruzione del ponte sul GRA, che colleghi il deposito ATAC di Tor Pagnotta con il quartiere Fonte Laurentina, deve essere ancora finanziata dal costruttore del quartiere) non lasciano ben sperare. Ma evidenziano ancora una volta la questione del legame tra urbanizzazione e sviluppo della mobilità.

*In collaborazione con INU Edizioni, un articolo di Matteo Aimini presenta il libro vincitore della Sezione Inediti del Premio INU Letteratura Urbanistica 2012.*

Matteo Aimini

## Hanoi 2050. Trilogia del paesaggio asiatico



Matteo Aimini  
**HANOI 2050.**  
**Trilogia di un**  
**paesaggio asiatico**  
 INU Edizioni, Roma 2013  
 pp. 297, € 10  
 (formato digitale)

*Hanoi 2050. Trilogia di un paesaggio asiatico* è un esperimento narrativo inerente la capitale del Vietnam. Un tentativo di riscrittura in tre atti del contagio urbano iniziato nell'ultimo ventennio del XIX secolo per giungere fino ai nostri giorni. Pensieri fisici, personalità e ideologie provenienti da molte nazioni vengono ricomposti, tradotti e rielaborati per definire una delle possibili forme che la Metropoli Tropicale assume nel delineare nuovi e complessi scenari urbani. L'ossessiva indagine di questo libro è mirata a ricostruire l'enorme quantità di riflessioni in merito all'architettura, le forme urbane e il paesaggio che si sono avvicinati, sovrapposti e scontrati in un moto di eterno ritorno.

L'interesse verso questi territori è nato diversi anni fa, quando la metropoli era in una fase di germinazione, ove erano evidenti gli stridenti contrasti dei processi di rapido inurbamento di tipo globale. Rispetto ad altre situazioni limitrofe, come Hong Kong e Bangkok, la condizione di sviluppo di Hanoi nel 2006 appariva ancora abbastanza limitata. Forse congelata, dagli eventi drammatici del passato, dalle istanze politiche conservatrici e dai ciclici periodi di crisi. La città sembrava avvolta da

un'aurea di malinconica decadenza coloniale, di austera produttività sovietica solo a tratti puntinata da diffusi e vivacissimi agglomerati informali che come un magma edilizio avevano inesorabilmente invaso ogni anfratto urbano lasciato libero. In verità, ai margini est della città già si intuivano numerosi e tumultuosi processi di mutazione, resi evidenti dalle demolizioni, dalle mega lottizzazioni, dalle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, dagli scheletri monolitici di calcestruzzo e acciaio, che da lì a poco avrebbero dominato il paesaggio delle risaie. Aggiungendo così un nuovo strato di forme urbane, totalmente estranee alla scala della città, ma compatibili con lo spirito delle contemporanee metropoli asiatiche.

Al fine di placare l'estrema ansia interpretativa, dettata dal voler ad ogni costo comprendere la complessità di tale insieme di strati che si sono via via succeduti e accavallati in così breve tempo, è iniziata una spasmodica raccolta di materiale progettuale. Disegni architettonici di ogni tipo, interventi di *real estate*, piani di sviluppo della città, mappature ossessive dei territori in mutazione, revisione dei progetti francesi nell'archivio numero 1 di Hanoi, la raccolta difficile delle testimonianze russe. Con il risultato di aver raccolto in sette anni un enorme quantità di progetti, dati e informazioni.

Questo accumulo di frammenti, in parte volutamente disordinati e privi di un apparente filo logico, hanno composto nel tempo una personale *wunderkammer*, o meglio un *cabinet of curiosity* della architettura della città. La possibilità di disporre in una vetrina, suddivisa per scomparti con decine e decine di reperti, così disomogenei tra loro per forma e significato, era una esperienza interessan-





*Il distretto di Trung Hoa e il complesso amalgama tipologico.*

te. La disposizione e l'accostamento degli elementi del progetto erano dovuti più per affinità elettive e semantiche che per strati cronologici. In principio si era confuso questo tipo di processo per un possibile metodo critico di lettura per frammenti, paradossali e analogie di tutti quei fenomeni fisici che riguardavano la città. Con il tempo si rivelò totalmente inadeguato perché tralasciava la complessità dei processi e il tutto appariva solo come un densa realtà di manufatti, affascinanti ma totalmente statici e di difficile spiegazione. L'operazione si dimostrò comunque fondamentale, perché permise di dimostrare come non fossero i singoli progetti ma la loro disposizione all'interno di una cornice a generare l'immagine della metropoli che avevo sotto mano.

Il richiamo all'olio su tela di Domenico Remps, quella raccolta confusa di quadretti sul paesaggio, serigrafie, teschi, piante secche, camei, penne stilo,

ritratti, appunti, coleotteri secchi, radici, rami e una bussola, apparentemente disposti in maniera del tutto casuale, comparivano in tutto il loro essere solo se il proprietario della teca spalancava le esili antine di legno, come a significare l'entrata in un universo parallelo, in un mondo congelato a comando. In verità quegli oggetti scomposti rappresentano gli elementi di un racconto, di un viaggio, un insieme di ricordi, che se presi singolarmente richiamano una specifica condizione, ma nell'insieme tracciano una precisa composizione frutto di un improbabile processo tassonomico.

Sarebbe stato interessante scoprire il motivo di quella bizzarra raccolta: interesse? semplice curiosità? o specifica ragione processuale?

L'unica possibilità, per non rimanere intrappolati in una dimensione contemplativa, era invertire il processo che Remps aveva cristallizzato nel suo dipinto, tradendo il silenzio degli oggetti e svelan-



*Domenico Remps, Lo scarabattolo (Cabinet of curiosity), 1675.*

do i legami e le singole storie dei vari e complessi frammenti urbani così meticolosamente raccolti. Donando ai progetti una dimensione critica e svincolandoli dall'impasse contemplativa dell'armadio delle curiosità. In poche parole apparve necessario sceneggiare le condizioni in cui quegli oggetti si erano formati. Contemplandone i processi di nascita, sviluppo e talvolta di inesorabile decadenza.

Era necessario strutturare un impianto narrativo per le 414 immagini che raccontavano i vari e i diversi momenti di architettura. Le immagini disposte temporaneamente su una parete di due metri per dieci, come a ricostruire gli indizi e le vittime di un efferato serial killer (la pulsione urbana), favorirono l'ipotesi di poter organizzare il racconto attraverso una trilogia, cronologicamente sfasata, che permettesse una chiara ricomposizione per fasi temporali e influenze ideologiche.

L'obbiettivo era seguire il flusso delle trasforma-

zioni che lentamente risalivano la corrente e raccontavano lo stato d'animo inquieto e denso del precario viaggio nel 'cuore dell'urbanità', per parafrasare ironicamente Conrad.

Hanoi è un caso interessante in quanto permette di scoprire, mediante una scansione temporale per blocchi, l'influenza in termini architettonici e urbani di tre sistemi economici, Colonialismo, Socialismo e Capitalismo, e i conseguenti processi ideologici a cui la forma del costruito è stata sottoposta nell'arco di 130 anni. Una specie di bigino di architettura e forma urbana di causa/effetto, dove è possibile riscontrare gli eterni ritorni di concetti architettonici immortali e di vecchie questioni urbane, ma anche di tremende rotture, utopie negative e progetti fantasmagorici. I frammenti si raccontano così in tre momenti: a partire dal presente, con il capitolo chiamato MetroMiraggio, che definisce i connotati della metropoli post-sovietica e neo-li-



berale che si proietta in maniera definitiva verso la dimensione futura del mercato globale; a seguire, come un flashback, si torna alle origini con la Parigi del Tonchino, la prima 'inception' del modello architettonico urbano europeo; e si prosegue verso la Leningrado Tropicale, che vede protagonista il linguaggio e le teorie delle forme sovietiche.

Il capitolo MetroMiraggio si apre con il primo *masterplan* di impostazione neo-liberale dei primi anni '90 dove è evidente un progressivo cambio di scala degli interventi architettonici e urbani. I primi effetti del capitale si ripercuotono sui tessuti edilizi storici che vengono aggrediti, mediante un processo di sostituzione, dalle tipologie tipiche del cambio di fase: le torri. Sorgono infatti i primi hotel e alcuni timidi centri direzionali internazionali. Anche il tessuto informale delle case tubo, chiamato ironicamente Bonsai city, che ricopre la maggior

parte della superficie urbana, come un tappeto di pixel multicolore, ha le ore contate. Nato a grappoli tra gli interstizi delle maglie coloniali e gli insediamenti dell'abitare collettivo sovietico, aveva con il tempo contribuito a innalzare vertiginosamente la densità per chilometro quadrato. Ciò che fu il primo simbolo di libertà era diventato un problema fuori controllo.

In coincidenza con la crisi asiatica del 1997, la municipalità di Hanoi afferma con forza il definitivo cambio di rotta e approva il piano che darà il via alle grandi trasformazioni. Capitali coreani e fondi di investimento americani, tipologie *International style*, città satellite e competizioni all'ultimo sangue tra archistar e grandi società di ingegneria raddoppiano la taglia della città, sia in termini di superficie che di popolazione. Si assiste quindi ai primi sventramenti e alla realizzazione delle grandi infra-

#### Case Tubo.



strutture viarie, ma la crisi asiatica del '97 ha una coda piuttosto lunga e così il nuovo *Central Business District*, la grande espansione satellite al di là del fiume rosso, e molti altri interventi subiscono una notevole frenata, per giungere in fine al fallimento definitivo.

Come sappiamo, dato che l'argomento 'crisi' è ormai un fatto ben noto, i grandi progetti si fermano in primis per un'ovvia mancanza di capitale, ma anche per una sorta di incertezza da parte degli attori locali sui programmi architettonici e urbani in funzione della visione metropolitana. I dubbi dei nuovi innesti urbani, specchi dell'economia del capitale erano legittimi, soprattutto quando progetti così grandi e complessi nascondono anime funzionali e programmatiche altamente semplificate. Una manciata di torri e parchi ornamentali aiutano la città ma non creano automaticamente una metropoli.

Nonostante il momento di stallo il piano viene successivamente rielaborato, nonostante manchi una visione per la città, sfumata tra i dubbi dei modelli e

la fragilità degli investimenti, e dopo soli nove anni, nel 2006, si constata un fatto del tutto eccezionale. Nell'aree periferiche adiacenti la capitale, nel corso degli anni, sono stati rilasciati qualcosa come 740 permessi per nuovi interventi edilizi di grande dimensione, dal grattacielo alle villette a schiera. Si scopre così un secondo ordine di problemi legato al meccanismo di vendita dei suoli in funzione del rinnovo urbano, che generano nei territori più fertili della metropoli una situazione che Terzani definirebbe a macchia di leopardo. Tutto è concesso, tutto è possibile, prima la tipologia delle case tubo, simbolo della prima fase dell'apertura post sovietica, ora schiere di nuove e aliene edificazioni, di evidente importazione occidentale e nord asiatica.

Questa porzione di territorio oggetto dello studio è definita MetroRurale e vanta un interessantissimo campionario eterotopico, di stilemi, tipologie architettoniche, composizioni urbane ed esperimenti di paesaggio. Essendo sottoposta a un processo di rapida riconversione, mantiene una certa dimensione ibrida, non è ancora città, non è del tutto risaia, ma

### *Ha Dong masterplan.*



i cortocircuiti tra il suolo e i volumi realizzati sono dietro ad ogni angolo. Potete incontrare i *Mega Building*, le città verticali realizzate dai coreani in cui si può fare di tutto; isolati in stile mitteleuropa, nuovi ma deserti, costruiti da improbabili joint venture australiano-vietnamite-cinesi; o i *Superblock*, piccoli lotti sul cui perimetro insistono 9/10 torri da 30 e 40 piani, come è già avvenuto nelle peggiori periferie di Pechino. Non potevano mancare neanche le villette a schiera in stile Los Angeles e i *boulevard* monumentali e scenici di ingresso alla città.

Nel 2008, dopo una gara tra archistar, si aggiudica il primo premio un consorzio internazionale composto da americani e coreani che sarà incaricato di fare ordine, producendo il nuovo disegno urbano per Hanoi 2030 con visione al 2050. Il risultato sarà un grande piano che prevede di aumentare la scala della città a più del doppio rispetto le visioni precedenti. Se dovessimo comparare tale superficie equivarrebbe alla nostra regione autonoma della Valle d'Aosta.

Il progetto si dimostra molto articolato e integra alcuni documenti programmatici del 2007 per quanto concerne i meccanismi ambientali. Le azioni fisiche previste sono molteplici, da zone di *buffer* per il riassorbimento dell'enorme massa di edifici in cantiere alla realizzazione ex novo di città satellite, da grandi *hub* logistici a distretti industriali hi-tech, ecc. Praticamente tutto il campionario di tipologie urbane a cui possiamo ricorrere. Il disegno di per sé è accurato e meticoloso, fa specie però l'immagine prodotta per l'architettura della nuova e possibile metropoli, il classico stereotipo della città generica, sempre uguale a se stessa, con il campanile grattacielo, le cattedrali commerciali, la felice densità della torre loculo, il sobborgo *cul-de-sac* americano, la gate community nella versione indonesiana, e la ridente natura di cartone su tutto si affaccia e risplende.

Quando i Francesi sbarcarono ad Hanoi nel 1873 trovarono un territorio paludoso, le cui forme dell'abitare erano in stretta simbiosi con l'ambiente circostante. L'antico quartiere delle 36 strade, realizzato sui perimetri degli acquitrini, era l'anima commerciale della città. Alle sue spalle si ergeva il

sistema difensivo della grande cittadella, per forma simile a un accampamento romano fortificato, eretta per volere dell'imperatore Ly Thai Tho a partire dall'anno 1100. A sud del sistema difensivo e abitativo si situava un arcipelago di villaggi rurali e un sistema capillare di tempi e pagode, che potremmo definire come l'infrastruttura spirituale e culturale della città acquatica.

Dopo varie vicissitudini i francesi ottengono in primis la concessione, primo embrione di urbanità occidentale, e in seguito si appropriano dell'intero territorio cittadino.

Il concetto di appropriazione segue la predisposizione a tappe forzate di tutte le servitù moderne che rendevano una città vivibile per gli standard europei. Opere idrauliche, strade, infrastrutture ferroviarie e impianto a scacchiera regolare per le abitazioni e il commercio coloniale furono i principali elementi del primo periodo francese. La storia si ripete e i francesi, oramai padroni, attuano deliberatamente un processo di sostituzione tipologica a base di tritolo di templi e istituti di istruzione millenari, sostituendoli talvolta con brutte copie di Notre-Dame de Paris o con neoclassici *bâtiments administratifs*.

La vera svolta avviene nel primo ventennio del novecento, quando una precisa volontà politica decretò che Hanoi sarebbe dovuta essere la nuova Parigi del Tonchino e capitale dell'Indocina francese. La presa di coscienza della visione determinò una grandine di edifici sulla territorio, come la riproduzione miniaturizzata dell'Opéra di Garnier, il palazzo di Giustizia, le banche, gli edifici per l'espansione coloniale, i faraonici progetti per il nuovo palazzo del governatore generale, su scale simili a Versailles, e molte altre imponenti costruzioni. Potremmo definirlo un laboratorio di sperimentazione urbana in cui l'uso del volume fu utilizzato come arma simbolica di superiorità.

Tuttavia il sogno è ancora incerto, nonostante l'idea di grandezza, alla città mancava ancora qualcosa, fu così chiamato Hebrard, archistar del tempo, che tentò un'operazione interessante e arida.

Cercò di trasportare alcuni principi organizzativi nei futuri piani per la cittadina, sperimentati nel progetto utopico della Città Mondiale da lui dise-



*La rue Paul Bert. In primo piano si intravedono la Banca d'Indocina e i grandi magazzini, mentre sul fondo campeggia il teatro di Hanoi, copia ridotta dell'opera parigina di Charles Garnier. Una triangolazione molto efficace: soldi, consumo e divertimento.*

gnata nei primi anni del XX secolo.

Organizzò l'insediamento urbano per programmi, cercando di interpretare nuovamente il territorio di Hanoi, stabilendo così un nuovo standard rispetto alla consueta pratica delle città bipolari di tipo coloniale già precedentemente realizzate, sempre dai francesi, in Nord Africa o in Sud America.

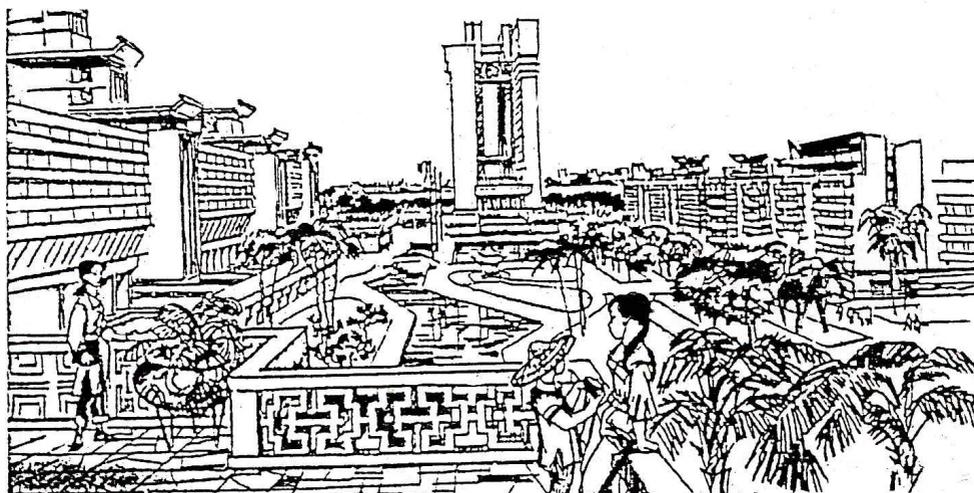
Il disegno architettato da Hebrard rimase in gran parte incompleto a causa della crisi economica del 1929 che colpì pesantemente anche le colonie francesi. Tuttavia il progetto segnò in maniera indelebile lo sviluppo urbano e fu più volte ripreso sia dagli esperti sovietici che dai professionisti del periodo capitalistico.

Il tipo di approccio usato dall'architetto era in linea con il pensiero di molti studiosi allora presenti sul campo, tra cui si annoverava il geografo antropologo Gourou, fondatore della geografia umana, che nel trattato *Le paysans du delta tonkinois* analizzava profondamente il rapporto tra uomo e ambiente

e la loro interazione possibile, definendo ante litteram alcuni concetti chiave che ogni progettista impegnato nel campo delle mutazioni territoriali in contesti tropicali dovrebbe tenere a mente. Assimilazione, rispetto delle tipologie architettoniche locali evitando la compromissione del territorio con edifici 'troppo' alieni, rispetto delle abitudini locali, relazione tra produzione economica e relazioni sociali... Praticamente l'antitesi della contemporaneità.

La seconda guerra mondiale e le campagne di indipendenza vietnamita contro i 'fratelli maggiori' francesi lasciano la città allo sbando, i primi sintomi del tessuto informale nascono quando i controlli si fanno laschi. L'amministrazione locale tenta una seconda campagna di massicci lavori pubblici per impegnare la manodopera locale e aumentare il controllo sociale, ma la fine è vicina e nel 1954 i francesi si ritirano lasciando in fretta e furia un modello di città parzialmente realizzato.





*Peşçi di Leningrado tropicale.*

Il concorso di Mosca del 1929 fece emergere due posizioni progettuali distinte, la città satellite della cura e la città lineare produttivista, due posizioni che segneranno profondamente l'immaginario architettonico e urbano dei progettisti sovietici anche nel pensare l'urbanità tropicale.

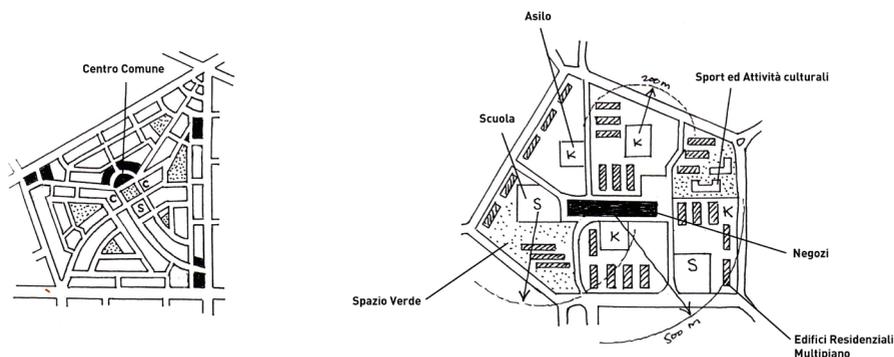
Solo nel '56 apparirono timidamente i primi consulenti del blocco rosso, provenienti dall'Europa dell'Est per definire in prima istanza le nuove forme urbane. L'influenza fu tutto sommato lieve e poco incisiva: il Vietnam del nord stava cercando di sviluppare una propria identità all'interno della galassia in cui si era appena inserito.

Gli anni precedenti allo scoppio della guerra tra americani e vietnamiti, furono caratterizzati da una forte partecipazione della popolazione alla costruzione dei processi urbani, dalle occupazioni delle sontuose ville coloniali, al consolidamento della città informale nata sotto il periodo francese, alla realizzazione di intere opere collettive come il meraviglioso e gigantesco Lenin Park. Inutile dire che questo momento euforico cessò presto, un decennio di guerra contribuì a devastare completamente il paese e la sua economia. Neanche contro i francesi si registrarono tali perdite.

La vittoria, per la seconda volta, contro l'oppressore meritava un giusto riconoscimento; il Vietnam divenne il simbolo per eccellenza della resistenza e quindi meritava un trattamento speciale. La Grande Madre Russia inviò quindi i migliori architetti e urbanisti presenti in madre patria.

G.G. Isakovich, autore del famoso memoriale di Lenin a Ulyanovsk, sbarcò ad Hanoi portando con sé tutto il vocabolario simbolico e retorico dell'iconografia standard di tipo comunista. Il suo operato si può riassumere in quattro classi di interventi tipologici: mausoleo, spazi pubblici monumentali, edifici pubblici commemorativi e arredo urbano. I. S. Sokolov, invece, rappresentava il lato urbano e a lui si deve il famoso disegno per Hanoi, la futura Leningrado tropicale. Il piano consisteva in un misto di demolizioni a tappeto per lasciar spazio a riproduzioni della prospettiva Kalinin, città satelliti per la produzione agricola, urbanità lineari su cui disporre la produzione industriale e i *microrayon*, il modello sovietico delle unità di quartiere.

Saranno proprio questi ultimi, chiamati in vietnamita KTT, a marcare una presenza ancora oggi visibile in buona parte del tessuto consolidato della



Schema comparativo tra il disegno di Perry e lo schema sovietico dei Microrayon.

metropoli. Un processo iniziato verso la fine degli anni '50 che trovò nel periodo sovietico la sua massima espansione. Furono così costruiti un gran numero di quartieri autarchici in cui erano presenti tutti i servizi sociali di base e un buon rapporto tra lo spazio pubblico e i vari corpi di fabbrica delle residenze, non più alti di quattro piani.

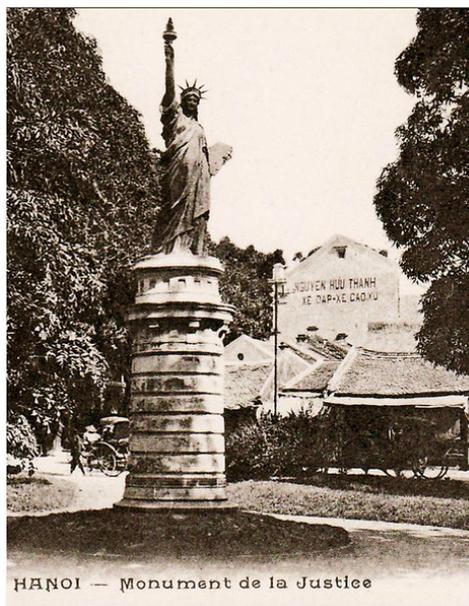
I *microrayon* in verità stavano alle *neighborhood unit* di Perry come le sette sorelle di Mosca ai grattacieli di Manhattan: in poche parole erano una reinterpretazione di un modello esistente di derivazione occidentale. Furono infatti preservate le strutture sociali, ma sostituita la tipologia della villetta, emblema dell'individualismo capitalista, con la stecca a ballatoio prefabbricata.

Questi sistemi chiusi, già molto interessanti, in quanto rappresentavano un'alternativa seppur povera agli orribili *krushvenki* che incominciarono a dilagare nelle repubbliche sovietiche del dopo Stalin, divennero ancora più particolari con il passare del tempo, subendo processi simili a quelli descritti nella Bonsai City.

La natura informale della metropoli li trasformò in qualcosa di altro, fu un nascere di superfezioni al limite delle leggi statiche. Questo tipo di processo iniziato verso il 1985, anno in cui si registrò una terribile crisi economica, che segnava il totale fallimento delle politiche economiche socia-

liste, fu testimone di massicci fenomeni migratori da parte dei contadini disperati verso la città, che per conseguenza saturò le piccole tipologie abitative dei KTT. Inutile dire che quattro anni dopo cadde il muro di Berlino lasciandosi alle spalle un

Statua della Libertà di Hanoi.





*Una improbabile mutazione.*

alto strato di edifici alieni e di progetti urbani mai completati.

‘La libertà illumina il mondo’ è il celeberrimo motto della grande scultura di calcestruzzo e acciaio disegnata da de Laboulaye e ingegnerizzata da Eiffel, situata all’entrata del porto sul fiume Hudson. Non tutti sanno, forse, che un esercito di piccole statue della libertà, a una scala molto ridotta, erano presenti in tutte le colonie francesi e ad Hanoi comparì in occasione dell’expo universale delle colonie.

Soprannominata dai vietnamiti ‘la statua della donna francese dalla gonna svolazzante’, vagò senza pace da una piazza all’altra della città, ai suoi piedi furono anche eseguite molteplici esecuzioni da parte dell’esercito francese contro i ribelli viet-minh. Finì addirittura in cima ad uno dei luoghi più sacri di tutto il Vietnam, la pagoda in mezzo al lago di Hoam Kiem, situata nel cuore di Hanoi. A seguito di un’insurrezione popolare dovuta alla

mancanza di rispetto da parte dei colonizzatori, finì confinata in una piccola piazza triangolare, al lato del quartiere delle 36 strade.

Lì vi rimase fino a quando il sindaco di Hanoi, nel 1952, decise di donarla alla pagoda Than Quang, insieme ad altre statue di bronzo di epoca francese, tra cui si annoverava anche il busto dell’avventuriero Jean Dupies, da cui partì la prima spedizione di conquista.

I monaci decisero di fonderle tutte per ricavare un enorme Buddha da sedici tonnellate, ancora oggi visibile. L’ennesima metamorfosi...

## Enrico Nigris

# Interstizi

*Il testo è un estratto di un saggio più ampio, originariamente redatto per l'Atlante delle Opere dell'XI (ora VIII) Municipio di Roma, in corso di pubblicazione.*

Per Bruno Latour nessun progetto nasce fattibile, efficace, geniale. Anzi, ogni progetto ‘nasce morto’ e la sua esistenza effettiva inizia nel momento in cui, abbandonate le premesse iniziali, attiva relazioni, provoca discussioni, prese di parte, opposizioni e adesioni. Insomma, inizia a produrre un contesto. E ogni nuovo contesto in cui il progetto si mette in gioco gli conferisce un supplemento di esistenza, una dotazione di senso necessaria per avanzare. Ogni ‘esteriorità’ con la quale il progetto si misura è una sfida: ad affermare il proprio punto di vista, a confermare la differenza rispetto a ciò che già preesiste. L’interesse comune per un progetto non è una dotazione iniziale, emerge – può emergere – per effetto delle adesioni che si formano progressivamente nel corso della riflessione e dell’azione. L’interesse comune non è dunque né una premessa, né un dato preliminare. Bensì un costrutto socio-politico, che mescola e tiene insieme attese e motivazioni fortemente differenziate, qualcosa proveniente dall’esteriorità del progetto e che, penetrando in esso, ne modifica l’identità.

Lo spazio storico di Roma nei decenni conclusivi del secolo scorso appare frantumato in molteplici ‘esteriorità’. Nell’accumulo di contesti frammentari hanno preso vita, e in taluni casi sono giunti a maturazione, progetti la cui natura si è plasmata su questi specifici rapporti di scala. Sono progetti parziali, frammentari, locali. Ma vivi. In altri casi, i progetti non hanno saputo attivare relazioni di contesto. Non hanno mai superato la condizione del ‘nato morto’. Sono i grandi progetti, restati sulla carta in quanto incapaci di produrre contesti adeguati. È stato il destino di ogni progetto che si dava l’intera città come spazio (politico, economico, sociale) di formazione all’esistenza. Nessuno è

andato oltre gli enunciati iniziali, prigioniero dell’ideologia classica del progetto, vittima della convinzione secondo la quale gli attori di un progetto stipulano – a freddo – accordi preliminari, verificano l’esistenza di interessi comuni, aderiscono razionalmente a visioni future, si impegnano in ragione di rendimenti a medio e lungo termine.

### Agenzia di traduzioni

Un progetto oscilla sempre tra due necessità: da una parte, l’instaurazione di meccanismi organizzativi indispensabili al suo funzionamento; dall’altra, la conservazione della massima disponibilità ad accogliere la partecipazione degli attori. A queste condizioni, il progetto – ancora secondo Latour – diviene un’*agenzia di traduzioni*, uno scambiatore di flussi, una macchina potente ed efficace. Che parla e agisce ‘in nome proprio’. Perché il traduttore – a pensarci bene – è un soggetto terzo, distinto e autonomo rispetto alle parti in causa. Il progetto, dunque, se vuole vivere, deve emanciparsi dai padri fondatori, avere una vita propria, cercare la sua strada verso il futuro. Futuro che sarà comunque, a sua volta, condizionato. Incorporare nuovi attori significa infatti accettare che il futuro di un progetto sia sempre un futuro anteriore.

Il futuro di un progetto viene dal passato, dalle storie e dagli interessi preesistenti a esso, alla sua invenzione e al suo accesso alla dimensione pubblica. Sono le storie e gli interessi che caratterizzano e orientano il comportamento degli attori a cui il progetto si rivolge chiedendo il supporto necessario per esistere. E a volte – o forse sempre – il prezzo da pagare per avere il certificato di esistenza in vita è divenire tutt’altra cosa rispetto alla fattispecie iniziale. In questo senso, il futuro di un progetto è già scritto, nel passato degli attori che se ne appropriano. È un futuro anteriore. Il tema del ‘futuro anteriore’ (anche in senso strettamente linguistico) è ricorrente nel pensiero critico del Novecento: per Bloch è uno dei *topoi* più importanti. Peter Szondi nella postfazione a *Infanzia Berlinese* scrive che il



tempo perduto di Benjamin, a differenza di quello di Proust, è il futuro e non il passato, perché quello che si perde irrimediabilmente con il trascorrere del tempo sono le speranze (i 'progetti'), di un giorno o di una vita, che il futuro, il futuro già trascorso, 'anteriore' – la storia o la dinamica sociale – non ha concesso di realizzare.

Un futuro anteriore molteplice, polimorfo. Scritto dalla sommatoria delle attese di tutti coloro che vi aderiscono. Attese che preesistevano all'invenzione del progetto, che il progetto fa emergere e a cui conferisce un'immagine, che diventa la *sua* immagine, modificando o soppiantando le precedenti. Le attese infondono linfa vitale al progetto ma al tempo stesso limitano lo spazio di potere dei fondatori. Ma proprio questa moltiplicazione delle soggettività e dei tempi chiede la stabilizzazione di una zona neutrale – terza – di tutti e di nessuno, garanzia e strumento dell'evolversi degli scambi tra le parti. Solo se è autonomo il progetto ha la capacità di integrare le diversità e gli usi, di alimentare la propria esistenza grazie a questi scambi. Il contesto, da questo punto di vista, è un mercato. Un mercato segmentato e concorrenziale, come vedremo, anche per ambiti tematici, per 'settori merceologici'.

### Insurrezione degli usi

Rilevanti nella storia urbana di Roma nella seconda metà del secolo scorso non sono tanto il censimento dei progetti e la tassonomia successi/insuccessi (rispetto a quali parametri, poi?). Oggetto fertile di indagine sono piuttosto le relazioni di scambio tra progetti e contesti, e le soglie temporali che queste relazioni permettono di tracciare. L'intreccio tra progetti e contesti, proprio in quanto evento 'innaturale', sopprime la continuità fittizia del tempo storicista. Le 'rotture' che attraversano il periodo, e che negli ultimi decenni del XX secolo subiscono un'improvvisa accelerazione, acquistano visibilità se riusciamo a decifrare e a comprendere le *caratteristiche e la funzionalità dei meccanismi di traduzione tra usi e progetti*. L'operazione è tutt'altro che semplice, nonostante lo sterminato archivio a nostra disposizione, e legittima al massimo la formazione di alcune ipotesi di lavoro, la cui verifica richiederebbe ben altro spazio di quello a disposizione.

Gli anni Settanta e Ottanta, a Roma, sono stati anni in cui si è verificata una sorta di 'insurrezione degli

usi', che proprio in quanto irriducibili a formazioni discorsive stabili e unificanti hanno dato luogo a una proliferazione di ricerche soggettive della 'felicità'. Le ipoteche accese in questo periodo gravano anche sul decennio successivo. L'impegno delle giunte di sinistra, dal 1994 in avanti, ha tentato di contrastare le derive ereditate dal passato, e alcune grandi politiche – quella per un diverso modello di sviluppo per la città, basato su un nuovo 'patto tra i produttori', e la formazione del nuovo Piano Regolatore, per citarne solo alcune tra le più rilevanti rispetto alle mutazioni del territorio fisico – hanno occupato prepotentemente la scena. A ognuna di queste politiche è corrisposta la formazione di una retorica plurale, collettiva, che diviene il vero collante di blocchi sociali o di interessi sempre sul punto di disgregarsi e di riconnettersi in maniera imprevedibile. Ma proprio il carattere plurale non nasconde il fatto che il dato collettivo non è stata la sintesi bensì la collazione, al massimo la federazione degli interessi di parte che, dall'epoca, mutano il carattere irriducibilmente soggettivo dei valori sentiti nel profondo, dei criteri di scelta, dei comportamenti reali.

### Eclisse dello spazio pubblico

Gli usi, anche se dispersi in molteplici soggettività, tendono ad assumere – nella serie – caratteri identitari riconoscibili, combinazioni di realtà materiali o immaginarie, relazionali o spaziali, razionali o affettive, brutalmente economiche o pateticamente simboliche. In altri termini, sembra possibile affermare che, al pari dei dispositivi progettuali, anche gli usi tendono a definirsi, nel tempo, almeno parzialmente, come portatori di una 'costituzione' separata, a manifestare una consistenza propria, indipendente da quella dei soggetti – pubblici o privati, individuali o collettivi – che questi usi li praticano, li promuovono, li attraversano, li affermano o li contraddicono. L'uso, resosi autonomo, condiziona l'espressione delle volontà individuali. Come se i comportamenti reali debbano la propria esistenza a una chiave interpretativa, a una soluzione visibile (mentre altre, forse per ignoranza, restano occulte). L'uso autonomizzato rende visibile quel qualcosa che altrimenti resta minaccioso come ogni trauma non elaborato. La mancata corrispondenza tra usi e progetti – la denuncia dei piani urbanistici non

realizzati, ovvero l'angoscia di fronte alla tristezza indicibile di tante parti di questa città – non è solo l'esito della debolezza delle istituzioni, il lascito della sfrenata avidità di qualche speculatore fondiario. La 'città infelice', piuttosto, evidenzia un modo di produzione dello spazio urbano come esito di 'micropolitiche degli usi'. La metropoli autocostituita non è solo quella delle cosiddette periferie abusive. Ogni pezzo di città prodotto appare l'espressione di una autonoma e anarchica modalità di interazione tra usi e progetti, indipendente tanto dalla soggettività degli attori pubblici e privati, quanto – anche se, si deve supporre, in maniera più problematica – dai frammenti di sapere, disciplinare e diffuso, in cui si sostanziano i caratteri strutturali dei dispositivi progettuali. I dispositivi progettuali (che a quelle micropolitiche corrispondono in misura più o meno efficace: si pensi, ad esempio, all'ossessione per il 'metro cubo') riscattano la caducità iniziale con l'adesione, forse non meno mortale, a un doppio paradigma: la privatizzazione della sfera pubblica e la corporazione come modalità specifica dello stare insieme della società. L'autocostruzione è il modo di produzione urbano in cui sia gli usi sia i dispositivi progettuali si sono resi autonomi dai soggetti referenti. L'autocostruzione è il modo di produzione dell'intera città nella fase storica del capitalismo neocorporativo. La razionalità individuale delle singole tracce è conseguita al prezzo della irrazionalità di sistema, della non leggibilità, se non in termini privativi o negativi, dello spazio pubblico.

### Figure, narrazioni, dispositivi

Quali sono i temi, gli oggetti, i luoghi in cui si è esercitato questo modo di produzione dello spazio urbano? In quali arene materiali e simboliche è possibile osservare con maggiore acutezza la varietà delle modificazioni apportate alla città, la forma delle diverse tattiche o strategie di adattamento, le azioni di appropriazione informale e soggettiva della città, anche da parte degli stessi attori istituzionali, che sembrano esistere nella misura in cui prendono le distanze da un contesto urbano ipercontrollato, si affrancano dai dispositivi di pianificazione degli usi pubblici e privati?

A chi interroga gli archivi della storia urbana di Roma negli anni Settanta e Ottanta appare con cre-

scente chiarezza che in quei due decenni la discussione pubblica e l'agenda politica sono costruite attorno a tre temi dominanti: la *casa*, la *storia*, la *modernizzazione*. Gli esiti controversi e contraddittori delle politiche e delle pratiche che si sono esercitate intorno a questi temi consegnano agli anni successivi una città dominata da una pervicace 'volontà di piano', da un insieme caotico di esperienze di programmazione a cui le narrazioni sul nuovo Piano Regolatore della città tentano di dare una cornice di coerenza.

Ma quella appena delineata non è stata l'unica variante sul terreno. Negli anni Novanta, in parti del territorio romano (in particolare nei Municipi dell'Ovest: XI, XV e XVI) alcune esperienze di governo di prossimità tentano di affermare un proprio protagonismo istituzionale di fronte alla soggettività pervasiva e dominante dei comportamenti espressi da altri attori. Cercano e trovano – ciascuno con risorse proprie ed esiti distinti – una originale strategia di potere, autonoma e a volte antagonista a quella espressa da altre amministrazioni, comunali e regionali; cercano e trovano un disegno dell'azione in grado di 'delimitare' – sia pure temporaneamente – un contesto fertile all'avanzamento dei progetti. In concomitanza con il grande *recit* nel nuovo Piano, in alcune parti della città si verifica l'epifania di un originale, sterminato terreno di azione, quello definito dagli *interstizi*: gli interstizi delle pratiche, degli usi, delle mentalità, ma altresì gli interstizi spaziali della città: le aree dismesse, i terreni in abbandono, le sacche di degrado, le terre di nessuno. Insomma, ciò che resiste, almeno temporaneamente, alle politiche fondiarie della pianificazione, sottraendosi alla fissità degli spazi definiti dalle funzioni e dalle forme proprietarie della città moderna.

*Casa, storia, modernizzazione, interstizi*: ognuno di questi termini rappresenta a suo modo un'*urgenza*, a cui prova a rispondere un insieme eterogeneo di elementi che, proprio in ragione di quell'*urgenza*, entrano in relazione gli uni con gli altri, assumendo una chiara anche se non sempre esplicita connotazione strategica. Leggi, volontà politiche, comportamenti diffusi, enunciati scientifici, logiche di investimento, sogni al futuro, modelli economici, valori morali, segni architettonici, traumi non elaborati, vicende esemplari, rapporti di mercato, organizza-



zioni professionali, figure carismatiche, miti, organi di stampa, centrali accademiche: elementi che in un dato spazio storico stringono rapporti di reciproca funzionalità e tra i quali, nel tempo, si producono cambiamenti di posizione, alleanze e conflitti, modifiche di funzioni, nuove gerarchie di rilevanza.

Gli ultimi decenni del secolo scorso sono stati segnati da una sorta di ‘insurrezione degli usi’, che si distaccano dai soggetti e si rendono autonomi. Questo non impedisce che gli stessi soggetti o altri se ne riappropriino in momenti successivi. In realtà, non vi è alcun uso che non sia recuperabile o strumentalizzabile. È quella che Michel Foucault definirebbe ‘polivalenza tattica degli usi’. Le politiche urbane sono in guerra perenne con gli usi della città, che vorrebbero pianificare, programmare, governare in un’ottica funzionale. Nelle vicende che abbiamo provato a riassumere, questa contraddizione – costitutiva del rapporto ordinario, normale, civile tra politiche e usi – salta. E salta per il trasferimento di una parte nel campo avversario. Uno scenario inaudito, nel quale le stesse regole sono strumento per il conseguimento di fini autonomi, interni alla loro costituzione materiale. Mezzi senza fini. Per questo appare plausibile definire quello che è avvenuto in termini di rivolta, di anarchia corporativa.

Le esperienze di ‘governo di prossimità’ tentano di reagire attraverso l’ampliamento e la mobilitazione del quadro degli attori. L’invenzione di nuove politiche confluisce in una eterogenesi delle pratiche, nella modestia dei mezzi utilizzati e delle soluzioni trovate ma altresì, almeno nell’XI Municipio, in una esigenza di democrazia ‘radicale’ della città. I dispositivi di azione sono però iscritti nella lunga durata di idee, strumenti, leggi, quadri mentali, comportamenti a loro volta incapaci di trascendere lo stigma della chiusura privatistica, incapaci di contribuire in maniera efficace alla ricostituzione di uno spazio pubblico andato in frantumi, obiettivo ultimo delle politiche di prossimità.

Le trasformazioni del nostro spazio di vita sono state prodotte – quando sono state prodotte – da usi che si sono fatti strada attraverso la pesantezza del quotidiano e i tempi lunghi del discorso istituzionale, resistendo alle inerzie di altre modalità di funzionamento dello spazio urbano. Questa

banalità segna la forza dei dispositivi che sono diventati materia, cosa, strade, case, edifici pubblici. Che hanno riempito – magari solo di sterpaglie – quello spazio tra le cose in cui Peter Smithson vede la speranza di una società e di una città più giuste. In queste evenienze, il progetto – urbanistico o di architettura – non serve o assume contenuti tecnici irrilevanti rispetto alla sua funzionalità specifica. A prevalere è la tenacia silenziosa, caparbia, scaltra nello schivare gli ostacoli, pronta ad ogni rinuncia pur di avanzare, ostinatamente tattica. Unica effettiva garanzia di durata, che consente di accedere alla vita quotidiana e di sfuggire al destino della dispersione, dell’alterazione, della sconfitta, dell’urgenza non appagata. Ma se la mobilitazione è individuale, il prezzo da pagare è la rottura dei nessi di socialità. La sclerosi della sfera pubblica. Tutti i progetti intraducibili nel linguaggio basso, quotidiano degli usi sono restati lettera morta. Continuano a vivere ma come strumenti per il regolamento di conti tra corporazioni e oligarchie. Le promesse che contenevano non si sono realizzate. Il futuro anteriore è rimasto declinato alla prima persona singolare. Il ‘noi’ non si è dato. Un esito malinconico. Come innumerevoli parti di questa ‘metropoli autocostruita’.

# Elenco degli autori

## Matteo Aimini

Dipartimento di Architettura e Studi Urbani  
Politecnico di Milano  
matteo.aimini@polimi.it

## Lorenzo Barbieri

Dipartimento di Architettura  
Università degli Studi Roma Tre  
barbierilor@gmail.com

## Lorenzo Fabian

Dipartimento di culture del progetto  
Università Iuav di Venezia  
lfabian@iuav.it

## Daniele Fiorentino

Dipartimento di Scienze Politiche  
Università degli Studi Roma Tre  
daniele.fiorentino@uniroma3.it

## Patrizia Gabellini

Politecnico di Milano  
Attualmente Assessore all'Urbanistica, Città  
Storica e Ambiente del Comune di Bologna  
patgabe@alice.it

## Marcella Iannuzzi

Urban transcripts  
marcella@urbantranscripts.org

## Roberta Marzorati

Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale  
Università degli Studi di Milano Bicocca  
roberta.marzorati@unimib.it

## Maria Grazia Montella

Dipartimento di Pianificazione, Design e  
Tecnologia dell'Architettura  
Università di Roma La Sapienza  
mariagrazia.montella@uniroma1.it

## Enrico Nigris

en27853@gmail.com

## Giampaolo Nuvolati

Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale  
Università degli Studi di Milano Bicocca  
giampaolo.nuvolati@unimib.it

## Giancarlo Paba

Dipartimento di Architettura  
Università degli Studi di Firenze  
giancarlo.paba@unifi.it

## Angelo Sampieri

Dipartimento Interateneo di Scienze,  
Progetto e Politiche del Territorio  
Politecnico di Torino  
angelo.sampieri@polito.it

## Crediti Iconografici

**Pagina 14:** Immagine con licenza Creative Commons 3.0 da [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sala\\_borsa\\_bologna\\_04.JPG?uselang=it#filelinks](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sala_borsa_bologna_04.JPG?uselang=it#filelinks)

**Pagina 20:** "View from Andrews Baldon Forney Ridge Trail in Great Smoky Mountain National Park", foto di Miguel Vieira, Flickr, licenza Creative Common 2.0

**Pagina 40:** "Porto Recanati - Hotel House" di Beta16 - Opera propria. Con licenza Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 tramite Wikimedia Commons - [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Porto\\_Recanati\\_-\\_Hotel\\_House.jpeg#mediaviewer/File:Porto\\_Recanati\\_-\\_Hotel\\_House.jpeg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Porto_Recanati_-_Hotel_House.jpeg#mediaviewer/File:Porto_Recanati_-_Hotel_House.jpeg)

**Pagina 42:** "Audrey Hepburn and Gregory Peck on Vespa in Roman Holiday trailer" di Trailer screenshot. Licencing information :<http://web.archive.org/web/20080321033709/http://www.sabucat.com/?pg=copyright> and <http://www.creativeclearance.com/guidelines.html#D2> - Roman Holiday trailer. Con licenza Public domain tramite Wikimedia Commons - [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Audrey\\_Hepburn\\_and\\_Gregory\\_Peck\\_on\\_Vespa\\_in\\_Roman\\_Holiday\\_trailer.jpg#mediaviewer/File:Audrey\\_Hepburn\\_and\\_Gregory\\_Peck\\_on\\_Vespa\\_in\\_Roman\\_Holiday\\_trailer.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Audrey_Hepburn_and_Gregory_Peck_on_Vespa_in_Roman_Holiday_trailer.jpg#mediaviewer/File:Audrey_Hepburn_and_Gregory_Peck_on_Vespa_in_Roman_Holiday_trailer.jpg)

**Pagina 46-54:** L'uso delle immagini è stato consentito dall'autore e dall'editore del libro



- Matteo Aimini, *Hanoi 2050. Trilogia di un paesaggio asiatico*, INU Edizioni, Roma 2013.
- Laura Basco, Enrico Formato, Laura Lieto, *Americans. Città e territorio ai tempi dell'impero*, Cronopio, Napoli 2012.
- Paola Briata, *Spazio pubblico e immigrazione in Italia. Esperienze di pianificazione in una prospettiva europea*, FrancoAngeli, Milano 2014.
- Andrea Bocco (a cura di), *Qui è ora. Lo spazio e il tempo pubblici come leva della qualità della vita e della cittadinanza attiva*, Quodlibet, Macerata 2012.
- Adriano Cancellieri, *Hotel House. Etnografia di un condominio multietnico*, Professionaldreamers, Trento 2013.
- Alberto Clementi (a cura di), *Paesaggi interrotti. Territorio e pianificazione nel Mezzogiorno*, Donzelli, Roma 2012.
- Maria Colucci, *La città solidale. Elementi per una nuova dimensione della qualità urbana*, FrancoAngeli, Milano 2012.
- Alessandro Coppola, *Apocalypse Town. Cronache dalla fine della civiltà urbana*, Laterza, Roma-Bari 2012.
- Aurélien Delpirou, Arnaud Passalacqua (a cura di), «*Roma con tutti i mezzi*». *Evoluzioni urbane e mobilità, secoli XX-XXI*, École française de Rome, Roma 2014.
- Francesca Gelli, *La città nella scienza politica Americana*, Rubbettino, Soveria Mannelli 2012.
- Arturo Lanzani, Alessandro Ali, Daniela Gambino, Antonio Longo, Anna Moro, Christian Novak, Federico Zanfi, *Quando l'autostrada non basta. Infrastrutture, paesaggio e urbanistica nel territorio pedemontano lombardo*, Quodlibet, Macerata 2013.
- Antonietta Mazzette (a cura di), *Pratiche sociali di città pubblica*, Laterza, Roma-Bari 2013.
- Robert L. McCullough, *A Path for Kindred Spirits. The Friendship of Clarence Stein and Benton MacKaye*, University of Chicago Press, Chicago 2012.
- Stefano Moroni, *La città responsabile*, Carocci, Roma 2013.